

PROYECTO DE RESOLUCIÓN "Por medio de la cual se reglamentan las condiciones para la operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados en los Sistemas Estratégicos de Transpote Público"						
FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACION	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
19/11/2020	Liliana Patricia Rugeles Gil	Gerente - Transporte Integrado Operador de Armenia U.T. Tinto	Anexo Tecnico Numeral 4. Medios de pago: especificar para mayor precisión sobre los medios de pago bancarios: Pago con tarjetas bancarias contacless, en cuyo caso el proveedor tecnológico deberá contar con las certificaciones exigidas por las franquicias y con las normas de la Superintendencia Financiera.			<p>Se consideran que dentro del anexo tecnico en el literal c del numeral 4 se hace referencia claramente a los medios bancarios al hacer alusión a los medios de pagos complementarios las tarjetas EMV Contactless, en caso que la autoridad competente o en quien esta delegue, desida utilizar este medio de pago se debera hacer bajo las normas de la superintendencia financiera.</p> <p>"literal c). Como medios de pago opcionales, se podrán utilizar tarjetas EMVco, y códigos QR." Para lo cual se especifica en las definiciones del mismo texto.</p> <p>EMV: Estándar de seguridad de tarjetas y/o productos bancarios, desarrollado por Europay, Mastercard, VISA.</p> <p>Adicionalmente, se hace una descripcion detallada en el capitulo 9 del Anexo Tecnico que establece lo siguiente:</p> <p>9 Medios de pago complementarios.</p> <p>La Autoridad Competente o en quien este delegue puede permitir como medios de pago complementarios el pago con productos EMV Sin contacto y/o uso de código QR dinámico no impreso, de acuerdo a la ETLF, para lo cual desde el inicio de la operación los validadores tendrán que contener las certificaciones nivel 1 y 2 para productos EMV . Y/o el lector Código QR.</p> <p>Los medios de pago con productos financieros que cumplan el estándar EMV sin contacto, pueden ser las tarjetas (débito y crédito), teléfonos móviles inteligentes, relojes inteligentes, entre otros que estén habilitados y cuenten con la tecnología para pagos EMV sin contacto.</p> <p>La Autoridad Competente o en quien este delegue junto con los agentes del SRC, deberán negociar con los Establecimientos emisores locales un modelo de asignación de riesgos que indique cómo se repartirán los riesgos para las transacciones realizadas con medios de pago EMV sin contacto sin fondos. Se debe garantizar que la funcionalidad de Motor de riesgos que hace parte del Sistema central implemente las reglas que se hayan definido en esta negociación.</p> <p>Los productos financieros utilizan un modelo de seguridad definido en las especificaciones del estándar EMV, y en las especificaciones propias de cada bandera de pago. En este caso, basta que el estándar de interoperabilidad incluya referencias a las especificaciones particulares requeridas, y se utilizara la Arquitectura general definida en el capítulo 5 Arquitectura general y seguridad del sistema de recaudo centralizado interoperable de este Anexo.</p>
			Anexo Tecnico Numeral 13. Información: Tener en cuenta que el acceso irrestricto a toda la información al nivel más mínimo de detalle que permita el sistema, estará sujeto a que los proveedores de soluciones de recaudo y/o información al usuario, poseen certificaciones PSI y, por ende, el acceso a base de datos, tienen restricciones. Por lo tanto, la información puede obtenerse con limitaciones, a través de reportes o web service.	x		<p>Ya que la certificación PCI, es una certificación de seguridad bancaria y que su objetivo es la protección Se acoge la observacion y queda redactado de la siguiente manera: En lo concerniente al Capitulo 13 INFORMACIÓN</p> <p>El Operador de Recaudo, deberá entregar informacion a la Autoridad Competente o en quien este delegue en la periodicidad que este defina de todo lo relacionado con la operación de recaudo y sus niveles del servicio, así mismo garantizará el acceso irrestricto a toda la información al nivel más mínimo de detalle que permita el sistema, respetando los protocolos de seguridad e información en las transacciones bancarias (Es decir no se tendra acceso a cierta clase de información bancaria reservada del usuario a la cual solo tiene acceso el banco).</p>

