ACUERDO METROPOLITANO No 05
(Julio 06 de 2017)

"Por el cual se modifica y adiciona el Acuerdo Metropolitano N° 6 de 2014"

LA JUNTA METROPOLITANA DEL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los artículos 2, 319 y 365 de la Constitución Política de Colombia, y de conformidad con las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, 1625 de 2013, el Decreto 1079 de 2015, los Acuerdos Metropolitanos 019 de 2002, 042 de 2007, 10 de 2013 y la Resolución del Ministerio de Transporte 1371 de 2008 y,

A C U E R D A

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)", contenido en el Acuerdo Metropolitano No. 6 de 2014, el cual hace parte integral del presente Acuerdo Metropolitano.

Artículo 2. Adiciónese el Acuerdo Metropolitano 6 de 2014 con el siguiente artículo:

"**Artículo 2-1.** De acuerdo a lo establecido en el parágrafo 7, artículo 32 de la Ley 1753 de 2015; y los artículos 2.2.1.1.7.3. y 2.2.1.1.8.2. del Decreto 1079 de 2015, le corresponderá al Área Metropolitana del Valle de Aburrá en su condición de autoridad de transporte, la aprobación de solicitudes de autorización de la operación bajo esquemas de integración entre sistemas, modalidades y medios de transporte, así como de llevar a cabo restructuraciones oficiosas o reorganizaciones del servicio, previa verificación de condiciones técnicas, legales y financieras, así como de los criterios de planeación, oportunidad, interés público y regional, eficiencia, economía, seguridad, sostenibilidad ambiental, financiera, durabilidad y permanencia de los sistemas y subsistemas de transporte y coordinación y colaboración armónica entre Entidades del Estado, entre otros.

Parágrafo. Cuando se trate de integraciones que involucren el transporte público terrestre de pasajeros por carretera, deberá atenderse lo dispuesto por el Ministerio de Transporte."

Artículo 3. Adiciónese el Acuerdo Metropolitano 6 de 2014 con el siguiente artículo:

"**Artículo 2-2.** Las empresas de transporte público colectivo de pasajeros con radio de acción metropolitano de las cuenca 1, 2, 7 y 9, que a la fecha de expedición del presente Acuerdo Metropolitano no hayan solicitado autorización de operación conjunta y/o reorganización del servicio para la totalidad de las rutas a su cargo según sea el caso, podrán hacerlo en un término no mayor a seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente Acuerdo Metropolitano, tiempo luego del cual, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá podrá reestructurar de oficio el servicio de transporte público terrestre colectivo en cada Cuenca.

Parágrafo. En caso, que en las propuestas se incluyan rutas de transporte público colectivo de radio de acción municipal, se acordará entre las autoridades de transporte las delegaciones a que haya lugar.

Artículo 4. Adiciónese el Acuerdo Metropolitano 6 de 2014 con el siguiente artículo:

"**Artículo 4-1.** De conformidad con lo establecido en el artículo 21 de la Ley 336 de 1996, de no hallarse demanda insatisfecha del servicio de transporte en las Cuencas 4 y 5 del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá SITVA., individualmente consideradas , las empresas de transporte público colectivo que prestan sus servicios cada una de ellas, reunidas bajo figuras como convenios de colaboración empresarial y/o alianzas comerciales, podrán presentar propuesta para la operación de las rutas troncales, pretroncales, integradas y directas, asociadas al Proyecto Metroplús del Sur - Cuencas 4 o 5 según la cuenca de operación actual de las empresas, bajo los criterios de planeación y condiciones técnicas, legales y financieras que para tal fin establezca el Área Metropolitana del Valle de Aburrá a través de su Director. Para lo cual, las empresas interesadas contarán con un plazo máximo de SEIS (6) meses, posteriores a la publicación del acto administrativo que las defina.

