

## DECRETO 3422 DE 2009

(septiembre 9)

por el cual se reglamentan los Sistemas Estratégicos de Transporte Públicos (SETP) de conformidad con la Ley 1151 de 2007.

Nota: Ver Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

El Presidente de la República de Colombia, en ejercicio de las atribuciones conferidas por el numeral 11 del artículo 189 de la [Constitución Política](#), en desarrollo de lo dispuesto por la Ley 1151 de 2007 y con observancia de las Leyes 105 de 1993 y, 336 del 1996

DECRETA:

### CAPITULO I

#### Aspectos generales

Artículo 1°. Objeto. El presente decreto tiene como objeto reglamentar la implementación de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) del país, y se aplicará integralmente en las ciudades que cuenten con cofinanciación de la nación y cumpliendo con los requisitos establecidos en el presente decreto y el artículo 52 de la Ley 1151 de 2007. (Nota: Ver artículo 2.2.1.2.2.1. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.).

Artículo 2°. Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP). Los Sistemas Estratégicos de Transporte Público se definen como aquellos servicios de transporte colectivo integrados y accesibles para la población en radio de acción, que deberán ser prestados por empresas administradoras integrales de los equipos, con sistemas de recaudo centralizado y equipos apropiados, cuya operación será planeada, gestionada y controlada mediante el Sistema de

Gestión y Control de Flota, SGCF, por la autoridad de transporte o por quien esta delegue y se estructurarán con base en los resultados de los estudios técnicos desarrollados por cada ente territorial y validados por la Nación a través del DNP.

Parágrafo. Se entenderá por empresas administradoras integrales, las empresas operadoras habilitadas para la prestación del servicio de transporte público colectivo y con rutas o servicios SETP autorizados por la autoridad competente, quienes actuarán como únicas responsables frente a la autoridad de transporte de la prestación del servicio, en las condiciones definidas en los actos administrativos o en los contratos de operación de rutas y servicios. Para los efectos previstos en el presente decreto, estas empresas deben cumplir con las siguientes condiciones:

1. Responsabilidad total en la prestación del servicio de las empresas operadoras habilitadas, comprometiéndose con niveles de servicio específicos en cuanto a cobertura, frecuencias y tipología vehicular.
2. Mantenimiento correctivo y preventivo a cargo de la empresa de transporte.
3. Administración integral sobre los vehículos manteniendo el control efectivo de la misma.
4. Seleccionar, contratar y capacitar a los conductores de servicio público colectivo con rutas o servicios SETP autorizados por parte de la autoridad competente. Las empresas se responsabilizan integralmente por la prestación del servicio, en las condiciones laborales de sus empleados, en especial de todos los conductores, de conformidad con las normas laborales vigentes y en las definidas en los actos administrativos o en los contratos de reestructuración de rutas y servicios.
5. En ningún caso la afiliación de los vehículos será la fuente de sostenimiento de la empresa.

Nota, artículo 2º. Ver artículo 2.2.1.2.2.2. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

Artículo 3º. Objetivos de los SETP. Los sistemas estratégicos de transporte público estarán orientados a lograr una movilidad segura, equitativa, integrada, eficiente, accesible y ambientalmente sostenible, en cada una de las ciudades donde se implementen. Para el logro de estos fines, cumplirán con los siguientes objetivos en el radio de acción de cada sistema:

1. Mejorar la cobertura, accesibilidad y conectividad entre los diferentes sectores de la ciudad, periféricos y rurales, garantizando que la totalidad del sistema estratégico sea accesible a la población.
2. Integrar física, operacional y tarifariamente el sistema de transporte público colectivo, bajo un esquema que sea sostenible financieramente.
3. Racionalizar la oferta del servicio de transporte público colectivo.
4. Estructurar, diseñar e implementar una red jerarquizada de rutas o servicios de transporte público según su función y área servida.
5. Consolidar una organización empresarial de conformidad con la ley, para la prestación del servicio en el sistema estratégico de transporte público por parte de los operadores, facilitando el cumplimiento de la programación de servicios y la adecuación de la oferta a las condiciones de la demanda.
6. Adoptar un sistema integrado de recaudo, que permita conectividad, integración, gestión de la información y un eficiente servicio al usuario.
7. Garantizar los mecanismos para la planeación, regulación, control y vigilancia de la

operación de transporte y de los niveles de servicio bajo los cuales se ha diseñado el sistema, respondiendo a las necesidades de movilidad en su radio de acción.