PROYECTO DE RESOLUCIÓN "Por medio de la cual se reglamentan las condiciones para la operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados en los Sistemas Estratégicos de Transpote Público"						
FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACION	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
			<p>1. En lo que respecta a los considerandos, se determina “<i>Que por lo anterior se hace necesario que el Ministerio de Transporte reglamente las condiciones para la operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados, en los Sistemas Estratégicos de Transporte Público por parte de la entidad pública, o el agente operador de transporte, sus vinculados o adjudicatarios</i>” .</p> <p>Entendiendo que, en los sistemas estratégicos de transporte público, se determinaron unas condiciones para las empresas operadoras, que deben asumir buena carga de las actividades que esta estructuración implica, que a pesar de afirmar que hay cierre financiero, debe ofrecer posibilidad a éstos de seguir manejando la unidad de negocio del recaudo a través de una sociedad constituida entre operadores para tal fin, que permita acercarse al equilibrio financiero en la operación, máxime después de la crisis de pandemia por Covid 19.</p>		X	<p>El proyecto de acto administrativo consagra que los operadores de transporte pueden participar en la operación del Sistema de Recaudo Centralizado en los SETP; como ejemplo de esto tenemos el Artículo 1 del proyecto de Acto Administrativo el cual establece:</p> <p><i>Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto reglamentar las condiciones para la operación de los Sistemas de Recaudo Centralizado, en los Sistemas Estratégicos de Transporte Público operados por una entidad pública, o el agente operador de transporte , sus vinculados o adjudicatarios.</i></p>
			<p>2.“Artículo 3. Condiciones para participar en La Operación del Sistema De Recaudo Centralizado. La entidad pública, agente operador de transporte o sus vinculados, deberán acreditar las siguientes condiciones ante la autoridad territorial y/o Ente Gestor para participar en la operación del Sistema Recaudo Centralizado a saber:</p> <p>Las entidades públicas, agente operador de transporte o sus vinculados que hagan parte de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público que deseen participar en la operación del Sistema de Recaudo Centralizado, serán aquellas que se acojan a un proceso de estructuración de operación de transporte con base en los resultados de los estudios técnicos desarrollados porcada ente territorial(salvo para las entidades públicas)el cual hubiere culminado con la expedición del respectivo acto administrativo en que conste dicha condición de estructuración y a través del cual se permita el ejercicio de esta actividad. En tal sentido una vez finalizado el trámite de estructuración, se deberá establecer en los estatutos de la sociedad creada por los operadores de transporte o sus vinculados, de forma expresa la calidad de Operador de Recaudo, que la acredite como prestador de dicho servicio.</p> <p>Las entidades públicas, agente operador de transporte o sus vinculados, cuando se conformen en un único operador para la acreditación de la operación del sistema de recaudo centralizado, en</p>		X	<p>No se acoge la obervación dado que la Ley 1955 del 2019 establece :“ARTÍCULO 117. SISTEMA DE RECAUDO Y SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA DE TRANSPORTE. Los sistemas de transporte que sean cofinanciados con recursos de la nación, adoptarán un sistema de recaudo centralizado, así como un sistema de gestión y control de flota, que integre los subsistemas de transporte complementario y de transporte masivo, integrado, estratégico o regional, utilizando mecanismos que así lo permitan, en especial el sistema de recaudo unificado, el cual permitirá el pago electrónico y en efectivo validado por medios electrónicos, y los sistemas de compensación entre operadores, de conformidad con lo dispuesto por la autoridad de transporte competente de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos.”</p> <p>(...)</p> <p>así mismo el inciso 5 indica:</p> <p>(...)</p> <p><u>" Para los sistemas estratégicos de transporte público una entidad pública, o el agente operador de transporte o sus vinculados podrán operar el sistema de recaudo centralizado, caso en el cual el Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones, garantizando la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos a la entrada en vigencia de la presente ley por las entidades territoriales. "</u></p> <p><i>Cuando existan dos o más agentes operadores de transporte, estos y sus vinculados económicos podrán participar en la operación y administración del sistema de recaudo, siempre y cuando todos ellos conformen un único agente recaudador; cuando no se logre la participación de todos los operadores de transporte en el agente de recaudo, la entidad territorial, el ente gestor o quien estos deleguen deberá adjudicar la operación del servicio de recaudo centralizado mediante licitación pública o convenio interadministrativo ."</i></p> <p>De lo anterior se concluye que la el Ministerio de Transporte cuenta con la facultad de reglamentar la condiciones para la operacion de los Sistemas de Recaudo Centralizado, bien sea tratandose de una entidad pública o el agente</p>

