

ACUERDO METROPOLITANO No. 10

(Julio 30 de 2010)

Por medio del cual se modifica el Acuerdo Metropolitano No. 09 de 2010

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, el artículo 14 de la Ley 128 de 1994, y de conformidad con las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, el Decreto Nacional 3109 de 1997, los Acuerdos Metropolitanos 019 de 2002, 04, 037, 040 y 042 de 2007 y la Resolución del Ministerio de Transporte No. 1371 de 2008, y

CONSIDERANDO

1. Que de conformidad con lo dispuesto en los Acuerdos Metropolitanos Nos. 026 de 2009, 05 y 09 de 2010, las Políticas Regionales trazadas para la implantación del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá contemplan la creación del Fondo de Compensación Social y Económica como un mecanismo de protección a los pequeños propietarios, el cual se encuentra a cargo de los prestadores del servicio.
2. Que conforme diálogos y concertaciones entre los diferentes actores del proceso se determinó que teniendo en cuenta las condiciones de igualdad, riesgo y derecho al trabajo es necesario prever que la Compensación Social y Económica este dirigida a todos los propietarios de los vehículos del transporte público colectivo que participen en el proceso de racionalización ante la implementación del Sistema.

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) INCLUIDO EL TREN MULTIPROPÓSITO", del Acuerdo Metropolitano No. 09 de 2010, en lo relacionado al Fondo de Compensación Social y Económica; el cual hace parte integral del presente Acuerdo Metropolitano.



Acuerdo Metropolitano número 10 de 2010

2


Artículo 2°. - El presente Acuerdo debe publicarse en la Gaceta oficial y rige a partir de su publicación.

Este acuerdo fue debatido y aprobado en la reunión de la Junta Metropolitana del 30 de julio de 2010, según consta en el Acta respectiva.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Medellín, a los 30 días del mes de julio de 2010.


ALONSO SALAZAR JARAMILLO
Alcalde Metropolitano


ANA CRISTIANA MORENO PALACIOS
Delega del Gobernador de Antioquia
Presidenta Designada para la Sesión


MAURICIO FACIO LINCE PRADA
Secretario Junta Metropolitana
Director Área Metropolitana del Valle de Aburrá

POLÍTICAS DE MOVILIDAD REGIONAL ESTABLECIDAS POR LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE MASIVO PARA LA IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DEL VALLE DE ABURRÁ (SITVA) INCLUIDO EL TREN MULTIPROPÓSITO

1. Introducción

El Sistema Integrado de Transporte Público del Valle de Aburrá compuesto por los componentes de alta capacidad, mediana capacidad y los servicios alimentadores a estos, busca atender de manera eficiente, segura, económica y sostenible las necesidades presentes y futuras de transporte de los habitantes del Valle de Aburrá mediante la transformación institucional y operacional y la organización e integración de los distintos modos de transporte público masivo y colectivo.

Este Sistema hace parte del Plan Nacional de Desarrollo 2002- 2006 "*Hacia un Estado Comunitario*" y del Plan Integral de Desarrollo Metropolitano "*Proyecto Metrópoli 2008-2020: Hacia la integración regional sostenible*" como el principal componente del programa de movilidad y transporte.

Los documentos CONPES 3307, 3349 y 3573 trazan las políticas para la participación de la Nación dentro del proyecto. El eje fundamental del proyecto gira alrededor de la integración del Metro de Medellín, como columna vertebral del transporte masivo de alta capacidad, con el transporte masivo de mediana capacidad "Metroplús" incluyendo su red troncal, pretroncal y los servicios de alimentación a los anteriores, los cuales constituyen el Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá "SITVA", para el mejor servicio de los usuarios.

2. Antecedentes

- Los documentos CONPES 3260, 3307, 3349 y 3573 que generan las políticas nacionales de carácter operacional, legal, institucional y financiera.

Documento CONPES 3260: Política Nacional de transporte urbano y masivo. Diciembre 15 de 2003.

Este documento presenta la política del Gobierno Nacional para impulsar la implantación de sistemas integrados de transporte masivo –SITM– 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 los SITM que se ejecuten en el futuro con apoyo de la Nación:



Acuerdo Metropolitano número 10 de 2010

4

- 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.
- Integrar física, tarifaria y operacionalmente la mayor parte de las rutas de la ciudad, teniendo en cuenta los criterios técnicos y financieros, y acorde con el programa de implantación del SITM adoptado. La integración puede incluir modos de transporte diferentes a los buses.
- Reordenar y coordinar las rutas de transporte público colectivo existentes con los servicios y rutas del nuevo SITM.

