

DECRETO No. 1000-224. - _____ DE 2024

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LOS LINEAMIENTOS Y DISPOSICIONES GENERALES PARA LA REESTRUCTURACIÓN OPERACIONAL, FUNCIONAL Y MODERNIZACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR COLECTIVO MUNICIPAL CON VISIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SETP) PARA EL MUNICIPIO DE VILLAVICENCIO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL ALCALDE MUNICIPAL DE VILLAVICENCIO – META

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los artículos 2, 24, 287 y 315 de la Constitución Política de Colombia, Ley 136 de 1994 *modificada* por la Ley 1551 de 2012, Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, Ley 769 de 2002 *modificada* por la Ley 1383 de 2010, Ley 2294 de 2023 Decreto Nacional 170 de 2001, Decreto 1079 de 2015,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 2º de la Constitución Política de 1991, establece que: “Son *fin*es esenciales del Estado: servir a la comunidad, ***promover la prosperidad general*** y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. (...) Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.”.

Que, el artículo 24 *ibídem*, contempla: “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”.

Que el artículo 287 de la Constitución Política, dispone lo siguiente: “Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos: (...).2. Ejercer las competencias que le correspondan. (...)”.

Que el artículo 315 de la Constitución Política de Colombia, refiere que son atribuciones del Alcalde, entre otras: “[...] (3) Dirigir la Acción Administrativa del municipio; asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo”.

Que las anteriores atribuciones Constitucionales se encuentran reguladas por la Ley 136 de 1994 – Art. 91 – Literal B) – Nral. 1º. y 2º. / literal a), y Literal D) – Nral. 1º., *modificada por la Ley 1551 de 2012 – Art. 29.*

Que, de acuerdo con lo establecido por el Numeral 1 literal C) del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, *“el acceso al transporte implica que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda”*. Así mismo el Nral. 2 estableció que *“La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia”*.

Que la Ley 336 de 1996¹, armoniza los principios rectores del transporte señalados en la Ley 105 de 1993 y en el artículo 4º señala que el transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que continuarán bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda ser le encomendada a los particulares.

Que el artículo 5º de la Ley 336 de 1996, le otorga a la operación de las empresas de transporte público el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado, que implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.

Que el artículo 8º de la Ley 336 de 1996, dispone que las autoridades que conforman el Sector y el Sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal.

Que el artículo 18 *ibidem*, señala que *“El permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable e intransferible, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas.”*

Que la Ley 336 de 1996 en el artículo 21 establece que la prestación del servicio público de transporte en los distintos niveles y modalidades podrá convenirse mediante la celebración de contratos de concesión adjudicados en licitación pública, cumpliendo para ello los procedimientos y las condiciones señaladas en el estatuto general de contratación de la administración pública y que no podrá ordenarse la apertura de la licitación pública sin que previamente se haya comprobado la existencia de una demanda insatisfecha de movilización.

¹ Estatuto General de Transporte.

Que el artículo 22 de la Ley 336 de 1996 dispone que toda empresa operadora del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada necesaria para atender la prestación de los servicios otorgados y que según el artículo 43 del mismo ordenamiento, el parque automotor vinculado a una empresa no puede encontrarse en ningún caso por fuera de los límites de la capacidad transportadora mínima y máxima que le haya sido fijada.

Que el artículo 6 del Decreto Nacional 170 de 2001, define el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros, como *“aquél que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en ésta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a ésta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas”*.

Que, el artículo 1º de la Ley 769 de 2002², modificado por el artículo 1º de la Ley 1383 de 2010³ prevé lo siguiente: *“(…) En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público (...)”*.

Que el artículo 3º de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 2º de la Ley 1383 de 2010, consagra como autoridades de tránsito entre otros, el **Alcalde**, los **organismos de tránsito de carácter municipal**, los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial, y los Agentes de Tránsito y Transporte.

Que, los artículos 6º - parágrafo 3º, y 7º de la Ley 769 de 2002, este último, modificado por el artículo 58 de la Ley 2197 de 2022⁴, **facultan al Alcalde municipal para expedir normas temporales para la adopción de medidas para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas y privadas abiertas al público en Villavicencio, las cuales serán de carácter regulatorio y sancionatorio tendientes a brindar seguridad a las personas y las cosas en la vía pública**, disminuir la accidentalidad y mejorar el ordenamiento del tránsito con acciones orientadas a la prevención, asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías, atendiendo las necesidades de seguridad y orden público en el municipio.

² Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones

³ Por la cual se reforma el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones

⁴ Por medio de la cual se dictan normas tendientes al fortalecimiento de la seguridad ciudadana y se dictan otras disposiciones

Que el artículo artículo 2.2.1.1.1.2 del Decreto 1079 de 2015, establece que el servicio de transporte es un servicio regulado *“La prestación del servicio de transporte metropolitano distrital y/o municipal será de carácter regulado. La autoridad competente definirá previamente las condiciones de prestación del servicio conforme a las reglas señaladas en este Capítulo.”*

Que el artículo 2.2.1.1.7.1. ibidem, sobre la modificación de rutas señala *“Las empresas de transporte que tengan autorizada una ruta podrán solicitar la modificación de la misma por una sola vez, pero en ningún caso la longitud y recorrido de la ruta modificada podrá tener alteración de más del 10% sobre la ruta original, ya sea por exceso o por defecto y no podrá desplazarse más de un terminal. La autoridad Metropolitana, Distrital y Municipal juzgará la conveniencia de autorizarlo”*

Que la reestructuración del servicio se encuentra autorizada en el artículo 2.2.1.1.7.3 del Decreto 1079 de 2015 la cual podrá realizar la autoridad de tránsito en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, oficiosamente, y con sustento en un estudio técnico en condiciones normales de demanda para este caso se tendrá como sustento el **“PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA Y ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, LEGAL, FINANCIERA Y SOCIAL DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VILLAVICENCIO”**.

Que, el Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, adoptado por la Ley 2294 de 2023, en el Anexo A “Líneas de Inversión y Proyectos Estratégicos del Plan Plurianual de Inversiones”, Proyectos estratégicos para el Departamento del Meta, contempla el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) para la ciudad de Villavicencio. En el artículo 172 *modifica* el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, y dispone que la nación y sus entidades descentralizadas podrán realizar inversiones dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo con un mínimo del 40% y hasta por un 70% en proyectos de sistemas de transporte público de pasajeros (SITM, SITP, SETP y SITR), con dinero administrado a través de una fiducia, o en especie de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.

Que en el caso de los sistemas estratégicos de transporte público (SETP), la Nación realizará el pago hasta del 40 % del total de los aportes del convenio de cofinanciación, y el porcentaje restante de los aportes se realizará siempre y cuando la entidad territorial certifique la entrada en operación de por lo menos el 60 % de las rutas del respectivo sistema de transporte público, las cuales deberán contar con el sistema de gestión y control de flota y el sistema de recaudo centralizado en funcionamiento.

Que, para los nuevos proyectos de sistemas de transporte público de pasajeros, las entidades territoriales, de conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 1 de la Ley 1483 de 2011, se podrá autorizar la asunción de compromisos con cargo a vigencias futuras ordinarias o excepcionales, hasta por el

plazo de terminación del proyecto de inversión o hasta por el plazo del compromiso del financiamiento, según corresponda. Para el desarrollo de los nuevos proyectos de infraestructura definidos como de importancia estratégica, el Consejo Superior de Política Fiscal (CONFIS) podrá autorizar las vigencias futuras, hasta por el plazo de terminación del proyecto o hasta por el plazo del compromiso de financiamiento, según corresponda.

Que en el artículo 174 de la Ley 2294 de 2023 *modifica* el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 y establece otras fuentes de financiamiento para los sistemas de transporte, indicando que las entidades territoriales podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, los cuales serán canalizados a través de los fondos de estabilización y subvención tarifaria. Estos fondos se adoptarán mediante acto administrativo, el cual deberá señalar las fuentes de los recursos que lo financiarán con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial. Las fuentes alternativas de financiación podrán ser: **1. Recursos territoriales. 2. Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía. 3. Estacionamiento en vía pública. 4. Contraprestación por el acceso a zonas con infraestructuras que reducen la congestión; 5. Contraprestación por acceso a áreas con restricción vehicular o por circulación en el territorio; 6. Multas de tránsito. 7. Factor tarifario al transporte público** y que además de las anteriores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar recursos de otras fuentes como sobretasa a la gasolina o al ACPM, en el porcentaje que le corresponde a la entidad territorial, así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales.