PROYECTO DE RESOLUCIÓN "Por medio de la cual se reglamentan las condiciones para la operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados en los Sistemas Estratégicos de Transpote Público"						
FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACION	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
20/11/2020	Alberto Medina G	Gerente - SOTRACAUCA METTRO S.A.	los Sistemas Estratégicos de Transporte, deberán cumplir con los requisitos mínimos que a continuación se relacionan: ...” Aquí no es claro si hay una competencia entre operadores y la autoridad competente para ser el titular de la operación del recaudo, pues debe entenderse que el manejo de los recursos de la actividad privada corresponde a los particulares, fundamentada en el principio de la autonomía de la iniciativa privada, prevista en la constitución, en este caso en particular, consideramos que el Estado no puede retirarle esa facultad a las empresas, sólo podrá dictarle unas directrices de como ejecutar tal función a partir de la inspección, vigilancia y control de la actividad de servicio público de transporte.			operador de transporte o sus vinculados.
			3. Impacto en la tarifa: La reglamentación posterior a la presentación de los estudios de estructuración técnica, legal y financiera de los SETP, implica que las actividades de recaudo tendrán un efecto en la tarifa, que, por razones políticas y no técnicas, se encuentran rezagadas y no corresponden a la realidad operativa de hoy, cuando hemos sido afectados por la merma de pasajeros por el efecto del confinamiento y las medidas de aislamiento. Es menester entonces de las autoridades naturales de transporte en las jurisdicciones, hacer una valoración profunda del impacto que estas directrices afectan al servicio y la implementación de los sistemas, y si efectivamente con las tarifas actuales encuentran viable imponer tales cargas a los transportadores.		X	Si bien es cierto Las estructuraciones tecnicas legales y financieras se realizaron en una epoca de normalidad de la demanda. La implementacion de los SETP, debe apuntar a recobrar esa demanda de normalidad de transporte sin dejar atrás las afectaciones que puedan tener una vez pase la pandemia derivada del COVID 19. Es de advertir, que el objeto del presente acto administro es el de fijar las condiciones para la operación del Sistema de Recaudo Centralizado en los SETP y no la politica tarifaria del Sistema, en tal virtud no se acoge la observación. Aunado a lo anterior se precisa que el articulo 117 de la ley 1955 de 2019 en su PARÁGRAFO 1o. establece que en todo caso se garantizará la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos a la entrada en vigor de la presente ley por las entidades territoriales. El Gobierno nacional reglamentará las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo en el país. Dicho esto, se precisa el mismo contenido de la Ley, en mención se garantizará de esta manera la seguridad jurídica de los actos administrativos de concesiones vigentes a la epoca de la entrada en vigencia de la Ley, bajo las condiciones dadas en las estructuraciones tecnicas, legales y financieras.
			4. “ Artículo 8. Propiedad de la Información. La entidad territorial o en quien esta delegue será propietaria de toda la información derivada y/o recolectada en cualquiera de los componentes tecnológicos Sistema de Recaudo Centralizado SRC. La autoridad de transporte competente deberá tener acceso a cada sistema para consultar y usar los datos brutos y procesados, provenientes de dichos componentes, en los términos establecidos en el Anexo que hace parte integral de la presente resolución.” No hay claridad frente a la calidad y el contenido de la información que desde el punto de vista de los operadores de debe reportar a la entidad competente y/o natural de transporte, y que tiene relación con la ye (sic) de protección de datos personales, que reconoce y protege el derecho que tienen todas las personas a conocer, actualizar y rectificar las informaciones que se hayan recogido sobre ellas en bases de datos			No se acoge la observacion por cuanto el proyecto de acto administrativo da cumplimiento a los parametros establecidos en la ley 1955 de 2019 que en su articulo 117 inciso 3 indica lo siguiente: <i>Los sistemas de recaudo centralizado, de control de flota y de información y servicio al usuario, se constituyen en la herramienta tecnológica que controla la calidad, la cobertura y la continuidad del servicio del respectivo sistema de transporte, que deberá ser interoperable y suministrar información para que las autoridades definan políticas de movilidad, incluyendo demanda, oferta, tarifa y derechos de participación de los agentes. <u>La totalidad de la información recolectada es propiedad del ente territorial o quien este delegue, teniendo libre acceso a las bases de datos.</u></i> De igual forma en el anexo tecnico en la seccion de deficiones se estipula: <i><u>Información recolectada:</u> Comprende toda la información de la operación de recaudo, los datos de los usuarios en concordancia con la ley 1581 de 2012 “Por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos personales” . . y transacciones del sistema de recaudo centralizado</i>