El Director del Área Metropolitana del Valle de Aburrá en coordinación con los alcaldes de los Municipios de cada una de las Cuencas, se encargará de

la planeación, así como de la fijación de los parámetros técnicos, legales y financieros para la puesta en marcha y prestación del servicio de transporte público en las Cuencas 4 y 5 del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá SITVA.; igualmente, precisará y o modificará, en caso de ser necesario, los términos, condiciones, plazos y procedimientos para la aprobación de nuevos convenios de colaboración, modificación de los ya existentes, la realización de reestructuraciones oficiosas del servicio para la prestación conjunta de rutas de transporte público terrestre colectivo, y/o adelantar procesos contractuales, según sea el caso.

Parágrafo 1. De no presentarse propuesta en tal sentido, o que habiéndose presentado no cumpla con los parámetros fijados por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, se acudirá a la figura de reestructuración oficiosa del servicio y/o se dará inicio al proceso de selección de los operadores."

Parágrafo 2. En caso, que en las propuestas se incluyan rutas de radio de acción municipal, se acordará entre las autoridades de transporte las respectivas delegaciones a que haya lugar.

Parágrafo 3. Para los efectos previstos en el presente artículo se conformará una mesa permanente de trabajo entre las autoridades involucradas para trabajar en la reestructuración del transporte de acuerdo a lo previsto en el presente Acuerdo Metropolitano.

Artículo 5. Adiciónese el Acuerdo Metropolitano 6 de 2014 con el siguiente artículo:

"**Artículo 5-1.** De conformidad con lo dispuesto por el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, El Área Metropolitana del Valle de Aburrá a través de su representante legal, liderará el proceso de gestión para consecución de otras fuentes de financiación de origen territorial para el Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá SITVA; para lo cual, los diez alcaldes que conforman el territorio metropolitano realizarán todas las acciones necesarias al interior de sus municipios, y en lo que sea de su competencia ante sus Concejos Municipales para expedir los reglamentos y adoptar las medidas de carácter municipal necesarias para lograr este fin.

El Director del Área Metropolitana del Valle de Aburrá deberá constituir un Fondo con recursos que por tal concepto trasladen los entes Territoriales con destino a la financiación del Sistema Integrado de Transporte del Valle

de Aburrá SITVA, para lo cual reglamentará los aspectos necesarios para el ingreso, manejo y destinación de los recursos provenientes de los mecanismos contenidos en el citado artículo.

Artículo 6. Modifíquese el artículo 7 del Acuerdo Metropolitano 6 de 2014, el cual será de siguiente tenor:

"**Artículo 7.** De conformidad con lo dispuesto por el artículo 134 de la Ley 1450 de 2011, modificado por el artículo 34 de la Ley 1753 de 2015, El Sistema de recaudo, el mecanismo de pago electrónico unificado y el sistema de compensación entre operadores del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá SITVA., se hará a través de la Tarjeta Cívica o aquella que haga sus veces.

Parágrafo 1. Las empresas de transporte público terrestre colectivo que atienden rutas que se integran tarifariamente al Subsistema de transporte masivo, que aún no han suscrito convenios comerciales con la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada para implementar el servicio de recaudo por medios electrónicos a través de la Tarjeta Cívica podrán hacerlo hasta el 31 de diciembre de 2017.

Parágrafo 2. Las empresas de transporte público terrestre colectivo que operan rutas con radio de acción metropolitano deberán garantizar la implementación del Sistema de Recaudo Centralizado por medios electrónicos se realice a través de la Tarjeta Cívica.

Parágrafo 3. Las empresas de transporte público colectivo de pasajeros que operan en cada una de las Cuencas 4 y 5 del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá, que pretendan presentar propuestas de operación conjunta de las rutas troncales, pretroncales, integradas y directas asociadas al Proyecto Metroplús del Sur según sea su cuenca actual de operación, deberán garantizar la adopción del Sistema de Recaudo, Control y Comunicaciones que actualmente opera en el modo masivo de alta y mediana capacidad.

Parágrafo 4. Le corresponderá a la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada como operadora del Sistema de Recaudo Centralizado del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá SITVA, implementar las actuaciones administrativas necesarias que permitan la integración tarifaria de los subsistemas de transporte masivo, complementario, no motorizado y las eventuales integraciones con el transporte público terrestre de pasajeros por carretera."

