



ACUERDO METROPOLITANO No. 3

(Enero 14 de 2011)

“Por medio del cual se modifica el Acuerdo Metropolitano No. 10 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 y la Resolución del Ministerio de Transporte No. 1371 de 2008, y

CONSIDERANDO

1. Que de conformidad con lo dispuesto en la Ley 105 de 1993, la operación del transporte público es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien deberá ejercer el control y la vigilancia para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.
2. Que basados en los principios del transporte público establecidos en el artículo 3° de la Ley 105 de 1993, les corresponde a las autoridades competentes el diseño y ejecución de políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda, y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.
3. Que entre Metroplús S.A y la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada se suscribió el “Convenio Interadministrativo para lograr eficiencias administrativas en el desarrollo del Sistema Integrado de Transporte en el Valle de Aburrá -SIT-VA-” y el Convenio Accesorio de Operación, de los que se desprendió la posibilidad de que la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada escogiera los prestadores del servicio para la operación del Sistema a través del proceso de contratación directa de conformidad con lo previsto en su Reglamento de Contratación.
4. Que en ejercicio de las funciones de planificación y organización, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá adoptó mediante Acuerdos Metropolitanos Nos. 026 de 2009, 05, 09 y 10 de 2010, las Políticas de Movilidad Regional para la implantación del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá, teniendo en cuenta la situación contemplada en el Convenio Marco suscrito entre Metroplús S.A y la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada.
5. Que una vez iniciado el Proceso de Contratación Directa No. 3278 para “Contratar la explotación de los corredores viales Troncal U. de M.-Aranjuez y Pretroncal (Estación Industriales del Metro-Avenida Oriental-Avenida Echeverri-Carrera Bolívar-Estación Hospital del Metro), genéricamente denominados Metroplús, en forma especial y exclusiva, para la operación del servicio público urbano de transporte masivo de



ACUERDO METROPOLITANO No. 3 de 2011/POLITICAS MOVILIDAD REGIONAL SITVA

2

pasajeros de mediana capacidad bajo el modo terrestre automotor, que incluye los servicios alimentadores al Metro y a Metroplús, en las vías determinadas por la Autoridad de Transporte Masivo en las Cuencas 3 y 6 del Municipio de Medellín”, la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada lo da por terminado ante la no acreditación de los requisitos de admisibilidad para la entrega de la ofertas por parte de los oferentes.

6. Que teniendo en cuenta lo anterior y de acuerdo a las decisiones que se adopten frente a los mecanismos de contratación para contratar la operación del Sistema, es necesario modificar algunos apartes de las Políticas de Movilidad Regional a fin de generalizar su contenido y posibilitar que la operación de los modos del Sistema se puedan surtir mediante procesos de contratación directa, de licitación pública, incluyendo que la operación de las troncales y pretroncales del sistema masivo bajo el modo terrestre automotor lo pueda realizar la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada.

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. 10 de 2010, el cual hace parte integral del presente Acuerdo Metropolitano.

Artículo 2°. – Publicar este Acuerdo Metropolitano en la Gaceta Oficial del Municipio de Medellín.

Artículo 3°. – El presente Acuerdo Metropolitano surtirá efectos a partir de su publicación.

Este acuerdo fue debatido y aprobado en la reunión de la Junta Metropolitana del 14 de enero de 2011.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Medellín, a los 14 días del mes de enero de 2011.


JUAN FELIPE PALAU ÁNGEL
Alcalde Metropolitano (E)


MAURICIO FACIO LINCE PRADA
Director Área Metropolitana del Valle de Aburrá



POLÍTICAS DE MOVILIDAD REGIONAL ESTABLECIDAS POR LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE PARA EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DEL VALLE DE ABURRÁ (SITVA).

Introducción

El Sistema Integrado de Transporte Público del Valle de Aburrá 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 generará 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 SITVA.

- **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 alimentadoras, etc) y las demás tecnologías de transporte público, entre otros, 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 .