PROYECTO DE RESOLUCIÓN "Por medio de la cual se reglamentan las condiciones para la operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados en los Sistemas Estratégicos de Transpote Público"						
FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACION	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
			<p>o archivos que sean susceptibles de tratamiento por entidades de naturaleza pública o privada, entendiendo que:</p> <p>Los datos personales conforman la información necesaria para que una persona pueda interactuar con otras o con una o más empresas y/o entidades para que sea plenamente individualizada del resto de la sociedad, haciendo posible la generación de flujos de información que contribuyen con el crecimiento económico y el mejoramiento de bienes y servicios.</p> <p>Las disposiciones sobre protección de datos, establecen tipologías de datos según el mayor o menor grado de aceptabilidad de la divulgación:</p> <ul style="list-style-type: none">•Dato Público: Es el dato que la ley o la Constitución Política determina como tal, así como todos aquellos que no sean semiprivados o privados.•Dato Semiprivado: Es el dato que no tiene naturaleza íntima, reservada, ni pública y cuyo conocimiento o divulgación puede interesar no sólo a su titular sino a cierto sector o grupo de personas.•Dato Privado: Es el dato que por su naturaleza íntima o reservada sólo es relevante para el titular de la información.•Dato Sensible: Es el dato que afecta la intimidad del titular o cuyo uso indebido puede generar su discriminación. <p>No es un tema menor el tratamiento de datos, además de la injerencia directa que esta función de recaudo implica sobre la actividad privada, que por momentos le otorga a las autoridades una posibilidad de levantar el velo de la confidencialidad del negocio a agentes externos del derecho público que no ostentan tal competencia, por lo que es necesario delimitar tales competencias.</p>		x	<p>En este orden de ideas, el proyecto de Acto Administrativo da cumplimiento a los mandatos legales establecidos en la Ley 1955 de 2019, así como también respetando lo establecido en la Ley 1581 de 2012 en lo que respecta a la protección de datos personales.</p>
			<p>A lo largo del Proyecto se menciona el Anexo Técnico como parte integral de la Resolución, y en el cual se definirán aspectos relevantes como, las condiciones para el planteamiento de la arquitectura que deberá tener en cuenta el recaudador, los requisitos que debe cumplir el asistente tecnológico con experiencia en sistemas de recaudo centralizado que apoyará al recaudador, así como los medios de pago que se usarán en los sistemas de recaudo centralizado. No obstante, el documento Anexo no se incluye, por lo cual se recomienda publicarlo previamente con el objetivo de conocer y entender el alcance de la Resolución.</p>		X	<p>En la pagina del ministerio https://www.mintransporte.gov.co/documentos/529/2020/</p> <p>En la seccion documentos soporte ha estado publicado el Anexo tecnico desde el 06/11/2020 para su respectiva revision.</p> <p>https://www.mintransporte.gov.co/documentos/531/documentos-de-soporte/genPagDocs=2</p> <p>Tambien nos permitimos informarle que las demas empresas que observaron encontraron el respectivo anexo tecnico.</p>

