

ACUERDO METROPOLITANO No. 6
(Abril 24 de 2014)

“Por medio del cual se modifica el Acuerdo Metropolitano No. 12 de 2011”

LA JUNTA METROPOLITANA
DEL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 365 de la Constitución

Política de Colombia, y de conformidad con las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, 1625 de 2013, los Decretos 3109 de 1997 y 170 de 2001 y la Resolución del Ministerio de Transporte No. 1371 de 2008, y

CONSIDERANDO

Que de conformidad con las consideraciones expuestas en el Acuerdo Metropolitano No. 12 de 2011, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, en su condición de autoridad de transporte masivo ha adoptado las Políticas de Movilidad Regional para la implementación del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá SITVA.

Que se ha considerado necesario incluir en las Políticas de Movilidad Regional para la implementación del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá SITVA, lineamientos generales de modernización del transporte público colectivo metropolitano de pasajeros y aquel que bajo esta modalidad presta hoy los servicios de integración al modo Metro, siempre que partan de propuestas contenidas a través de la figura de Convenios de Colaboración Empresarial.

ACUERDA

Artículo 1°. Modifíquese el Anexo, "POLÍTICAS DE MOVILIDAD REGIONAL ESTABLECIDAS POR LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE MASIVO PARA LA IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DEL VALLE DE ABURRÁ (SITVA)", del Acuerdo Metropolitano No. 12 de 2011, el cual hace parte integral del presente Acuerdo Metropolitano.

Artículo 2°. Se podrán presentar solicitudes de autorización de Convenios de Colaboración Empresarial ante el Área Metropolitana del Valle de Aburrá bajo los lineamientos establecidos en el documento Anexo, dentro del término máximo de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente Acuerdo Metropolitano, para las Cuencas 1, 7 y 9.

Parágrafo: De no presentarse propuestas en tal sentido, se dará inicio del proceso para la selección del agente operador en cada Cuenca, el cual deberá estar precedido del estudio previo y de las condiciones establecidas en los pliegos de condiciones correspondientes.

Artículo 3°. Le corresponderá al Área Metropolitana del Valle de Aburrá, en su condición de Autoridad de Transporte Masivo, aprobar previa verificación de las condiciones de integración, cualquier servicio de alimentación al Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá SITVA proveniente de una reestructuración del transporte público colectivo, que se pretenda adelantar por la autoridad competente, en razón de la preservación de la sostenibilidad del Sistema.

Artículo 4°. De converger en los Convenios de Colaboración Empresarial rutas de transporte metropolitanas y/o servicios integrados al Metro, provenientes en éste último caso de rutas metropolitanas y/o urbanas, en las cuencas 1, 7 y 9 será la Autoridad de Transporte Masivo, la que imparta la autorización a los mismos mediante Resolución Metropolitana, previa modificación de los permisos para prestar el servicio de transporte, de conformidad con lo previsto en el artículo 18 de la Ley 336 de 1996.

Parágrafo: En caso, que en las propuestas para las Cuencas 1, 7 y 9 se incluyan rutas urbanas que no integren al Metro, se acordarán entre las autoridades de transporte las respectivas delegaciones a que den lugar.-

Artículo 5°. En lo que respecta a las Cuencas 2, 4, 5 y 8, y de acuerdo con los resultados de la estructuración técnica, financiera y legal, para la reorganización del Sistema de Transporte Público de Medellín a través del Proyecto TPM, el Municipio de Medellín, a través de la Secretaría de Movilidad, impartirá las autorizaciones de los Convenios de Colaboración Empresarial que se presenten, en lo que corresponde al transporte público colectivo urbano y los servicios integradores al Metro en la jurisdicción de Medellín, previa la aplicación de lo dispuesto en el Artículo 3° del presente Acuerdo.

Artículo 6°. Mientras inicie la operación del proyecto de Metroplús bajo la estructura del SITVA en las Cuencas 4 y 5, las empresas de transporte público colectivo metropolitano y urbano, podrán presentar propuestas conjuntas para la modernización y reestructuración del transporte público colectivo bajo la figura de Convenios de Colaboración Empresarial, para cuya aprobación, las autoridades competentes fijaran requisitos básicos.