Artículo 7. Adiciónese el Acuerdo Metropolitano 6 de 2014 con el siguiente artículo:

> "**Artículo 6-1**. Corresponderá al Director del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, Diseñar, implementar y ejecutar el "Plan Metropolitano de Carriles Preferenciales y/o Exclusivos para optimizar la prestación del servicio de transporte público colectivo de pasajeros", en coordinación con los Municipios que integran el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Artículo 8. - Publíquese en la Gaceta Oficial del Municipio de Medellín.

Artículo 9. - El presente Acuerdo surtirá efectos a partir de su publicación.

Este acuerdo fue debatido y aprobado en reunión de Junta Metropolitana del día seis (06) de julio de 2017, según consta en el Acta respectiva.

Dado en Medellín, a los seis (06) días del mes julio de 2017.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

FEDERICO GUTIERREZ ZULUAGA
Alcalde de Medellín
Presidente

EUGENIO PRIETO SOTO
Director
Secretario

POLÍTICAS DE MOVILIDAD REGIONAL PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO TERRESTRE DE PASAJEROS MASIVO Y COLECTIVO.

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

El Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá -SITVA está conformado por los Subsistemas:

- De Transporte Masivo: tren suburbano, metro, tranvía, cable, bus rápido y buses alimentadores e integrados presentes y futuros;
- De Transporte complementario: Transporte público colectivo que atiende la demanda de transporte público que no cubre el sistema de transporte masivo.
- De Bicicletas Públicas: Sistema de Bicicletas públicas EnCicla o aquellos que se creen en la Región Metropolitana del Valle de Aburrá.

Los cuales se integran para atender de manera segura, eficiente, cómoda, económica y sostenible las necesidades presentes y futuras de transporte de los habitantes del Valle de Aburrá.

1. 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 -SITVA está conformado por los Subsistemas:

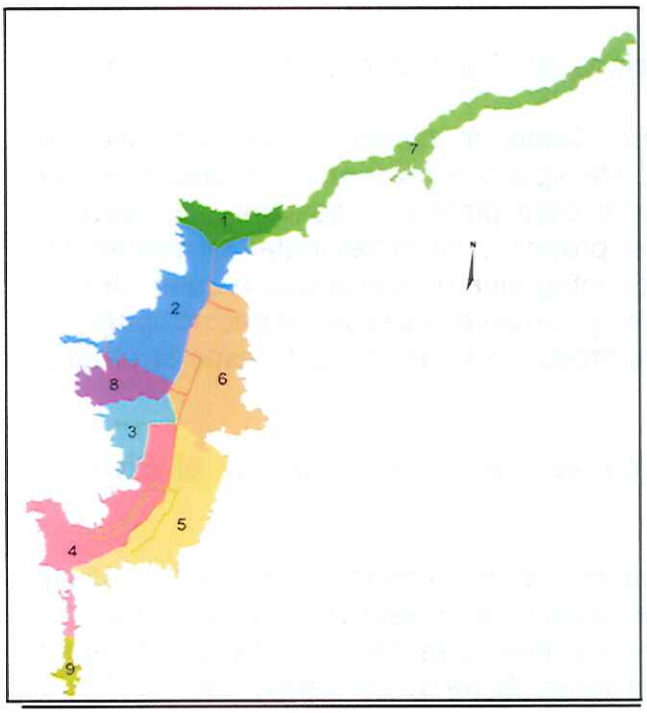
- De Transporte Masivo: tren suburbano, metro, tranvía, cable, bus rápido y buses alimentadores e integrados presentes y futuros;
- De Transporte complementario: Transporte público colectivo que atiende la demanda de transporte público que no cubre el sistema de transporte masivo.
- De Bicicletas Públicas: Sistema de Bicicletas públicas EnCicla o aquellos que se creen en la Región Metropolitana del Valle de Aburrá.

Los cuales se integran para atender de manera segura, eficiente, cómoda, económica y sostenible las necesidades presentes y futuras de transporte de los habitantes del Valle de Aburrá.