PROYECTO DE RESOLUCIÓN "Por medio de la cual se reglamentan las condiciones para la operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados en los Sistemas Estratégicos de Transpote Público"						
FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACION	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
21/11/2020	Alpe Noval Aceve	Dirección de Transformación Digital e Inclusión Financiera - ASOBANCARIA	<p>El artículo 3 del Proyecto define las condiciones para participar en la operación del sistema de recaudo centralizado, según el cual las entidades públicas, agente operador de transporte o sus vinculados que hagan parte de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público que deseen participar en la operación del serán aquellas que se acojan a un proceso de estructuración de operación de transporte con base en los resultados de los estudios técnicos desarrollados por las entidades territoriales, el cual hubiere culminado con la expedición del respectivo acto administrativo en que conste dicha condición de estructuración y a través del cual se permita el ejercicio de esta actividad.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, pareciera limitarse la participación a entidades públicas u operadores de transporte, en este sentido, se recomienda permitir la participación de varios oferentes que cumplan con los requisitos y calidades definidas previamente y que estén en la capacidad de implementar y operar el sistema de recaudo centralizado.</p> <p>Adicionalmente, con el objetivo de promover mecanismos de selección transparentes, se sugiere que la elección de los operadores se realice a través de un proceso de licitación pública.</p>		X	<p>No se acoge su observacion por cuanto la Ley 1955 del 2019 en su articulo 117 SISTEMA DE RECAUDO Y SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA DE TRANSPORTE.</p> <p>en su inciso 5 establece:</p> <p><i>"Para los sistemas estratégicos de transporte público <u>una entidad pública, o el agente operador de transporte o sus vinculados podrán operar el sistema de recaudo centralizado</u>, caso en el cual el Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones, garantizando la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos a la entrada en vigencia de la presente ley por las entidades territoriales.</i></p> <p><u>Cuando existan dos o más agentes operadores de transporte, estos y sus vinculados económicos podrán participar en la operación y administración del sistema de recaudo, siempre y cuando todos ellos conformen un único agente recaudador; cuando no se logre la participación de todos los operadores de transporte en el agente de recaudo, la entidad territorial, el ente gestor o quien estos deleguen deberá adjudicar la operación del servicio de recaudo centralizado mediante licitación pública o convenio interadministrativo."</u></p> <p>En conclusión es un mandato legal que la entidad publica como los operadores de transporte tengan la opción de participar en la operación del Sistema de Recaudo Centralizado en los SETP.</p>
			<p>Con el objetivo de profundizar el uso de medios de pago electrónicos, se recomienda que desde el Ministerio de Transporte se promuevan incentivos para que los ciudadanos utilicen medios de pago alternativos al efectivo en el uso del servicio público de transporte. Así mismo, y aunque no se conoce el contenido del Anexo Técnico, es importante que la implementación del sistema de recaudo centralizado contemple la obligatoriedad de aceptar todos los medios de pago electrónicos.</p>		X	<p>De acuerdo a su observacion nos permitimos informarle que en la ley 1955 de 2019 en su articulo 117:" SISTEMA DE RECAUDO Y SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA DE TRANSPORTE. Los sistemas de transporte que sean cofinanciados con recursos de la nación, adoptarán un sistema de recaudo centralizado, así como un sistema de gestión y control de flota, que integre los subsistemas de transporte complementario y de transporte masivo, integrado, estratégico o regional, utilizando mecanismos que así lo permitan, en especial el sistema de recaudo unificado, <u>el cual permitirá el pago electrónico y en efectivo validado por medios electrónicos</u>, y los sistemas de compensación entre operadores, de conformidad con lo dispuesto por la autoridad de transporte competente de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos".</p> <p>No se acoge la observacion de contemplar la obligatoriedad de aceptar todos los medios de pago electronicos con tarjetas EMV co (tarjetas debito - credito), ya que este pago es complementario (Anexo TecnicoNumeral 4) y sera potestativo de la autoridad de transporte territorial, Ente Gestor o quien este delegue adoptarlo, acorde a sus estudios financieros.</p> <p>En el Anexo Tecnico Numeral 9 se establece lo siguiente : Numeral 9. Medios de pago complementarios.</p> <p>"La Autoridad Competente o en quien este delegue puede permitir como medios de pago complementarios el pago con productos EMV Sin contacto y/o uso de código QR dinámico no impreso, de acuerdo a la ETLF, para lo cual desde el inicio de la operación los validadores tendrán que contener las certificaciones nivel 1 y 2 para productos EMV . Y/o el lector Código QR."</p> <p>asi mismo se reitera que el anexo tecnico se encuentra publicado desde el 06/11/2020 en documentos soporte</p>