Parágrafo: La autorización de las propuestas antes referidas se concederá hasta que inicie la operación de los servicios de transporte masivo en dichas cuencas.

Artículo 7°. Cuando se impartan las autorizaciones a los Convenios de Colaboración Empresarial en los que se contemple la integración de servicios al Metro en las Cuencas 1, 2, 4, 5, 7, 8 y 9, le corresponderá a la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada implementar las actuaciones administrativas necesarias que permitan la integración tarifaria de éstos servicios con el Recaudo Unificado del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá SITVA.

Parágrafo: En lo que respecta a las Cuencas 1, 2, 4, 5, 7, 8 y 9, las empresas de transporte público colectivo que suscriban Convenios de Colaboración Empresarial para integrarse física y tarifariamente al SITVA, deberán garantizar que la implementación del Sistema de Recaudo Electrónico se realice con Tarjeta Cívica.

Artículo 8°. El Director del Área Metropolitana del Valle de Aburrá determinará los parámetros para la prestación del servicio de transporte masivo en las Cuencas 4 y 5 del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá y de ser necesario, precisará los términos, condiciones, plazos y procedimientos para la presentación y aprobación de los Convenios de Colaboración Empresarial que puedan presentar las empresas de transporte público colectivo que prestan los servicios de integración al Metro en las Cuencas 1, 7 y 9.

Artículo 9°. Publicar este Acuerdo Metropolitano en la Gaceta Oficial del Municipio de Medellín.

Artículo 10°. El presente Acuerdo Metropolitano surtirá efectos a partir de su publicación.

Dado en Medellín, a los veinticuatro (24) días del mes de abril de 2014.

Este acuerdo fue debatido y aprobado en la reunión de la Junta Metropolitana del día veinticuatro (24) de abril de 2014, según consta en el Acta respectiva.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

ANIBAL GAVIRIA CORREA

Presidente
Alcalde de Medellín

CARLOS MARIO MONTOYA SERNA

Secretario
Director Área Metropolitana

POLÍTICAS DE MOVILIDAD REGIONAL PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO MASIVO Y COLECTIVO CON INTEGRACIÓN AL MODO METRO

A. SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DEL VALLE DE ABURRÁ (SITVA).

El Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá -SITVA está conformado por todos los modos de transporte que se integren física, tarifaria, institucional y operacionalmente para atender de manera eficiente, segura, económica y sostenible las necesidades presentes y futuras de transporte de los habitantes del Valle de Aburrá.

De acuerdo con las políticas del Gobierno Nacional sobre movilidad para el Valle de Aburrá, el eje fundamental del sistema gira alrededor de la integración al Metro, como columna vertebral del transporte masivo.

1. Antecedentes

Documento CONPES 3260: Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo.

Este documento presenta la política del Gobierno Nacional para impulsar la implantación de sistemas integrados de transporte en las grandes ciudades del país y fortalecer la capacidad institucional para planear y gestionar el tráfico y transporte en las demás ciudades, con el propósito de incrementar su calidad de vida y productividad, e impulsar procesos integrales de desarrollo urbano, dentro de un marco de eficiencia fiscal que promueva nuevos espacios para la participación del sector privado en el desarrollo y operación del transporte urbano de pasajeros.

Importante mencionar las principales metas que deben alcanzar el Sistema Integrado de Transporte:

→ Eliminar la "guerra del centavo" generando un cambio en el sistema de remuneración a través de la transformación de la estructura empresarial del transporte urbano, pasando de empresas afiliadoras de vehículos a empresas propietarias de vehículos, y con un sistema de recaudo usando tecnología de punta.

→ Integrar física, tarifaria y operacionalmente los diferentes modos de transporte de la región, teniendo en cuenta la estructuración técnica y financiera que se realice para tal fin.