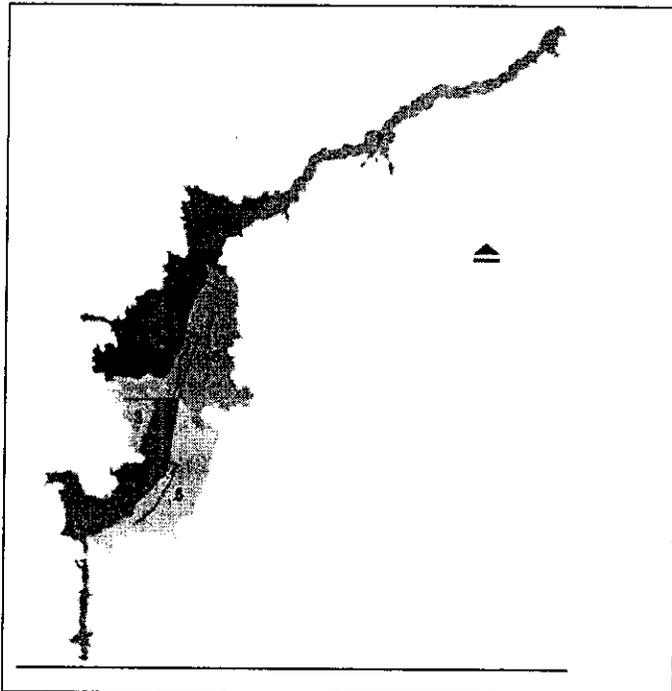
Cualquier de los modos de transporte que se implementen en el SITVA, así como los proyectos que sean de iniciativa de los municipios del Valle de Aburrá, deberán estructurarse técnica, legal y financieramente, de manera tal que no afecten la operatividad y sostenibilidad del SITVA que se encuentren en 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:

↓

CS



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.

El Valle de Aburrá contará en unas primeras fases con la troncal de Metroplús Universidad de Medellín -Aranjuez y la pretroncal de la Avenida Oriental y la Troncal y la pretroncal del Sur.

• **Requisitos mínimos de los operadores.**

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

- Deberá tener dentro de su objeto social la prestación del servicio de transporte masivo.
- La flota que se vincule deberá ser de propiedad directa y exclusiva de los operadores, salvo si ésta se adquiere por medio de leasing u otro mecanismo de financiación que exija el gravamen de la propiedad.

- Deberá otorgar participación a un número plural de personas naturales o jurídicas que tengan la condición de pequeños propietarios cuando se trate de operadores privados.
- Deberá estar conformado por la totalidad de las empresas de la respectiva Cuenca que deban reestructurarse por el Sistema, cuando se trate de una contratación directa a un operador privado.

• **Implementación de nuevos modos y servicios al SITVA**

La Implementación de nuevos modos y servicios al SITVA 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 SITVA en la medida que se determine su ejecución:

Descripción
Entra en operación la Pretroncal de la Oriental y Troncal de Metroplús de la Universidad de Medellín – Aranjuez, con la operación en las Cuencas 3 y 6 de los servicios de alimentación, tanto nuevos como existentes al Metro y a la Pretroncal de la Oriental y Troncal de Metroplús de la Universidad de Medellín – Aranjuez; bajo la estructura del SIT-VA. La alimentación al Metro de las cuencas 1, 2, 4, 5, 7 y 8 operarán como lo han venido haciendo hasta ahora (condiciones técnicas, legales y financieras de los convenios comerciales actuales), con un período de transición.
La alimentación de los servicios nuevos y existentes al Metro de las cuencas 1, 2, 4, 5, 7 y 8 se incorporarán bajo la estructura del SITVA.
Los nuevos proyectos de ampliación del Metro, establecidos en el Plan Maestro 2006 – 2030 – “Confianza en el Futuro”, de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda
La Pretroncal del sur de Metroplús y su alimentación
El Tren Multipropósito
Otros proyectos de transporte que se determinen en los municipios del Valle de Aburrá.

En la implantación de la operación de los servicios de alimentación se contratará un operador por cuenca.

Las troncales y pretroncales, deberán ser operadas de manera conjunta por los mismos operadores de las respectivas cuencas donde se encuentran ubicadas geográficamente, en caso de tratarse de operadores privados.



- **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.

- **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 2008, 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.

La flota 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 SITVA, únicamente se detendrán en paradas fijas, las cuáles serán definidas previamente a la entrada a la operación.

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.

- **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.

- **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.

- **Reestructuración del transporte público colectivo**

Para la adecuada operación del SITVA 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 como un mecanismo mediante el cual se ajusta la oferta a la demanda.

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

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.

- **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.

- **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.

- **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

- **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.

- **Imagen institucional**

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

- **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.

- **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.

- **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.

f

u