PROYECTO DE RESOLUCIÓN "Por medio de la cual se reglamentan las condiciones para la operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados en los Sistemas Estratégicos de Transpote Público"						
FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACION	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
						El mismo se refiere que el ente territorial o quien este delegue, deberá tener acceso a los datos en los documentos de soporte https://www.mintransporte.gov.co/documentos/531/documentos-de-soporte/genPagDocs=2 .
			El artículo 8 del Proyecto establece que será la entidad territorial o en quien esta delegue la propietaria de la información derivada de los componentes tecnológicos del Sistema de Recaudo Centralizado. Sobre el particular, se recomienda no limitar el acceso y uso de esta información, de tal forma que sea de carácter público; la información debe servir para que otros actores puedan promover estrategias que fortalezcan la prestación de servicios incluido el sistema de transporte.		X	<p>con respecto a su observacion nos permitimos informarle que en el capitulo 13 del anexo tecnico establece : 13 INFORMACIÓN <i>El Operador de Recaudo, deberá entregar informacion la Autoridad Competente o en quien este delegue en la periodicidad que este defina de todo lo relacionado con la operación de recaudo y sus niveles del servicio, así mismo garantizará el acceso irrestricto a toda la información al nivel más mínimo de detalle que permita el sistema, respetando los protocolos de seguridad e información en las transacciones bancarias.</i> <i>Los sistemas de recaudo centralizado, de control de flota y de información y servicio al usuario, se constituyen en la herramienta tecnológica que controla la calidad, la cobertura y la continuidad del servicio del respectivo sistema de transporte, que deberá ser interoperable y suministrar información para que las autoridades definan políticas de movilidad, incluyendo demanda, oferta, tarifa y derechos de participación de los agentes. La totalidad de la información recolectada es propiedad del ente territorial o quien este delegue, teniendo libre acceso a las bases de datos.</i> <i>La autoridad competente o en quien este delegue, deberá garantizar que exista una armonización e integración entre los Sistemas de Gestión y Control de Flota y el Sistema de Recaudo Centralizado, a efectos de garantizar la independencia y evitar manipulación de los indicadores del servicio, y obtener óptimas condiciones de interoperabilidad entre las dos plataformas lo cual permitirá la adecuada actualización del Sistema de Información al Usuario establecido al interior de cada uno de los diferentes agentes del Sistema Estratégico de Transporte del país.</i> <i>La Autoridad Competente o en quien este delegue, debe contar con los recursos necesarios, suministrados por el Operador de Recaudo del SRC y el operador del Sistema de Gestión y Control de Flota SGCF, para la generación de informes de indicadores de la operación de los Sistemas Estratégicos de Transporte Publico SETP, así como los indicadores del Sistema de Información, Seguimiento y Evaluación al Transporte Urbano — Sisetu.</i> <i>Los sistemas de recaudo centralizado SRC deberán enviar información al Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura de Tránsito y Transporte - SINITT, con el fin de generar política pública nacional del servicio público de transporte.</i></p> <p>Se debe enfatizar que es el mismo articulo 117 de la Ley 1955 de 2019 el que establece al final de su inciso 3 que : (...) la La totalidad de la información recolectada es propiedad del ente territorial o quien este delegue, teniendo libre acceso a las bases de datos.."</p> <p>Por ultimo el proyecto de acto admistrativo, en lo que concierne al tratamiento de la información, se rige por lo establecido en la Ley 1581 de 2012 "<i>por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos personales</i>" en tal virtud no toda la información es suceptible de ser divulgada publicamente.</p>

PROYECTO DE RESOLUCIÓN "Por medio de la cual se reglamentan las condiciones para la operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados en los Sistemas Estratégicos de Transpote Público"						
FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACION	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
			<p>En el CAPÍTULO II. DISPOSICIONES ESPECIFICAS. Artículo 3. Condiciones para participar en La Operacion del Sistema De Recaudo Centralizado. Se menciona que: "Las entidades publicas, agente operador de transporte o sus vinculados que hagan parte de los Sistemas Estrategicos de Transporte Publico que deseen participar en la operacion del Sistema de Recaudo centralizado, seran aquellas que se acojan a un proceso de estructuracion de operacion de transporte con base en los resultados de los estudios tecnicos desarrollados por cada ente territorial (salvo para las entidades publicas) el cual hubiere culminado con la expedicion del respectivo acto administrativo en que conste dicha condicion de estructuracion y a traves del cual se permita el ejercicio de esta actividad. "</p> <p>Observacion: El proceso de estructuracion de operacion mencionado, ¿incluye los estudios de estructuracion y otros actos administrativos como resoluciones de operacion, convenios de operacion y otras características de operacion?, o, ¿corresponde a un documento diferente?, si corresponde a esto ultimo, solicitamos aclarar ¿Que condiciones debe cumplir o contener dicho acto administrativo? ¿Las mismas estan a discrecion de la entidad territorial?. Solicitamos aclarar, si en el caso en que las entidades territoriales que son entidades publicas, se constituyen como operadores de recaudo, no aplica el requisito de expedicion del acto administrativo del proceso de estructuracion, e indicar que proceso aplicaria de ser el caso, teniendo en cuenta que el parrafo planteado da a entender que es un proceso diferente.</p>		x	<p>En cuanto a su interrogante si el proceso de estructuración de operacion incluye los estudios de estructuracion y otros actos administrativos como resoluciones de operacion, convenios de operacion y otras características de operacion o es un documento diferente ? La respuesta es que es el mismo acto administrativo en donde consta dicha condición de estructuración NO es un documento diferente, es el mismo acto administrativo.</p> <p>En el caso de la Entidades territoriales, Ente Gestor o quien haga sus veces, que se constituyen como operadores de recaudo NO aplica el proceso de estructuración de operación de transporte, ya que este proceso aplica solo para empresas de transporte o sus vinculados (operadores). Para el caso de las entidades territoriales o Ente gestor el proceso se supliria con las facultades otorgadas a estas Entidades (funciones) por las autoridades competentes (Concejo, Alcalde municipal, Secretarias, etc.).</p>
			<p>En las entidades publlicas, el agente operador de transporte o sus vlnclados, cuando se conformen en un unico operador para la acreditacion de la operacion del sistema de recaudo centralizado, en los Sistemas Estrategicos de Transporte, deberan cumplir con los requisitos minimos que a continuacion se relacionan: Contar con un Asistente tecnologico, Persona natural o juridica con experiencia en el desarrollo, operacion, integracion y/o instalacion, de sistemas de recaudo centralizado el cual apoyara al operador de recaudo para lograr la interoperabilldad del Sistema de Recaudo Centralizado, cumpliendo con los requisitos establecidos en el anexo tecnico de la presente resolucion el cual hace parte integral de la misma.</p> <p>Observación: En relacion con el asistente tecnologico mencionado, la verificacion de la experiencia de dicho asistente, en el desarrollo, operacion, integracion y/o instalacion, es a discrecion del ente gestor, o requiere establecerse a traves de algun acto administrativo. En el ultimo caso, solicitamos se aclare ¿que debера contener dicha verificacion?</p>		x	<p>De conformidad con lo establecido con el artfculo 7 de la ley 489 de 1998 los entes territoriales son autonomos para la adopcion y/o toma de decisiones al interior de cada uno de los mismos; asi mismo en el anexo tecnico Punto 6 "<i>Roles y Responsabilidades en el Sistema de Recaudo Centralizado SRC para los SETP</i>". Tenemos que el Asistente Tecnológico se define como : Persona natural o jurídica con experiencia en el desarrollo, integración y/o instalación, operación, de sistemas de recaudo centralizado el cual apoyará al ente territorial para lograr la interoperabilidad del SRC. <u>Debe contar con experiencia mínima la cual será determinada por cada entidad territorial.</u></p> <p>De lo anterior se concluye que la experiencia sera determinada por cada Entidad Territorial.</p>