→ Reordenar y coordinar las rutas de transporte público colectivo existentes con los servicios del Sistema Integrado de Transporte.

Documento CONPES 3307: Este documento describe la problemática de movilidad que se presenta en el Valle de Aburrá y plantea el fortalecimiento del Sistema Integrado de Transporte Masivo con el que cuenta la región.

El Metro ha significado un gran avance para el transporte, la calidad de vida y el desarrollo urbano del Valle de Aburrá, con muy importantes inversiones por parte de los Gobiernos de Medellín y Antioquia y el apoyo continuo del Gobierno Nacional.

igualmente, se describen los impactos que el Sistema tendría desde distintos puntos de vista, estos impactos se consideran como metas de la estructuración:

→ Impacto Técnico - Económico: Reducción de costos operativos, de tiempos de viaje, de la sobreoferta del transporte público y ahorros en los costos de mantenimiento de la flota frente a la situación actual con impactos beneficiosos sobre la tarifa al usuario.

- Impacto Físico - Espacial: En los corredores se proyecta un impacto positivo pues en la medida que se cambia el perfil vial se genera una mayor capacidad y calidad del servicio público y privado. Se presenta un cambio en la dinámica de movilidad del área metropolitana, especialmente para el peatón y los modos de transporte motorizados y se genera una revitalización de las actividades cívicas y comerciales sobre los corredores del sistema.

- Impacto Socio – Ambiental: Se enuncian algunos de los impactos socio ambientales que traería el sistema, entre ellos el ahorro en el costo de viaje, la generación de empleos temporales, la reducción de emisiones contaminantes y la disminución de la accidentalidad.

El Plan Maestro de Movilidad del Valle de Aburrá es un instrumento de planeación, que identifica los requerimientos de movilidad hasta el año 2020 y establece las políticas, las acciones, los programas, los proyectos y las inversiones en infraestructura de transportes, espacio público y sus equipamientos colectivos, que garanticen el flujo y la movilidad en el territorio de las personas y los bienes, para mejorar la calidad de vida y aumentar la competitividad de la región.

Este Plan incorporó dentro de sus estrategias el desarrollo y la modernización del transporte público, en el cual se aboca al mejoramiento de niveles de servicios actuales, incorpora nuevas tecnologías, fomenta el aumento gradual y sostenido de nuevos servicios de transporte público integrados con el Metro, promueve una renovación constante del parque vehicular y una disminución de la sobreoferta existente, propiciando la industrialización del sector a través de la creación de empresas formales que actúen con estructuras sólidas y profesionalizadas, que compitan por los nuevos servicios de transporte público previstos para el Valle de Aburrá.

El Decreto 800 de 1989, por medio del cual se reglamentan los programas, la Metrópoli del Metro y el Sistema Integral del Transporte, estableciendo en su artículo 3º, el proceso de desarrollo del programa SIT, el cual deberá consultar las necesidades de planeación urbana del municipio de Medellín y del sistema de operación del transporte integrado al tren metropolitano.

2. Definición de las Políticas del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá- SITVA.


a. Estructura del Sistema

El Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá, en adelante SITVA, está conformado por los diferentes modos de transporte: el Metro como eje estructurante, tren multipropósito, tranvía, cables, y modo terrestre automotor (como buses de transporte rápido BRT, buses alimentadores, etc) y las demás tecnologías de transporte público, entre otros, los cuales deberán operar bajo condiciones de integración institucional física, virtual, operacional y tarifaria.

Cualquier de los modos de transporte que se implementen en el SITVA, así como los proyectos que sean de iniciativa de los municipios del Valle de Aburrá, deberán estructurarse técnica, legal y financieramente, de manera tal que no afecten la operatividad y sostenibilidad del SITVA que se encuentren en operación o implementación. Lo anterior, deberá contar con la supervisión y coordinación de la autoridad del transporte competente.