8. Implementar un plan de construcción, adecuación, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura necesaria para la óptima operación del sistema estratégico de transporte público.

Nota, artículo 3º. Ver artículo 2.2.1.2.2.3. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

Artículo 4º. Autoridades competentes. Para efectos del presente decreto son autoridades de transporte competentes, los alcaldes municipales o distritales o en los que estos deleguen tal atribución. Dicha autoridad tiene la función dentro de su jurisdicción de planear, diseñar, ejecutar y exigir las condiciones necesarias para la eficiente, segura y adecuada prestación del servicio de transporte público colectivo a través del sistema estratégico de transporte público, así como, ejercer su inspección, vigilancia y control. (Nota: Ver artículo 2.2.1.2.2.4. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.).

Artículo 5º. Requisitos para la financiación de los SETP. La Nación y sus entidades descentralizadas participarán con aportes de capital, en dinero o en especie, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

1. Que el proyecto sea consistente con el respectivo Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan de Movilidad, una vez se articule y revise dicho Plan de Ordenamiento, según lo dispuesto en la Ley 388 de 1997, o normas que la modifiquen o sustituyan.

2. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional, y cumpla los requisitos establecidos por el Decreto 841 de 1990 y demás disposiciones vigentes sobre la materia.

3. Que el proyecto de Sistema Estratégicos de Transporte Público esté incluido en el Plan Nacional de Desarrollo.

4. Que el proyecto respectivo tenga concepto previo favorable del Conpes, mediante un estudio de factibilidad y rentabilidad, técnico-económico, socio-ambiental y físico-espacial, que defina claramente la estrategia, el cronograma y los organismos de ejecución.

5. Que el Alcalde de cada ciudad, donde se implementará el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) adopte mediante acto administrativo el respectivo sistema de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 7° del presente decreto.

Nota, artículo 5º: Ver artículo 2.2.1.2.2.5. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

Artículo 6°. Esquema de administración de los recursos. La totalidad de los aportes realizados por la Nación y las demás entidades públicas participantes deberán ser manejados a través de un encargo fiduciario constituido por la entidad competente titular del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP). El encargo fiduciario será contratado, previa aprobación de las entidades participantes, siguiendo lo dispuesto en las normas previstas en el Estatuto de Contratación de la Administración Pública y las demás normas legales vigentes sobre la materia.

Parágrafo. El encargo fiduciario actuará de conformidad con las instrucciones dadas por el Comité Fiduciario de acuerdo a sus respectivas competencias, quien tendrá en cuenta las directrices que sobre la administración de los recursos contengan los Convenios de Cofinanciación respectivos. El Comité Fiduciario estará conformado por el Alcalde Municipal o su delegado, un delegado del Departamento Nacional de Planeación, un delegado del Ministerio de Transporte y un delegado del Ministerio de Hacienda y Crédito Público. La entidad gestora del SETP correspondiente se encargará de designar el secretario técnico del Comité y la respectiva interventoría.

Nota, artículo 6º: Ver artículo 2.2.1.2.2.6. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

Artículo 7º. Adopción del Sistema Estratégico de Transporte Público. Previo al convenio que se suscribirá entre la Nación y los entes territoriales que definirá los montos de los aportes al proyecto, las vigencias fiscales en las cuales deberán realizarse dichos aportes y las condiciones de los desembolsos; el Alcalde de la ciudad donde se implementará el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) deberá, mediante acto administrativo adoptar el mismo y sus respectivos componentes.