PROYECTO DE RESOLUCIÓN "Por medio de la cual se reglamentan las condiciones para la operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados en los Sistemas Estratégicos de Transpote Público"						
FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACION	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
28/11/2020	Gerencia Montería Ciudad Amable S.A.S. ANDRES RENALDO SILVA VILLEGAS	MONTERIA CIUDAD AMABLE	<p>Artículo 7. Independencia Del Sistema De Gestlon Y Control De Flota, se establece que: "Sgcf" Con El Sistema De Recaudo Centralizado (Src). Se deberá garantlzar y total independencia entre el Sistema de Recaudo Centralizado y el Sistema de gestlon y control de flota SGCF, de tal forma que aquel no pueda ejercer nlnguna actividad de control o manpulacion a la informaclon sobre indicadores del servicio reportados por el Sistema de Gestion y Control Flota, siempre y cuando se mantenga la interoperabilidad entre los dos sistemas.</p> <p>Observacion: En relacion con la independencia de ambos sistemas, en el oficio 379-100, por el cual se manifestaron las Observaciones al decreto "Por el cual se adiciona la Seccion 3 al capftulo 2, del Ttulo 1 de la parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 unico reglamento del sector transporte", se propuso para su consideracion el siguiente paragrafo:</p> <p><u>Paragrafo: En los casos en los que, por las condiciones operativas, los agentes operadores de transporte sean los que operaran el sistema de recaudo, y que pueda demostrarse que por un principio de integracion tecnologica estos operadores pueden ofrecer los sistemas de gestion y control de flota y el sistema de informacion usuario, estos podran ser suministrados y operados por ellos, mediante la figura de un solo integrador tecnologico, sin que para ello medie un proceso de licitacion.</u></p> <p><u>En cualquier caso, ese integrador debera asegurar que cada uno de los sistemas cumpla con la condicion tecnica de la propiedad de la informacion. Para ello deberan establecerse valores mlnimos para los indicadores de calidad y oportunidad de la informacion. En los casos en los cuales no se cumpla con los minimos establecidos para dichos indicadores, la autoridad de transporte podra realizar un proceso de contratacion de acuerdo con el Estatuto General de Contratacion.</u></p> <p>Es importante lograr la articulacion de ambos sistemas, dado que el proyecto de Modificacion del Decreto 1079 de 2015, impone la necesidad de contratar el SGCF y articularlo con el sistema de informacion al usuario, pero como ya hemos visto estos dos ultimos estan ligados al sistema de recaudo, consideramos importante que se deje abierta la posibilidad de que los 3 sistemas sean operados por el mismo Agente, siempre teniendo en cuenta que la informacion es de propiedad de la Entidad Territorial o del Ente Gestor quien tendra en este caso acceso sin limitacion a la informacion que se guarde en las bases de datos del operador tecnologico. Esto permitira hacer el control de la informacion y hacer la auditona por parte del Ente Gestor, a los 3 sistemas.</p> <p>Este paragrafo, no solo permitira mejorar la articulacion entre la seccion 3 y 4 sino que permite cumplir con lo establecido en la ley 1955</p>			<p>Este acto administrativo reglamenta el inciso 5 del articulo 117 de la Ley 1955 de 2019, el cual consagra: <i>Para los sistemas estratégicos de transporte público una entidad pública, o el agente operador de transporte o sus vinculados podrán operar el sistema de recaudo centralizado, caso en el cual el Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones, garantizando la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos a la entrada en vigencia de la presente ley por las entidades territoriales."</i></p> <p>Partiendo de lo expuesto, este proyecto de acto administrativo regula el tema de la operación del sistema de recaudo centralizado, en los sistemas estratégicos de transporte público por parte de una entidad pública, o el agente operador de transporte o sus vinculados. En tal virtud no se contempla por parte del proyecto de acto administrativo tambien la operación del SGCF y el Sistema de Información al Usuario, como lo propone elobservante , en tal virtud no se acoge la observación.</p>