División geográfica para la operación del Sistema

Dividir el Valle de Aburrá en las siguientes cuencas para la operación de los servicios de alimentación:

	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bello Norte (Límites: Costado occidental del Río Medellín y la Av. 50A). 2. Bello Sur (Límites: Al costado occidental del Río Medellín es la Av. 50A y al costado oriental del Río Medellín es Copacabana), San Cristóbal, Comunas 5, 6, 7 de Medellín. 3. Comuna 16 de Medellín y los barrios Conquistadores, UPB, Laureles, Las Acacias y la Castellana de la Comuna 11 de Medellín. 4. Comuna 15 de Medellín, San Antonio de Prado, La Estrella e Itagüí. 5. Comuna 14 de Medellín, Envigado y Sabaneta. 6. Comunas 1, 2, 3, 4, 8, 9 y 10 de Medellín. 7. Barbosa, Girardota, Copacabana. 8. Comunas 12 y 13 de Medellín y la Comuna 11 de Medellín, sin incluir los barrios Conquistadores, UPB, Laureles, Las Acacias y la Castellana. 9. Caldas
---	--

De acuerdo con las necesidades en la prestación del servicio de transporte masivo y a los soportes técnicos, jurídicos y financieros, se podrá incluir nuevas Cuencas siempre y cuando no se afecte la operatividad y sostenibilidad del Sistema y de sus diferentes agentes que se encuentren en operación o en etapa de implementación.

b. Requisitos mínimos de los operadores de transporte masivo.

Los operadores cumplirán con los requisitos establecidos en la ley, y además con los siguientes.

- Cada cuenca deberá estar conformada por un solo operador.
- El operador deberá tener dentro de su objeto social la prestación del servicio de transporte masivo.

→ La flota que se vincule se hará bajo los esquemas que impliquen la participación de propietarios de transporte público colectivo en el Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá SITVA.

c. Implementación de nuevos modos y servicios al SITVA

La implementación de nuevos modos y servicios al Sistema se hará de manera gradual e irá acompañada de campañas pedagógicas que incluya a todos los actores vinculados de forma directa o indirecta.

A continuación se describen los modos y servicios que deberán incorporarse gradualmente al Sistema en la medida que se determine su ejecución:

Descripción
Operación Troncal y Pretroncal de Metroplús Universidad de Medellín – Aranjuez, con los servicios alimentadores de las cuencas 3 y 6 a Metro y Metroplús, bajo la estructura del SIT-VA.
La integración al Metro de las cuencas 1; 2, 4, 5, 7, 8 y 9 operarán como lo han venido haciendo hasta ahora (condiciones técnicas, legales y financieras de los convenios comerciales actuales), con un periodo de transición hasta tanto se implemente la prestación del servicio, bien sea por Convenios de Colaboración Empresarial que se autoricen o la celebración del contrato de concesión, según el caso.
La integración de los servicios existentes al Metro de las cuencas 1, 2, 7, 8 y 9 se podrá incorporar bajo la estructura del SITVA, siempre y cuando no se presente o se encuentre vigente autorización de Convenios de Colaboración Empresarial.
Operación del Tranvía de Ayacucho con sus alimentadores bajo la estructura del SITVA.
Entrada en operación de las Cuencas 4 y 5 con la Pretroncal del Sur de Metroplús con sus servicios de alimentación, bajo la estructura del SITVA.
Integración del transporte público de pasajeros intermunicipal con acuerdos comerciales.
Los proyectos establecidos en el Plan Maestro de Movilidad para la Región Metropolitana del Valle de Aburrá
El Tren Multipropósito
Otros proyectos de transporte que se determinen en el Valle de Aburrá

d. Definición del Sistema Tarifario

La estructura tarifaria deberá garantizar su sostenibilidad, ser costeable por los usuarios y competitiva frente a las demás alternativas de transporte.

Según las combinaciones de modos que realice el usuario para el desplazamiento en el Sistema, la tarifa de ingreso le permitiría hacer uso de uno o más modos para el desarrollo del viaje o el pago de valores adicionales por los trasbordos realizados.