Cualquier modo, modalidad o medio de transporte que se implemente bajo la estructura del SITVA, deberá estructurarse técnica, legal y financieramente, de manera tal que no afecten la operatividad y sostenibilidad de los modos, medios y modalidades que componen el Sistema, bien sea que se encuentren en operación, implementación o se hallen viabilizados. Lo anterior, deberá contar con la supervisión y coordinación del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

b. División geográfica para la operación del Sistema

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



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 barios Conquistadores, UPB, Laureles, Las Acacias y la Castellana de la Comuna 11de 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 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.

c. Implementación de nuevos modos, modalidades, medios y servicios de transporte público terrestre masivo de pasajeros

- **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 y 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.

B. IMPLEMENTACIÓN DE NUEVOS MEDIOS O SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO DE PASAJEROS.

La demanda debe ser considerada para ser cubierta integralmente con la oferta del SITVA, por lo que no deben considerarse los modos y medios de manera aislada.

La implementación de nuevos servicios y medios del modo masivo, se encuentra sujeta a lo determinado por el Plan Maestro de Movilidad Metropolitano, lo cual se hará de manera gradual en la medida que se priorice su ejecución por parte de la autoridad de transporte, e irá acompañada de campañas pedagógicas que incluyan a todos los actores vinculados de forma directa o indirecta.

a. 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.

b. 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.

c. Flota

La flota para los nuevos servicios de transporte público masivo de pasajeros deberá operar con vehículos con combustibles limpios, de acuerdo a la reglamentación vigente.

Para la flota de los nuevos servicios de alimentación, 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.

d. 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.

e. 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 del proyecto.

f. 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), y áreas seguras para el almacenamiento de elementos de recaudo, 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.

g. Reestructuración del transporte público colectivo para la implementación de nuevos servicios de transporte público masivo de pasajeros

Para la adecuada operación del Subsistema masivo deberá darse como condición la reestructuración del transporte público colectivo, la cual podrá implicar reducción o redistribución de flota, así como redefinición de recorridos, según determinen los estudios técnicos. En ese sentido se establece la chatarrización, desvinculación de la flota y/o redistribución de capacidades transportadoras en otras zonas o rutas de operación según necesidad del servicio, como mecanismos mediante los cuales se ajusta la oferta a la demanda sin perjuicio de otros que pudieran resultar técnicamente adecuados.

Le competerá, para el caso de las rutas municipales a las Secretarias de Transporte y Tránsito y Movilidad 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 reducción 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, en los casos en que se determine técnicamente necesario.

h. Informalidad

Todas las autoridades de tránsito 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.

La cobertura del servicio de transporte público y el mejoramiento en la calidad del mismo deberán ser consideradas por las autoridades de tránsito como factores preponderantes para desestimular el uso de servicios de transporte informal.

i. 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.

j. 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.

k. 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 sicológicas 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.

l. Imagen institucional

La infraestructura y vehículos deberán conservar una imagen unificada.

m. 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.

n. 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.

o. 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.

C. TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE COLECTIVO INTEGRADO AL MODO MASIVO FÉRREO POR 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 podrá presentar iniciativas a través de Convenios de Colaboración Empresarial de que trata el artículo 36 del Decreto 170 de 2001 (hoy Decreto 1079 de 2015), 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 b, 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 encaminados 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 bus[1], 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.

  - 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:

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

	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.

c. Término del Convenio de Colaboración Empresarial

De acuerdo con lo establecido por la Ley 336 de 1996, los permisos de operación seguirán siendo indefinidos hasta que las condiciones que dieron lugar a su expedición persistan

La autorización de integración operacional que se confiere se mantendrá vigente hasta tanto subsistan las condiciones bajo las cuales se otorgó.

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
- 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.

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 (hoy Decreto 1079 de 2015) 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 Secretarias 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 presentados 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.

D. OPERACIÓN DEL PROYECTO METROPLÚS DEL SUR - CUENCAS 4 Y 5 SITVA - A TRAVÉS DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

De acuerdo a lo dispuesto por el artículo 21 de la Ley 336 de 1996, en las Cuencas 4 y 5 del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá SITVA., la demanda de movilización de pasajeros se encuentra atendida en su totalidad por las empresas de transporte público colectivo que confluyen en las mismas; por lo cual no es posible abrir procesos de licitación pública de transporte en las mismas.