Documento CONPES 3307: Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros del Valle de Aburrá. Septiembre 6 de 2004.

Este documento describe la problemática de movilidad que se presenta en el Valle de Aburrá. Así mismo, plantea la implementación de un Sistema Integrado de Transporte Masivo, en el cual Metroplús hace parte de la solución a los problemas que se identificaron. El diagnóstico manifiesta:

"La problemática de movilidad en el Valle de Aburrá ha tratado de solucionarse a través de mejoras puntuales en la operación del transporte público colectivo y, principalmente, mediante la implantación del Sistema Metro. La región cuenta ya con un sistema de transporte masivo, sin embargo existen aún importantes retos, dado el limitado cubrimiento del Metro, su baja integración con el resto del transporte público, y la explotación, bajo incentivos adecuados, del servicio de transporte colectivo. 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 continuado del Gobierno Nacional. Sin embargo, la implantación del Metro está incompleta, al no contar con una adecuada integración con transporte público colectivo del Valle de Aburrá. Esta situación genera ineficiencias en todo el conjunto del sistema de transporte público en la región, y no permite el aprovechamiento integral del componente rígido del sistema integrado de transporte".

Como resultado de la identificación de la problemática antes descrita, se establece la reorganización del transporte público colectivo actual como requisito indispensable para la implementación de Metroplús y se plantea un cronograma de mediano y corto plazo con algunas actividades generales para lograr este cometido, entre las cuales se encuentran la reducción de la sobreoferta, el ajuste de la capacidad transportadora, y el establecimiento de las bases para la organización de cuencas de transporte, entre otros aspectos.

Igualmente, se describen los impactos que el proyecto va a tener 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.

Finalmente, se formula un cronograma para la materialización del proyecto y se definen las autoridades que conforman el esquema institucional del proyecto con enunciación de sus principales funciones, así:

- El Área Metropolitana del Valle de Aburrá: Funciones de planificación, regulación, control y vigilancia del transporte urbano en el área de influencia del proyecto.
- Metroplús S.A.: Gestión, contratación y operación del Sistema. La construcción y mantenimiento de la infraestructura la desarrollará directamente o mediante convenio interadministrativo con la entidad municipal que tenga la competencia para el desarrollo de obras públicas e intervención del espacio público municipal.
- Ministerio de Transporte: Seguimiento de los aspectos técnicos, procedimentales y de ejecución del Plan Nacional de Transporte Urbano.

Documento CONPES 3573: Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros del Valle de Aburrá – Seguimiento y modificación. Marzo 16 de 2009.

Este documento actualiza el valor y el alcance de Metroplús, teniendo en cuenta el grado de avance del proyecto, los presupuestos ajustados con la ejecución de las obras y los avances de los diseños para el sistema.

“El proyecto inicialmente previsto, contemplaba la construcción de 12.5 km de corredores exclusivos en la troncal Universidad de Medellín – Aranjuez, con cinco rutas de alimentación en los extremos y 22 estaciones centrales. La Pretroncal del Sur consideraba un corredor pretroncal compartido de 18.1 km, con paraderos sencillos a la derecha y se integraba únicamente al Metro de Medellín en la estación Aguacatala, en la calle 12 sur.

(...)

Las modificaciones más importantes de la Pretronal del Sur, tomadas a partir de los análisis del diseño operacional del sistema, fueron: a) pasar de una operación en el costado derecho de la vía a una operación sobre el carril izquierdo en corredor exclusivo, en los municipios de Medellín y Envigado; b) en el municipio de Itagüí, implementar una operación al costado izquierdo o derecho de la vía, de acuerdo con las características particulares del corredor vial existente; c) incluir una estación de integración Metro – Metroplús, que no estaba prevista, en el sector de la Aguacatala (calle 12 sur).

(...)

Tanto la troncal Universidad de Medellín – Aranjuez, como la Pretronal del Sur conservan las características del trazado definidas en el Documento Conpes 3307 de 2004 (...)

Además, se incluye en el documento una integración estratégica entre el Metro de Medellín Ltda y Metroplús S.A, la cual aprovechará la infraestructura instalada y la experiencia que tiene el Metro de Medellín en la programación diaria de su operación, recaudo, control y manejo de las tecnologías aplicadas a estas actividades, para optimizar la ejecución.