El Sistema tendrá tarifas con descuento para usuarios con condiciones especiales, de acuerdo con la normatividad vigente.

e. Flota

La flota para las troncales, pretroncales, alimentadoras de Metroplús y nuevos servicios alimentadores al Metro deberán operar con vehículos con combustibles limpios, de acuerdo a la reglamentación vigente.

Para la flota de los servicios de alimentación existentes al Metro, podrá elegirse, según la estructuración

financiera del operador, uno de los siguientes dos escenarios:

- Escenario 1. Operar con vehículos nuevos.
- Escenario 2. Operar con la flota más nueva existente, es decir con vehículos de modelos superiores o iguales a dos (2) años inmediatamente anteriores a la apertura del proceso de contratación.

De todas maneras, todos los vehículos que ingresen al Sistema deberán estar adecuados con los equipos necesarios para el recaudo, control y comunicaciones.

La flota deberá cumplir con la reglamentación vigente expedida por el Gobierno Nacional que consagre los parámetros técnicos de seguridad, accesibilidad, comodidad y calidad.

f. Paradas Fijas

Todos los vehículos que prestan el servicio de alimentación al Sistema, únicamente se detendrán en paradas fijas, las cuáles serán definidas previamente a la entrada a la operación. Por excepción, en los orígenes de los servicios, por condiciones de topografía y especificaciones técnicas de las vías podrán autorizarse zonas de exclusión de paradas fijas, previo soporte técnico.

Lo anterior para garantizar el cumplimiento de las condiciones operacionales y la optimización de la infraestructura existente, a la vez que brinda seguridad y comodidad al usuario del mismo.

g. Accesibilidad de personas con movilidad reducida (PMR)

El SITVA deberá cumplir con las condiciones necesarias para brindar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida (PMR), de acuerdo a la normatividad que rija al momento de la implementación de las fases.

h. Patios y talleres

Los operadores deberán contar con patios y talleres para el estacionamiento y la realización de las actividades de mantenimiento (áreas de servicio, de talleres, de inspección visual, mantenimiento, abastecimiento), en sitios fuera de zonas de espacio público; esto sin perjuicio de la posibilidad de que una o varias de las actividades del ciclo de producción del transporte se puedan realizar en diversas instalaciones, a opción del operador.

i. Reestructuración del transporte público colectivo

Para la adecuada operación del Sistema deberá darse como condición la reestructuración del

transporte público colectivo, del que deberá derivarse la eliminación y modificación de rutas, disminución de capacidad transportadora de las empresas de transporte público colectivo que operen en la respectiva cuenca; lo anterior con el fin de que no queden recorridos superpuestos que incrementen los costos, incentiven la competencia entre modos por el pasajero y no se propenda por un eficiente, cómodo y seguro servicio.

La reestructuración del transporte implicará una reducción de flota, en el número de unidades que determine los estudios técnicos. En ese sentido se establece la chatarrización y/ o desvinculación de la flota, como mecanismos mediante los cuales se ajusta la oferta a la demanda.

Le competará, para el caso de las rutas urbanas a las Secretarías de Transporte y Tránsito de cada municipio expedir y notificar los correspondientes actos administrativos en los que se ajuste la capacidad transportadora. Para las rutas metropolitanas, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá igualmente adelantará las gestiones correspondientes en la expedición y notificación de los actos administrativos pertinentes.

El Área Metropolitana del Valle de Aburrá realizará la verificación constante de la racionalización del parque automotor remanente, es decir, de reducción de capacidad transportadora, así como de la desintegración física de las unidades en que se de este proceso.

j. Informalidad

Todas las autoridades de transporte deberán formular, implementar y garantizar el efectivo cumplimiento de las estrategias para ejercer un efectivo control a la informalidad, especialmente en aquellas zonas donde opere el SITVA.

k. Pequeño propietario

Se entiende como tal, al propietario de hasta dos vehículos de transporte público colectivo con matrícula y tarjeta de operación expedida por las autoridades de transporte de cualquiera de los municipios que conforman el Valle de Aburrá.