Bajo el anterior entendido, se podrán operar las troncales, pretroncales rutas de integración y directas asociadas al Proyecto Metroplús del Sur bajo la modalidad de transporte público colectivo, mediante la integración operacional de las empresas debidamente habilitadas y con permiso de operación en cada una de las cuencas respectivamente, a través convenios de colaboración empresarial - uno por cada cuenca - para prestar servicios existentes, previa reestructuración oficiosa del servicio de acuerdo a la infraestructura construida, y los requerimientos necesarios para ofrecer un servicio de calidad. Las solicitudes deberán incluir la operación conjunta de las rutas troncales, pretroncales, integradas y directas de la respectiva Cuenca, así como las propuestas de ampliación de la cobertura de transporte como parte de la solución al mejoramiento de la calidad del servicio de transporte público.

No obstante lo anterior, una vez definidos los parámetros de orden técnico y financiero para la operación de las citadas Cuencas bajo el esquema adecuado a la infraestructura construida, de no ser posible su implementación bajo la modalidad de transporte público colectivo por causas atribuibles a las empresas de cada Cuenca, y en atención a la prestación eficiente del servicio, se podrá acudir a los procesos contractuales a que haya lugar.

Para prestar un servicio de transporte público colectivo bajo las anteriores condiciones, el gremio transportador que opera en las Cuencas 4 y 5 individualmente consideradas podrá presentar iniciativas –una por cada Cuenca- a través de Convenios de Colaboración Empresarial de que trata el artículo 2.2.1.1.8.2. del Decreto 1079 de 2015, en consonancia con lo dispuesto por el parágrafo 7, artículo 32, Ley 1753 de 2015, Plan Nacional de desarrollo, siempre que se cumpla con los siguientes aspectos:

a. Requisitos mínimos de los operadores del servicio de transporte:

- Estar habilitadas y con permiso de operación para la prestación del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en las Cuencas 4 y 5 del Sistema según sea el caso.

- Proponer la racionalización de la prestación del servicio de transporte público ajustando la oferta a la demanda en los equipos adecuados a la infraestructura existente.

- Compromiso de operar bajo esquemas compensación económica de "Caja Única" y control total de la operación y el parque automotor, así como componentes de recaudo, control y comunicaciones por medios electrónicos, de acuerdo con lo reglamentado por la autoridad de transporte en concordancia con la estructura del SITVA.

b. Requisitos mínimos de la propuesta técnica

Deberá contener un diagnóstico que contemple la relación de las condiciones actuales de operación de las empresas, los servicios autorizados con su trazado y capacidad transportadora establecida por la autoridad.

La propuesta técnica deberá contener:

- Descripción de las rutas troncales, pretroncales, integradas y directas.
- Identificación de paradas según el diseño técnico del Sistema.
- Diseño operacional que tendrá como mínimo:

  - La relación y características de la flota (tipología vehicular) con la que se va a operar, horarios de inicio y fin de la operación y frecuencias durante la operación (tabla de despachos), la velocidad comercial esperada para la operación de los servicios objeto de solicitud.

    Nota 1: deberá tenerse en cuenta la topografía de la(s) zona(s) de operación y las características de la infraestructura de transporte existente, para la definición de la tipología vehicular, propendiendo por vehículos de mayor capacidad. En todo caso la autoridad de transporte exigirá el cumplimiento a los parámetros para la operación que fije para el Proyecto.

Nota 2: las frecuencias presentadas deberán garantizar el adecuado nivel de servicio y podrán ser ajustadas por la autoridad de transporte.

- La descripción de la reestructuración de los servicios y/o rutas y en general la racionalización de la prestación del servicio de transporte público, explicando en cada fase la composición de la flota y el esquema de operación.