Adicionalmente, en el aspecto institucional se menciona que se ejecutarán las acciones necesarias para garantizar la integración física, operacional, institucional, virtual y tarifaria entre el Metro y Metroplús.

Finalmente, el CONPES incorpora al Metro de Medellín como el responsable de la operación, el recaudo, el control y las comunicaciones del Sistema.

- **El Plan Maestro de Movilidad del Valle de Aburrá**, instrumento de planeación, que tiene como objetivo identificar los requerimientos de movilidad hasta el año 2020 y establecer 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 colectivo, en el cual se aboca al mejoramiento de niveles de servicios actuales, fomenta el aumento gradual y sostenido de nuevos servicios de transporte público integrados con el Metro de Medellín, 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, establece 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.

3. Definición de las Políticas del SITVA

- **Requisitos mínimos del operador**

Si el operador requiere para la prestación del servicio apoyarse en un agente externo o un prestador de servicio, deberá:

- Hacerlo con una empresa por cuenca que tenga dentro de su objeto social la prestación de transporte masivo bajo el modo terrestre automotor.
- El prestador del servicio no puede encontrarse incurso en ninguna de las causales de inhabilidad o incompatibilidad según la normatividad legal establecida para celebrar contratos.
- El prestador del servicio debe encontrarse al día en sus pagos a la seguridad social integral y a los aportes parafiscales.
- La flota que se vincule deberá ser de propiedad directa y exclusiva del prestador del servicio, salvo si ésta se adquiere por medio de leasing.
- El prestador del servicio deberá vincular en la forma asociativa que conforme, un número plural de personas naturales o jurídicas que tienen la condición de pequeño propietario, como se consagra más adelante.

- **Estructura del Sistema**

El SITVA debe ser un sistema conformado por los componentes de alta capacidad (tren multipropósito, metro, entre otras) y de mediana capacidad (BRT, cables, entre otros) y los servicios alimentadores a ambos, los cuales deberán operar bajo condiciones de integración institucional física, virtual, operacional y tarifaria.

El SITVA podrá complementarse con cualquier modo que sea iniciativa de los municipios del Valle de Aburrá, los cuales, deberán estructurarse técnica, legal y financieramente, de manera tal que no afecten la operatividad y sostenibilidad del SITVA, bajo la supervisión y coordinación del autoridad del transporte masivo.

La integración física implica el desarrollo de infraestructura especializada (paraderos, andenes y pasos protegidos sobre vías hasta estaciones de integración específicamente destinadas para este objetivo) para que los trasbordos entre los servicios del SITVA, se realicen de manera segura, coordinada, rápida, informada, y dentro de un mismo sistema de validación de pasajes que permita el seguimiento del pasajero.

La integración operacional implica que las características de los servicios de alimentación se encuentran definidas acorde con los servicios del Metro y Metroplús y son monitoreados a través de un sistema centralizado de control e intervención de la operación en forma coordinada con los demás elementos que confluyen en el transporte masivo del Sistema.

La integración tarifaria implica para el usuario la posibilidad de acceder a esquemas tarifarios especiales que sean definidos para la utilización integrada del servicio de transporte masivo, hasta completar un viaje completo entre un lugar de origen y uno de destino. Esto implica un sistema de recaudo centralizado y una tarifa integrada en todos sus servicios, predeterminada para hacer uso de las diferentes opciones de viaje.

La integración virtual son los procedimientos que mediante la utilización del medio de pago del Sistema permiten al usuario pasar de un modo a otro del Sistema, dentro de un límite de tiempo previamente definido.

• **División geográfica para la operación del Sistema**

Dividir el Valle de Aburrá en un número de cuencas que permita la prestación del servicio con varios agentes externos y su sostenibilidad. Para la cual se han establecido las siguientes cuencas:



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, Caldas, 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.

En las cuencas 3 y 6 se ofrecerá la operación de la troncal y la alimentación a Metro y a Metroplús.

En las cuencas 4 y 5 se ofrecerán la operación de la pretroncal sur y la alimentación a Metro y a Metroplús.

En las cuencas 1, 2, 7 y 8 se ofrecerán la operación de alimentación a Metro.