Deberá protegerse al pequeño propietario mediante la participación accionaria o en aportes en la empresa operadora privada que prestará el servicio en la respectiva cuenca. En todo caso el pequeño propietario deberá pertenecer a la cuenca para la cual la empresa operadora participa en el proceso de contratación.

Se debe acreditar que las acciones o participaciones de los pequeños propietarios en empresa operadora privada, se encuentran protegidas estatutariamente, con una cláusula que advierta que tales participaciones

al ser transadas deberán reconocer su participación proporcional en el negocio, a razón de un valor equivalente al 200% del valor presente neto del flujo futuro descontado del contrato a una tasa mínima del 12%, si la venta tiene lugar en los primeros 5 años de vigencia del contrato de operación.

I. Compensación Social y Económica

En el proceso de racionalización que se surta por la implementación del Sistema, se establecerá el mecanismo que garantice la Compensación Social y Económica a todos los propietarios de los vehículos de transporte público colectivo que participen en el mismo

m. Conductores

Se debe tener en cuenta para la selección de los conductores, aquellos que hoy se encuentran desarrollando esta actividad en las respectivas cuencas.

Los conductores seleccionados serán aquellos que:

- Hayan aprobado satisfactoriamente los cursos de conocimiento y capacitación correspondientes.
- Cumpla con las condiciones físicas y psicológicas que garanticen la seguridad del servicio, valorada por profesionales y/o instituciones médicas.
- No podrán tener comparendos pendientes por infracción a normas de transporte y tránsito.

El operador definirá el procedimiento y reglamentación para la selección de los conductores y desarrollará de manera permanente y continua programas de capacitación.

n. Imagen institucional

La infraestructura y vehículos del SITVA deberán conservar una imagen unificada.

o. Cultura frente al SITVA

El operador deberá implementar programas sistemáticos de formación de usuarios y para el efecto promulgará un reglamento del usuario compatible con la Cultura Metro.

p. Publicidad

La publicidad en el sistema tanto en su infraestructura como en los vehículos deberá ajustarse a la normatividad existentes y al control y supervisión de las autoridades competentes.

q. Certificación de calidad

Se deberá establecer en los contratos que se suscriban con los operadores la exigencia que éstos se certifiquen en Gestión Ambiental y Seguridad Ocupacional e Industrial, entre otros.

B. TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO INTEGRADO AL MODO METRO.

Con la adopción de nuevos niveles de servicio, la conectividad del servicio de transporte en el área de influencia del Metro, la incorporación de nuevas tecnologías, la renovación del parque vehicular, el ajuste de la oferta a la demanda, la industrialización del sector por parte de las empresas de transporte público colectivo se puede alcanzar una movilidad integrada eficiente, segura, accesible y ambientalmente sostenibles, que conlleve a una mejor calidad de vida y aumentar la competitividad de la Región del Valle de Aburrá.

Para prestar un servicio de transporte público colectivo bajo las anteriores condiciones, el gremio transportador que opera en las Cuencas 1, 7 y 9 podrán presentar iniciativas a través de Convenios de Colaboración Empresarial de que trata el artículo 36 del Decreto 170 de 2001, siempre que se contemplen los siguientes aspectos:

a. Requisitos mínimos de los prestadores del servicio de transporte

- Las cuencas 1, 7, y 9, (de que trata el Numeral 2 - Literal a) deberán estar conformadas por un solo prestador del servicio de transporte, que tenga autorizado un Convenio de Colaboración Empresarial.
- Las empresas de transporte que conforman la forma asociativa (bajo las figuras del consorcio, unión temporal o asociación) deberán estar habilitadas para prestar el servicio de transporte público y podrán presentar propuestas encaminadas a la racionalización del uso del equipo automotor, procurando una mejor, eficiente, cómoda y segura prestación del servicio de transporte público integrado al Metro y/o al transporte público colectivo con radio de acción urbano o metropolitano.
- Las propuestas deberán partir de la iniciativa de todas las empresas que conforman la respectiva Cuenca que prestan el servicio de transporte público integrado al Metro, pero podrán incluir la prestación del servicio de transporte público colectivo urbano o metropolitano.