A partir de la expedición del acto administrativo de adopción del SETP, se debe suspender el ingreso de vehículos de transporte público colectivo por incremento, en las ciudades donde se implementarán los SETP; así mismo, las autoridades de transporte competentes deberán congelar la capacidad transportadora de las empresas con base en las tarjetas de operación vigente expedida a los vehículos vinculados.

El mencionado acto administrativo, deberá contener:

1. La definición del ente titular del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP).
2. La definición de la reorganización del servicio.
3. La definición de los indicadores de servicio mínimos para la adecuada y eficiente prestación del servicio y su esquema de control y cumplimiento.
4. La duración del permiso de la operación del sistema y su cronograma de implementación gradual.
5. La definición de los componentes del sistema de conformidad con lo establecido en el presente decreto y en los estudios técnicos, económicos y financieros realizados por cada

ente territorial.

6. La definición del esquema bajo el cual se operará el recaudo y se le entregará el dinero al administrador financiero.

7. La definición del esquema técnico bajo el cual operará el control de flota, y

8. La definición de los incentivos a las fusiones y convenios de colaboración empresarial en los que se establezcan esquemas de cooperación para la programación, despacho, operación y remuneración del servicio.

Nota, artículo 7º: Ver artículo 2.2.1.2.2.7. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

Artículo 8º. Agentes de un Sistema Estratégico de Transporte Público. Los Agentes del SETP son aquellos actores que desarrollan actividades directamente relacionadas con la producción y prestación de los servicios que requiere la implantación de este tipo de sistemas. Los Sistemas Estratégicos de Transporte contarán con los siguientes agentes privados:

1. Empresas operadoras del servicio de transporte: Son los organismos encargados de suministrar, administrar y mantener el parque automotor que presta el servicio del transporte público en el SETP. Lo anterior, bajo las condiciones de calidad del servicio y remuneración establecidas por la autoridad competente. Dicha prestación del servicio será monitoreada y controlada por la autoridad de transporte a través del Sistema de Gestión y Control de Flota. Por lo menos el 75% de las carrocerías deberán ser de producción nacional.

2. Recaudador y/o integrador tecnológico: Es la entidad encargada de proporcionar la plataforma tecnológica para el Sistema Centralizado de Recaudo, SCR, de realizar la

comercialización de los medios de pago.

3. Administrador financiero: Es la entidad financiera debidamente autorizada por la autoridad competente que se encargará de la administración de los recursos provenientes de la actividad de recaudo realizada por la empresa recaudadora. Dicha administración, se realizará bajo los parámetros y condiciones definidos por la autoridad de transporte.

Nota, artículo 8º: Ver artículo 2.2.1.2.2.8. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

## CAPITULO II

### Prestación del servicio

Artículo 9º. Modelo de operación. Los Sistemas Estratégicos de Transporte Público operarán de acuerdo con una arquitectura de rutas o servicios, la cual comprenderá entre otros, los elementos de infraestructura complementarios requeridos para la prestación del servicio como terminales, estaciones, patios y talleres, paraderos, así como la forma de integración y las características básicas de tipología vehicular. Igualmente, funcionarán bajo la modalidad de red de servicios, conformados por rutas jerarquizadas, diseñadas de conformidad con los estudios técnicos respectivos. (Nota: Ver artículo 2.2.1.2.2.1.1. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.).

Artículo 10. Reorganización del servicio. La autoridad de transporte competente deberá oficiosamente, sustentado en los respectivos estudios técnicos, reestructurar el servicio, respetando los criterios de equidad y proporcionalidad de las empresas en el mercado.

Parágrafo 1º. La reorganización del servicio implica: suprimir, modificar, recortar, fusionar, empalmar o prolongar las actuales rutas, sin que para ello existan limitaciones de longitud, recorrido y/o nivel de servicio. Así mismo, modificar las frecuencias, horarios y clase,

capacidad transportadora y número de vehículos.

Parágrafo 2°. En caso que la implementación del SETP se realice a través del esquema de reorganización del servicio definido en el presente artículo y las empresas transportadoras incumplan los indicadores de calidad de servicio mínimos definidos por la autoridad competente, el permiso de operación se perderá y la autoridad competente procederá a la apertura de la licitación pública correspondiente.