• **Implantación del Sistema**

La implantación del Sistema debe hacerse de manera gradual e ir acompañada de campañas educativas que indiquen, a todos los actores involucrados de forma directa o indirecta, las realidades sobre el proyecto que se está implantando para facilitar su utilización a la vez que no se generen falsas expectativas.

El éxito en la implantación de un sistema de transporte es la clave que asegura su sostenibilidad y aceptación por parte de los usuarios y en general de toda la población, la cual se encuentra a la expectativa de la solución a los problemas de movilidad en sus ciudades.

Es así como se han definido las siguientes fases para la implantación del Sistema:

Fase	Descripción
1	<p>Entra en operación la Troncal de Metroplús de la Universidad Medellín – Aranjuez con su respectiva alimentación y la reestructuración del transporte público colectivo existente asociada.</p> <p>Entra en operación la alimentación al Metro de Medellín de las cuencas 3 y 6 bajo la estructura del SITVA</p> <p>La alimentación al Metro de Medellín de las cuencas 1, 2, 4, 5, 7 y 8 operarán como lo ha venido haciendo hasta ahora (condiciones técnicas, legales y financieras de los convenios comerciales actuales), con un</p>

	período de transición no mayor a seis meses.
2	La alimentación al Metro de Medellín de las cuencas 1, 2, 4, 5, 7 y 8 se incorporarán bajo la estructura del SITVA. Además se incorporarán las demás rutas alimentadoras al Metro que se generen.
3	Se incorporan a las fases anteriores, los nuevos proyectos de ampliación del Metro de Medellín: Corredor de la carrera 80 entre Aguacatala y Colpisos, cable a Picacho, extensión Línea B del Metro y habilitación comercial de la Línea C. Estos proyectos incluyen su respectiva alimentación y la reestructuración del transporte público colectivo existente asociada.
4	Se incorporan a las fases anteriores, la pretronal del sur y su alimentación y la reestructuración del transporte público colectivo existente asociada.

- **Definición del Sistema Tarifario**

La estructura tarifaria del Sistema deberá garantizar la sostenibilidad del SITVA ser costeable por los usuarios y competitiva frente a las demás alternativas de transporte.

El usuario pagará una tarifa igual por el primer acceso a los modos Metroplús, Metro o alimentador del Sistema, excepto los municipios extremos del Valle de Aburrá (Barbosa y Girardota).

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.

- **Flota**

La flota para las troncales, alimentadores de Metroplús y nuevos servicios alimentadores a Metro debe ser con vehículos nuevos a gas, para la implementación de las dos primeras fases del SITVA en el modo terrestre automotor.

Para la flota de los servicios de alimentación existentes al Metro, el prestador del servicio según su estructuración financiera puede elegir uno de los siguientes dos escenarios, para la implementación de las dos primeras fases del SITVA en el modo terrestre automotor:

→ Escenario 1. Operar con vehículos nuevos a gas.

→ Escenario 2. Operar con la flota más nueva existente, es decir con vehículos de modelos superiores o iguales a 2007, hasta que agoten su vida útil.

De todas maneras, todos los vehículos que ingresen al Sistema deberán estar adecuados con los equipos necesarios para el recaudo, control y comunicaciones y cumplir con la normatividad existente relacionada con la accesibilidad para las personas de movilidad reducida.

Teniendo en cuenta el diseño operacional del sistema, la tipología de los vehículos previstos para el SIT-VA deberá cumplir con la reglamentación vigente expedida por el Ministerio de Transporte que consagre los parámetros técnicos de seguridad, accesibilidad, comodidad y calidad.

- **Paradas Fijas**

Todos los vehículos que prestan el servicio de alimentación al sistema, únicamente se detendrán en paradas fijas, las cuáles serán definidas de manera concertada con el Operador del Sistema, los prestadores del servicio, el ente gestor y la Autoridad de Transporte Masivo, previo a la entrada en operación del sistema.

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

- **Accesibilidad al Sistema de personas con movilidad reducida (PMR)**

El Sistema en sus diferentes etapas de implantación deberá cumplir plenamente con las condiciones necesarias para brindar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida (PMR).

- **Patios**

Los patios son las áreas en las que los vehículos que presten el servicio del Sistema bajo el modo terrestre automotor, se estacionarán mientras no estén operando. Además, son centros de producción en donde se deben realizar los ciclos que permitan al prestador del servicio, cumplir con sus obligaciones contractuales (áreas de servicio, de talleres, de inspección visual, mantenimiento, abastecimiento); 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 prestador del servicio.