- La flota que se vincule se hará bajo los esquemas que impliquen la participación de propietarios de transporte público colectivo, la cual podrá ser de propiedad de las empresas y/o cooperativas que prestan los servicios en la respectiva Cuenca o de los propietarios con lo

que se haya celebrado contratos de vinculación con el lleno de los requisitos legales.

b. Requisitos mínimos de la propuesta técnica

➤ Diagnóstico que contemple la relación de las condiciones actuales de operación de las empresas, los servicios autorizados con su trazado y capacidad transportadora autorizada.

➤ Propuesta técnica deberá contemplar:

- Los servicios con los trazados y paradas fijas.
- El diseño operacional, con el número de vehículos de tipología bus¹, el programa de operación, despachos y horarios.
- La relación y características de la flota con la que prestarán los servicios de transporte, con su respectivo cronograma de implementación. La flota podrá elegirse de acuerdo con los escenarios y las condiciones mínimas de la tabla, que se relaciona a continuación:

- Escenario 1. Operar con vehículos nuevos con combustibles limpios.
- Escenario 2. Operar con porcentajes de flota nueva con combustibles limpios y existentes. La flota existente corresponderá a vehículos de modelos menores o iguales a seis (6) años de antigüedad, inmediatamente anteriores a la presentación del Convenio de Colaboración Empresarial, de acuerdo a lo consignado en la siguiente tabla:

	Flota Nueva	Flota con modelos menores o iguales a seis (6) años de antigüedad
Inicio prestación servicio	0%	100%
Año 1	15%	85%
Año 2	30%	70%
Año 3	40%	60%
Año 4	50%	50%

***Nota:** Toda reposición es con flota nueva y combustibles limpios

En la relación de la flota se indicará el nombre y número de la cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número de chasis, capacidad, tipo de combustible y demás especificaciones que permitan su identificación.

¹ Donde la topografía no lo permita podrá utilizar tipología microbús, previa sustentación técnica

→ Los manuales de operación, mantenimiento y contingencias.

→ La descripción de los equipos para el control, gestión y comunicaciones, de acuerdo a la reglamentación adoptada por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, los cuales deberán estar transmitiendo, según la siguiente tabla:

	Flota Transmitiendo
Inicio prestación servicio	50%
Año 1	65%
Año 2	100%

→ Garantizar que la implementación del Sistema de Recaudo Electrónico en lo que corresponde a los servicios integrados al Metro será con Tarjeta Cívica.

→ El parque automotor deberá cumplir con las condiciones de accesibilidad de que trata el Decreto 1660 de 2003 y las Leyes 1346 de 2009 y 1618 de 2013, teniendo en cuenta que a partir del año 2014 la flota nueva que se incorpore a las empresas de transporte público colectivo cumplirán como mínimo con condiciones de incorporación de flota accesible.

→ La descripción de la reestructuración y racionalización del transporte público colectivo, con el debido cronograma de implementación, de acuerdo con las condiciones mínimas de la siguiente tabla:

	Reestructuración de recorridos y diseño operacional**	Racionalización vehículos *
Inicio prestación servicio	100%	20%
Año 1		60%
Año 2		100%

***Nota 1.** La racionalización de vehículos incluye la desintegración física de al menos un 15% en el año 1 y otro 15% al año 2.

***Nota 2.** Entiéndase racionalización como disminución de capacidad y/o la que se deriva del Artículo 44 del Decreto 170 de 2001

***Nota 3.** Si los estudios técnicos determinan la necesidad de aumento de la capacidad transportadora actual para los servicios integrados al Metro, se tendrá en cuenta de la capacidad metropolitana y/o urbana. Bajo ninguna circunstancia se aumentará el número de vehículos del transporte público colectivo del Valle de Aburrá.