- Manuales: se tendrán como mínimo manuales de operación, mantenimiento, contingencias, atención y servicio al usuario, y de imagen de los vehículos que deberá ajustarse a lo reglamentado o autorizado por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

- Equipos: se realizará una descripción de los equipos para el control, gestión y comunicaciones (ayuda tecnológica a la explotación del transporte), de acuerdo con lo reglamentado por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

- Recaudo: deberán garantizar la adopción del Sistema de Recaudo Centralizado por medios electrónicos a través de la Tarjeta Cívica, así como un el Sistema de Gestión y Control de Flota propio del modo masivo en sus componentes de mediana y alta capacidad, que permita la integración con los demás sistemas y subsistemas de transporte que confluyen en la Región, de acuerdo a los lineamientos del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

- Accesibilidad: se dará cumplimiento de las condiciones contenidas en el Decreto Nacional 1660 de 2003, las Leyes 1346 de 2009 y 1618 de 2013, así como las Resoluciones del Ministerio de Transporte 3753 de 2015 y 4200 de 2016, así como las demás que las complementen, modifiquen, aclaren, o sustituyan.

- Infraestructura: se presentará como mínimo el detalle de las características técnicas, funcionales y de la ubicación de las zonas de estacionamiento, despacho, mantenimiento, abastecimiento y de lavado de los vehículos, las cuales deberán estar en sitios fuera de zonas de espacio público y ser idóneas para la prestación del servicio de transporte público.

- Estudios: los estudios complementarios mínimos a presentar serán:

  - Ambientales: Plan de Manejo Ambiental con sus beneficios y compromisos.

- Impacto socioeconómico.

- Estudios técnicos: que sirven de base para la presentación de la propuesta, los procesos de modernización de la flota, el ajuste de la oferta y los procesos de reestructuración y racionalización.

- Análisis de viabilidad financiera. deberá garantizar la durabilidad y permanencia en la prestación del servicio de transporte público, debiendo aportar con ella los soportes respectivos (estructuración financiera).

- Personal: presentará el número de personal (administrativo, operativo y técnico) con los perfiles y condiciones requeridas para el normal funcionamiento de la empresa.

- Programas de Capacitación: se presentarán como mínimos los programas de mantenimiento preventivo y correctivo, capacitación a conductores, alistadores y lavadores conforme a la normatividad vigente.

- Cronograma de implementación: presentará un cronograma de implementación que tendrá como mínimo:

  - Fases de implementación de la operación en correlación con la entrada en funcionamiento de la infraestructura

  - Selección, vinculación y capacitación de personal.

- Plan de renovación de flota, con combustibles limpios de acuerdo a lo establecido por la reglamentación nacional.

- Plan de administración integral y control total de la flota.

- Certificación en Gestión, ambiental, ocupacional e industrial, o en su defecto el cronograma para su obtención, el cual no podrá sobrepasar los tres (3) años posteriores al inicio de la operación del Proyecto.

- La descripción e identificación de los procesos de socialización de la propuesta con los propietarios de vehículos vinculados a cada una de las empresas que integra el convenio de colaboración empresarial con los respectivos soportes de citación, asistencia y contenidos expuestos.

- Plan de participación de los propietarios vinculados a las empresas según el modelo empresarial adoptado.

- Plan de compensación social y económica a propietarios de vehículos que no deseen hacer parte del Proyecto.

c. Término del esquema de operación conjunta

De acuerdo con lo establecido por la Ley 336 de 1996, los permisos de operación seguirán siendo indefinidos hasta que las condiciones que dieron lugar a su expedición persistan

La autorización de integración operacional que se confiere se mantendrá vigente hasta tanto subsistan las condiciones bajo las cuales se otorgó.

d. Documentos que acompañan la propuesta

- Certificados de Existencia y Representación Legal de las empresas que la conforman, expedidos con una antelación no mayor a treinta (30) días calendario.

- Actas de los órganos de dirección o administración, según sea el caso, donde conste autorización expresa para conformar la forma asociativa escogida y para a través de ella presentar propuesta de integración de la operación ante la autoridad de transporte competente.

- Copia de los actos administrativos de habilitación, capacidad transportadora, rutas previamente autorizadas, recorridos, frecuencias según el caso.

- Estados financieros certificados de los últimos dos (2) años fiscales con fecha de corte a 31 diciembre con las respectivas notas contables y declaraciones de renta.

- Domicilio principal con su dirección.

- Descripción de la estructura organizacional (organigrama).