Nota, artículo 10: Ver artículo 2.2.1.2.2.1.2. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

Artículo 11. Licitación pública. La autoridad de transporte competente que no adopte la reorganización del servicio que trata el artículo anterior, deberá adjudicar el servicio mediante licitación pública cumpliendo las condiciones señaladas en el estatuto general de contratación de la administración pública. (Nota: Ver artículo 2.2.1.2.2.1.3. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.).

Artículo 12. Equipos. El parque automotor destinado a los Sistemas Estratégicos de Transporte Público deberá contar con homologación previa por parte del Ministerio de Transporte, el cual deberá estandarizarse y tener uniformidad de flota, cumpliendo con las especificaciones técnicas y ambientales vigentes. Los estudios técnicos definirán la flota actual del transporte público colectivo que se utilizará para cada SETP y las pautas para la transición, racionalización de la oferta y la modernización del parque automotor.

Parágrafo. A partir de la publicación del presente decreto, las autoridades competentes deberán exigir que la reposición de vehículos se efectúe por la tipología vehicular que recomienden los estudios técnicos realizados para cada SETP. Para tales efectos, la autoridad competente deberá tener en cuenta las equivalencias de la capacidad total de cada clase de vehículo garantizando que no se aumente el número total de sillas autorizadas.

Nota, artículo 12: Ver artículo 2.2.1.2.2.1.4. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

### CAPITULO III

#### Esquema empresarial

Artículo 13. Empresas operadoras de transporte. Las empresas operadoras de los SETP deberán ser responsables de la administración integral de la flota, operación y programación de la misma, atendiendo la demanda de pasajeros según las directrices y parámetros de calidad operacional definidos por cada autoridad de transporte a cambio de la remuneración establecida por la misma.

Parágrafo. Las empresas operadoras deberán contar con esquemas organizacionales que proporcionen eficiencia, economías de escala y responsabilidad centralizada de acuerdo con los lineamientos establecidos para cada uno de los proyectos.

Nota, artículo 13: Ver artículo 2.2.1.2.2.2.1. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

Artículo 14. Conductores. Las empresas operadoras serán las encargadas de contratar directamente al personal de conductores, a través de contratos de trabajo en los términos y condiciones que para el efecto se establezcan en las normas laborales vigentes. Las empresas operadoras en el proceso de implementación de los SETP, deberán dar preferencia a los conductores que a la fecha trabajen en las rutas de transporte colectivo, siempre y cuando reúnan los requisitos que las autoridades municipales correspondientes determinen. (Nota: Ver artículo 2.2.1.2.2.2.2. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.).

Artículo 15. Democratización de la propiedad. Para garantizar la democratización de la

propiedad, las empresas habilitadas que actualmente prestan el servicio de transporte público colectivo en la ciudad, deberán acreditar ante la autoridad de transporte competente, que un porcentaje igual o superior al 30% de sus socios corresponde a propietarios de vehículos de transporte público colectivo, que tengan 2 o menos vehículos y se encuentren registrados como tales en el registro automotor a la fecha de entrada en vigencia de este decreto. En aquellas empresas en donde a la fecha de aprobación del presente decreto cuenten con propietarios de 2 o menos vehículos en una proporción inferior a dicho 30% de la flota total, ese será el porcentaje que se deberá garantizar en el momento de adopción del SETP.

Parágrafo. Las empresas deberán acreditar al menos el 70% de capacidad transportadora mínima fijada en los actos administrativos o en los pliegos de licitación, de su propiedad y/o de sus socios.