- El detalle de la ubicación de zonas de estacionamiento, despacho, mantenimiento, abastecimiento y de lavado en los patios y talleres, los cuales deberán estar en sitios fuera de zonas de espacio público.
- Los beneficios y compromisos ambientales y la presentación del Plan de Manejo Ambiental.
- La descripción del modelo de administración de flota.
- El cronograma de la implementación de certificaciones en Gestión, Ambiental y Seguridad Ocupacional e Industrial.
- El número de personal y las condiciones para su selección.
- Programa de capacitación a conductores, alistadores y lavadores.
- El estudio de impacto socio – económico.
- La descripción de la imagen unificada de los vehículos, bajo la reglamentación que expida el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.
- Protocolo de atención al usuario.
- Estados financieros básicos certificados de los dos últimos años con sus respectivas notas y declaraciones de renta de las empresas.
- Nombre del representante legal con su documento de identidad.
- Indicación del domicilio principal con su dirección
- Descripción de la estructura organizacional (Organigrama)
- Disponibilidad de instalaciones adecuadas para en funcionamiento
- Relación de pólizas o garantías bancarias con las que se cubrirán amparos de responsabilidad civil contractual y extracontractual ante riesgos de muerte, incapacidad total y permanente, incapacidad temporal, daños a bienes de terceros y gastos médicos y de hospitalización de tercero, de cada una de las empresas que conforman la forma asociativa.

c. Término del Convenio de Colaboración Empresarial

El plazo del Convenio de Colaboración Empresarial será de 15 años, sin perjuicio de las acciones que emanen de la normatividad en materia de transporte, en caso de infracción a las mismas y/o de lo preceptuado en el presente Acuerdo o Convenio de Colaboración Empresarial que se autorice.

d. Documentos que acompañan la propuesta

- Certificados de Existencia y Representación Legal expedidos con una antelación máxima de treinta (30) días calendario, de las empresas que la conforman.
- Actas de los órganos de dirección o administración, según el caso, donde conste la respectiva autorización para conformar la forma asociativa.
- Los actos administrativos de habilitación, capacidad transportadora, rutas previamente autorizadas, recorridos, frecuencias, según el caso.
- Relación de los vehículos a racionalizar.
- NIT

e. Implementación de nuevos servicios de transporte público colectivo

La implementación de nuevos servicios alimentadores al Metro que no surjan de la reestructuración de un servicio de transporte público colectivo se otorgará a través de licitación pública, de conformidad con lo previsto en el Decreto 170 de 2001 y en la Ley 336 de 1996.

f. Actos administrativos

Por ser los Municipios, la autoridad de transporte competente del transporte público urbano, les corresponderá a través de las Secretarías de Transporte y Tránsito o Movilidad, expedir y notificar, de ser el caso, los correspondientes actos administrativos en los que se ajuste la capacidad transportadora de las rutas de transporte público colectivo urbano, de acuerdo con las propuestas presentadas por el gremio transportador. Del mismo modo, les corresponderá adelantar las acciones necesarias para la organización, control y la vigilancia del transporte público colectivo urbano.

Para las rutas metropolitanas, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá adelantará las gestiones correspondientes en la expedición y notificación de los actos administrativos pertinentes.

La autorización de los Convenios de Colaboración Empresarial estará precedida de la modificación de los permisos de operación, en los que se incluirán las nuevas condiciones con los que los beneficiarios se comprometen a prestar el servicio de transporte público colectivo, de conformidad con lo previsto en el artículo 18 de la Ley 336 de 1996.

Las tarifas para el transporte público masivo, con los servicios integrados provenientes del transporte público colectivo en todas las Cuencas se definirá por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá de acuerdo con lo establecido en las Resoluciones del Ministerio de Transporte No. 4350 de 1998 y 0012333 de 2012 y la Ley 1625 de 2013.

El Área Metropolitana del Valle de Aburrá en todas las Cuencas realizará la verificación constante de la prestación del servicio y determinará para ello, los indicadores de evaluación de acuerdo con los parámetros que establezca para tal fin.