La utilización de los patios, estará destinada exclusivamente a atender vehículos vinculados a la operación del Sistema.

Los prestadores del servicio deberán contar con patios para el aparcamiento de los vehículos troncales del Sistema y para los alimentadores, como mínimo, zonas de

aparcamiento fuera de la vía pública, mientras no se encuentren en operación, para lo cual el Operador del Sistema deberá garantizar que esta obligación se cumpla.

- **Reestructuración del transporte público colectivo**

Se hace necesario reestructurar el transporte público colectivo para la entrada en operación del SITVA, mediante la eliminación y modificación de rutas, con el fin de que no queden recorridos superpuestos, que incrementen los costos, incentiven la competencia entre modos por el pasajero y presten un mal servicio. Condición indispensable en el proceso de contratación entre el Metro de Medellín Ltda. y los prestadores del servicio.

La reestructuración del transporte implicará una reducción de flota, en ese sentido se deberá reducir la capacidad transportadora de las empresas de transporte público colectivo. Para las rutas urbanas se expedirán los actos administrativos necesarios por parte de la Secretaría de Transporte y Tránsito correspondiente en los que se refiere al ajuste de su capacidad. Para las rutas metropolitanas el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, expedirá dichos actos administrativos.

- **Informalidad**

En la actualidad, se ha venido desarrollando un servicio de transporte alternativo al transporte público colectivo, de manera informal, el cual debe controlarse por lo tanto:

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 inicie la operación del Sistema, como un requisito más, necesario para garantizar la sostenibilidad del sistema.

- **Optimización del sistema**

Una vez entre el SITVA, se tendrá una sobreoferta de los vehículos que inicialmente prestaban el servicio público colectivo, debido a las eficiencias del Sistema.

Por el ingreso de las unidades vehiculares del SITVA, saldrán del transporte público colectivo tradicional una cantidad de unidades, acorde con la estructuración operativa. En ese sentido se establece la chatarrización como un mecanismo mediante el cual se ajusta la oferta a la demanda, la cual estará a cargo del prestador del servicio y vigilado y controlado por el Operador del Sistema y la autoridad de transporte masivo.

En caso de requerirse recursos adicionales para la chatarrización, podrán emplearse otros mecanismos.

Por parte de la autoridad de transporte, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, se 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 dichas unidades.

- **Pequeño propietario**

Deberá protegerse al pequeño propietario mediante la vinculación en la sociedad o consorcio o unión temporal a los pequeños propietarios (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).

Cada pequeño propietario no podrá concentrar más del 0,4% de la participación dentro de la sociedad y deberán pertenecer a las cuencas.

Se debe acreditar que las acciones o participaciones de los pequeños propietarios en la sociedad o consorcio o unión temporal, se encuentran protegidas estatutariamente o mediante el acuerdo de la unión temporal o de consorcio, 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 de vinculación a una tasa mínima del 12%, si la venta tiene lugar en los primeros 5 años de vigencia del contrato de vinculación celebrado con la empresa operadora.

- **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.

El Área Metropolitana del Valle de Aburrá adoptará la reglamentación que propenda por dicho mecanismo.

- **Conductores**

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

El Operador del Sistema, a través del prestador del servicio, deberá desarrollar de manera permanente y continua programas de capacitación periódica, la cual debe contener los siguientes temas: Técnicas de conducción, primeros auxilios, relaciones interpersonales entre otros.

Los conductores seleccionados serán aquellos que:



Acuerdo Metropolitano número 10 de 2010

14

- Hayan aprobado satisfactoriamente los cursos de conocimiento y capacitación en los temas antes descritos.
- Cumpla con las condiciones físicas y psicológicas que garanticen la seguridad del servicio, valorada por profesionales y/o instituciones médicas.

El Operador del Sistema definirá el procedimiento y reglamentación para la selección de los conductores, en cumplimiento de lo anteriormente establecido.

- **Imagen institucional**

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

- **Cultura frente al SITVA**

Se deberá establecer un manual para que el usuario aprenda como funciona el sistema y el comportamiento que debe tener dentro del mismo, y se deberán implementar programas sistemáticos de formación de usuarios. Estos deberán ser compatibles con la Cultura Metro.

- **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. El recaudo por este concepto será para el Sistema.