Nota, artículo 15: Ver artículo 2.2.1.2.2.2.3. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

Artículo 16. Habilitación. La prestación del servicio público de transporte en los SETP, será realizada por las empresas legalmente constituidas y habilitadas para la prestación del servicio público colectivo urbano habilitadas por la autoridad competente, con base en el Decreto 170 de 2001 y además deberán:

1. Darle al parque automotor vinculado a su empresa una destinación exclusiva para la prestación del servicio público urbano de transporte.
2. Abstenerse de pactar esquemas con mecanismos de remuneración al conductor que incentiven la competencia de este con otros conductores en la vía.
3. En ningún caso podrán las empresas realizar acuerdos o convenios que directa o indirectamente deriven en efectos contrarios a los establecidos en las normas de transporte

o en el presente decreto. Toda cláusula, pacto o convenio público o privado que acuerden las empresas con la finalidad o con el efecto directo o indirecto de eludir cualquiera de las disposiciones establecidas en el presente decreto o en cualquiera de las demás normas de transporte, se tendrá por no escrito y no será oponible en materia de transporte frente a terceros.

4. Responder por la operación, de conformidad con los indicadores de servicio mínimos para la adecuada y eficiente prestación del servicio, objetivos de calidad y excelencia en el servicio definidos por las autoridades competentes, a cambio de la remuneración que se defina reglamentaria o contractualmente. En cumplimiento de lo anterior, deberán presentar para aprobación del ente que determine la autoridad de transporte municipal un plan de gestión de flota.

5. Realizar por su cuenta y riesgo la revisión y el mantenimiento preventivo de los equipos con los cuales prestará el servicio, por fallas que puedan surgir o que surjan durante la vigencia de la autorización, y que puedan poner en peligro la seguridad de los usuarios o la integridad y funcionamiento del vehículo. Para este fin deberá presentar, para aprobación del ente que defina la autoridad de transporte local, copia de los programas de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio, los cuales deberán contener como mínimo la ubicación del o los talleres donde se realizará el mantenimiento, la periodicidad del mismo y los componentes del vehículo que serán revisados en cada período. La autoridad de transporte competente podrá adicionar el contenido mínimo de estos programas, con base en sus planes locales de seguridad vial.

Para los efectos del presente numeral, se entiende por mantenimiento preventivo el que se requiere para garantizar que el vehículo se encuentre en perfectas condiciones de funcionamiento.

6. Garantizar que el funcionamiento de sus depósitos, terminales o patios para el estacionamiento de los vehículos vinculados a su empresa se efectúe en cumplimiento estricto de la normatividad nacional y municipal en materia ambiental, de estacionamientos y de espacio público.

Parágrafo 1°. Las autoridades de transporte competentes o los entes en los que se delegue esta función deberán verificar – como mínimo una vez cada seis meses y sin perjuicio de las revisiones que efectúen en cualquier tiempo, el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el presente artículo. En caso de que se compruebe el incumplimiento de las mismas o por no integrarse al sistema de recaudo centralizado, la autoridad de transporte, previo agotamiento del procedimiento previsto en la ley, procederá a cancelar la habilitación y dará apertura a la licitación pública correspondiente para la adjudicación de las rutas autorizadas a la empresa incumplida.

Parágrafo 2°. No se podrá iniciar la operación de las rutas y/o servicios del SETP, sin que la autoridad de transporte competente o el ente en el que se delegue esta función, haya certificado el cumplimiento de los numerales 4 a 6 del presente artículo. En los casos en que exista una etapa preoperativa, definida en el documento Conpes correspondiente, el numeral 6 no será exigible en dicha etapa. En cualquier caso la misma no podrá ser superior a un año desde la entrada en operación.

Nota, artículo 16: Ver artículo 2.2.1.2.2.2.4. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

## CAPITULO IV

### Sistema de Recaudo Centralizado

Artículo 17. Definición. El Sistema de Recaudo Centralizado (SRC) es el conjunto de servicios, software, hardware, y demás mecanismos de control centralizados e integrados a dicho

sistema, que permite efectuar la operación de recaudo centralizado a través de medios electrónicos de pago y el registro de viajes del sistema. (Nota: Ver artículo 2.2.1.2.2.3.1. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.).

Artículo 18. Implementación del Sistema de Recaudo Centralizado (SRC). La implementación del Sistema de Recaudo será adoptada por la autoridad de transporte competente en cada proyecto de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos y financieros, avalados por el Departamento Nacional de Planeación. (Nota: Ver artículo 2.2.1.2.2.3.2. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.).