PROYECTO DE RESOLUCIÓN "Por medio de la cual se reglamentan las condiciones para la operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados en los Sistemas Estratégicos de Transpote Público"						
FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACION	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
			<p>en su artfculo 117: "PARAGRAFO 1o. La entidad territorial, el ente gestor o quien estos deleguen podra ostentar la calidad de operador del sistema de recaudo, del sistema de control y gestion de flota y del sistema de informacion al usuario, siempre y cuando los estudios asf lo recomienden (...)" . Este paragrafo busca que la integracion de varios sistemas se pueda manejar desde un unico operador tecnologico. Como ejemplo debe considerarse, que en la operacion del transporte publico en Monteria, que cuenta ya con 14 anos, se trabajan de manera coordinada los tres sistemas, concentrando en un solo integrador tanto el sistema de recaudo como el sistema de gestion y control de flota y el de informacion.</p> <p>Por lo tanto, la solicitud de adicion del paragrafo lo que permitira es la integracion de componentes y el fortalecimiento del Sistema de Informacion al Usuario, dandole la oportunidad a los operadores actuales de continuar realizando las actividades y consolidando su experiencia. Lo que no solo disminuina costos, sino que permitina agilizar cruces de informacion, el proceso de clearing, el control de recaudo y la correccion inmediata de las diferencias entre el numero de pasajeros ingresados y el recaudo.</p> <p>De igual forma, los indicadores de servicio, no son susceptibles de alteracion, teniendo en cuenta que sus valores provienen de varias fuentes que son propiedad de la Entidad Territorial o ente gestor. Así por ejemplo, en el caso de los pasajeros movilizados se verifican con el recaudo y con los equipos validadores, así mismo, el recaudo debe corresponder al numero de validaciones y los ingresos reportados en la zona de ticketing, lo que permitira hacer otro chequeo y finalmente, los km recorridos de acuerdo con las rutas y servicios, permitiran a su vez verificar los costos asociados a la operacion de cada vehículo, que sena la tercera verificacion, teniendo un chequeo cruzado para evitar evasiones. Es decir, tener operadores independientes para cada sistema no es lo que garantiza las evasiones, por el contrario puede representar demoras en la administracion de las operaciones mencionadas y costos adicionales al ente gestor.</p>			

Observaciones: Las anteriores respuestas fueron enviadas a todos los ciudadanos que manifestaron sus observaciones

PROYECTO DE RESOLUCIÓN "Por medio de la cual se reglamentan las condiciones para la operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados en los Sistemas Estratégicos de Transpote Público"						
FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACION	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN

Aprobado por

SANDRA LILIANA ANGEL ALMARIO	MARIA DEL PILAR URIBE PONTON
Coordinadora Grupo UMUS	Coodinadora - Grupo Regulacion
Ministerio de Transporte	Ministerio de Transporte

Fecha
28/12/2020

Revisó:

Proyectó: Pedro Ernesto Guaqueta P. Grupo UMUS Carlos Augusto Lopez V. Grupo UMUS Paola España Osejo - Grupo Regulación Adolfo J. Ariza - Grupo Regulación