- Copia de las pólizas o garantías bancarias y/o certificación de la compañía aseguradora legalmente constituida en Colombia, con las que se cubrirán los 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 terceros, de cada una de las empresas que conforman la forma asociativa, las cuales en ningún caso podrán tener amparos menores a los exigidos por la ley o los reglamentos para cada modalidad del servicio.

- Solicitud de cada una de las empresas de modificación de los permisos de operación de acuerdo a lo solicitado.

E. OPERACIÓN DE LAS RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO QUE NO INTEGRAN AL SUBSISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO – CUENCAS 1, 2, 7 Y 9.

En desarrollo de la consolidación del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá SITVA, se hace necesario avanzar en la modernización de la prestación del servicio del subsistema de transporte complementario que hace parte del mismo, con la incorporación de nuevas tecnologías, la renovación del parque automotor, el ajuste de la oferta a la demanda y la industrialización del sector por parte de las empresas de transporte público colectivo con miras a alcanzar estándares de seguridad, calidad, economía y accesibilidad que hagan del transporte público la mejor forma de movilizarse por la Región Metropolitana del Valle de Aburrá.

Para alcanzar los fines propuestos, el gremio transportador que opera en las Cuencas 1, 7 y 9, podrá presentar iniciativas de autorización o reforma de Convenios de Colaboración Empresarial de que trata el artículo 2.2.1.1.8.2. del Decreto 1079 de 2015, igualmente, la empresa operadora de los servicios de transporte metropolitanos de la Cuenca 2 podrá presentar propuestas técnicas para la reestructuración de las rutas a su cargo, siempre que se contemplen los siguientes aspectos:

a. Requisitos mínimos de los prestadores del servicio de transporte

- Las cuencas 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 encaminados a la racionalización del uso del equipo automotor, procurando una mejor, eficiente, cómoda y segura prestación del servicio de 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 colectivo metropolitano, y podrán incluir la prestación del servicio de transporte público colectivo con radio de acción municipal.
- 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 los 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 bus[2], 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 deberá ser nueva con combustibles limpios. Para la reposición del 100% del parque automotor de las empresas por vehículos nuevos en un periodo no mayor a CINCO (5) años contados a partir de la fecha de publicación del presente Acuerdo Metropolitano.

    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.

  - 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 para el100% de la flota.
  - Garantizar que la implementación del Sistema de Recaudo Electrónico con Tarjeta Cívica.
  - Los vehiculos nuevos que se vinculen al servicio deberán cumplir con las condiciones de accesibilidad de que trata el Decreto 1660 de 2003 y las Leyes 1346 de 2009 y 1618 de 2013, las Resoluciones del Ministerio de Transporte 3753 de 2015 y 4200 de 2016, teniendo en cuenta que a partir del 6 de octubre de 2016 la flota nueva que se incorpore a las empresas de transporte público colectivo cumplirán debe ser accesible.
  - La descripción de la reestructuración y racionalización del transporte público colectivo, con el debido cronograma de implementación.
  - 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.

[2] Donde la topografía no lo permita podrá utilizar tipología microbús, previa sustentación técnica

- 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.

- La descripción e identificación de los procesos de socialización de la propuesta con los propietarios de vehículos vinculados a cada una de las empresas que integra el convenio de colaboración empresarial con los respectivos soportes de citación, asistencia y contenidos expuestos.

- Plan de participación de los propietarios vinculados a las empresas según el modelo empresarial adoptado.

- Plan de compensación social y económica a propietarios de vehículos que no deseen hacer parte del Proyecto.

c. Término del Convenio de Colaboración Empresarial

De acuerdo con lo establecido por la Ley 336 de 1996, los permisos de operación seguirán siendo indefinidos hasta que las condiciones que dieron lugar a su expedición persistan

La autorización de operación conjunta a través de convenio de colaboración empresarial que se confiere se mantendrá vigente hasta tanto subsistan las condiciones bajo las cuales se otorgó.

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 y/o modificar 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 de cada una de las empresas que conforman la figura asociativa, así como de la figura conformada una vez sea aprobado el convenio de colaboración empresarial.
- 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.

e. Implementación de nuevos servicios de transporte terrestre público colectivo.

La implementación de nuevos servicios 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 por la Ley 336 de 1996 y el Decreto 1079 de 2015.