## CAPITULO V

### Sistema de Gestión y Control de Flota

Artículo 19. Definición. El Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF) está constituido por todos los equipos, infraestructura, aplicativos informáticos y procesos que permiten realizar las actividades de planeación, programación y control de la operación del SETP. Entendiendo por planeación y programación la especificación de las rutas, servicios y frecuencias del sistema; y por control, aquellas actividades que tienen como fin coordinar, vigilar, registrar y fiscalizar dicha operación, así como hacer seguimiento de los indicadores de servicio del sistema. (Nota: Ver artículo 2.2.1.2.2.4.1. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.).

Artículo 20. Implementación Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF). La implementación del Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF) será adoptada por la autoridad de transporte competente en cada proyecto de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos y financieros, avalados por el Departamento Nacional de Planeación, y conforme al estatuto general de contratación. (Nota: Ver artículo 2.2.1.2.2.4.2. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.).

Artículo 21. Operador del SGCF. El responsable de la operación del SGCF es la autoridad de transporte competente en cada proyecto. En caso que se decida delegar el servicio del SGCF, dicho operador se contratará de acuerdo con el Estatuto General de Contratación. Los términos para la contratación, incluirán entre otros, los modelos de operación, gestión y control, las condiciones, procedimientos, y plazos de implementación del sistema. (Nota: Ver artículo 2.2.1.2.2.4.3. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.).

## CAPITULO VI

### Disposiciones finales

Artículo 22. Subsidios. En caso que la autoridad de transporte defina la adopción de cualquier tipo de subsidio a la tarifa para sectores específicos de la población, deberá realizar los estudios correspondientes que garanticen la sostenibilidad financiera del sistema. En este caso, el pago de tales subsidios será asumido por la entidad que lo establezca, la cual deberá estipularlo en el acto administrativo correspondiente, la fuente presupuestal que lo financia y una forma de operación que garantice su efectividad. En ningún caso, dichos subsidios serán cubiertos con dineros provenientes de la Nación. (Nota: Ver artículo 2.2.1.2.2.5.1. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.).

Artículo 23. Vigencia de los permisos de operación. A partir de la entrada en operación del sistema estratégico de transporte público, los permisos de operación de rutas otorgados a las empresas de transporte público colectivo y mixto, serán reemplazados por la nueva red de servicios, de acuerdo con los estudios técnicos. Para tales efectos las autoridades de transporte expedirán los actos administrativos correspondientes.

Parágrafo. Los servicios de transporte que se autoricen en virtud de la implementación de los SETP, operarán por el término estipulado por la autoridad competente, de acuerdo con

los estudios técnicos, económicos y financieros que se desarrollen.

Nota, artículo 23: Ver artículo 2.2.1.2.2.5.3. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

Artículo 24. Terminales de integración o transferencia. Las ciudades que estén incluidas en el objeto del presente decreto y que estén implementando Sistemas Estratégicos de Transporte Público construirán Terminales de Integración o Transferencia, que cumplan una función de integración del transporte intermunicipal con el Sistema, como solución para el mejoramiento de su movilidad. En este caso, la autoridad local podrá celebrar convenios para la administración de dichas Terminales de Integración o Transferencia con la entidad o sociedad que administre la Terminal de Transporte local. (Nota: Ver artículo 2.2.1.2.2.5.3. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.).

Artículo 25. Norma supletoria. Las normas contenidas en el Decreto 170 de 2001 serán aplicables solamente a las situaciones no reguladas por el presente decreto, en cuanto no fueren incompatibles y no hubiere norma prevista en este reglamento. (Nota: Ver artículo 2.2.1.2.2.5.4. del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.).

Artículo 26. Vigencia. El presente decreto rige a partir de su publicación.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 9 de septiembre de 2009.

ÁLVARO URIBE VÉLEZ

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,

Oscar Iván Zuluaga Escobar.

El Ministro de Transporte,

Andrés Uriel Gallego Henao.

El Director del Departamento Nacional de Planeación,

Esteban Piedrahíta Uribe.