Que el Consejo Nacional de Política Económica y Social República de Colombia, emite Documento CONPES 3991, en el cual se establece que *“esta nueva política busca impulsar y articular las diversas formas de desplazamiento existentes a nivel urbano, con el fin de atender las necesidades reales de movilidad de la comunidad, bajo condiciones de calidad, accesibilidad, sostenibilidad y seguridad. De esta forma, se complementa y fortalece la PNTU a partir de una visión de movilidad integral que, si bien reconoce al transporte público como eje estructurante de la movilidad y el territorio de las ciudades, también considera necesario integrar los diferentes actores de la movilidad en un esquema eficiente y sostenible”*. Plantea en la línea de acción 2.2. el fortalecimiento al apoyo técnico que la Nación brinda a las entidades territoriales y en el numeral 5.3.3 propone acciones para impulsar la sostenibilidad de los sistemas de transporte público y ofrecer herramientas a los territorios para la consecución de recursos para la financiación de la infraestructura y operación del servicio público de transporte colectivo.

Que, el Municipio de Villavicencio – Meta, por medio de FINDETER y con recursos del Programa de Prosperidad y UK PACT de la Embajada del Reino Unido, mediante contrato con el Consorcio NTS Villavicencio, realizó la CONSULTORÍA para la actualización de la formulación del Plan Maestro de Movilidad Sostenible y Segura (PMMSS) y la actualización para implementación de la estructuración técnica, legal,

financiera y social del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) de Villavicencio.

Que, de acuerdo con los estudios técnicos elaborados por FINDETER en el marco del Convenio Interadministrativo 042 de 2020, determinó que el servicio público de transporte colectivo de la ciudad de Villavicencio se debe reestructurar, cumpliendo con los principios básicos de eficiencia, seguridad, sostenibilidad, equidad y bajo la recomendación técnica del cambio de flota atendiendo las medidas de accesibilidad a los sistemas de transporte público, costos sociales razonables, aprovechamiento adecuado de la flota, reducción de costos de operación, que permitan mejorar el servicio en la ciudad evitando la saturación de corredores viales por superposición de rutas de transporte público, además de contribuir a disminuir la contaminación por emisión de sustancias contaminantes.

Que con tal finalidad fueron expedidos los siguientes actos administrativos:

- ☐ Decreto No. 1000-24/222 del 21 de junio de 2022 "Por el cual se adoptan medidas para la reestructuración del servicio de transporte público colectivo en el municipio de Villavicencio y se dictan otras disposiciones".
- ☐ Decreto N. 1000-24/530 del 21 de diciembre de 2022 "Por el cual se adoptan medidas para la reorganización y operación del servicio de transporte público colectivo en el municipio de Villavicencio durante la etapa de transición previa al inicio de la etapa de operación del Sistema Estratégico de Transporte Público y se dictan otras disposiciones".
- ☐ Decreto No. 1000-24/350 del 06 de septiembre de 2023 "Por el cual se adopta el Sistema Estratégico de Transporte Público -SETP- para el Municipio de Villavicencio, y se dictan otras disposiciones".
- ☐ Decreto No. 1000-67.20/409 del 27 de octubre de 2023 "Por el cual se reorganiza transitoriamente la prestación del servicio de transporte público colectivo municipal de pasajeros en la ciudad de Villavicencio, previo a la entrada en operación de Sistema Estratégico de Transporte Público SETP".

Que no obstante la expedición de los anteriores Decretos y esfuerzos adelantados por la Alcaldía de Villavicencio, se evidenció que no se acreditó el cumplimiento de la totalidad de los requisitos que exige la reglamentación para acceder a los recursos de cofinanciación de la nación para sistemas de transporte y el Ministerio convocó al Municipio a adelantar los trámites y gestiones necesarias para su cumplimiento.

Que la Autoridad de Transporte Municipal es la encargada de determinar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades insatisfechas de movilización, conforme a los estudios que determine la demanda de movilización de acuerdo con los parámetros

establecidos en la Resolución 2252 de 1999 o la norma que la modifique, adicione o derogue, en los términos de lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.5.5. del Decreto Nacional No. 1079 de 2015, que recoge lo regulado por el artículo 27 del Decreto 170 de 2001.

Que la necesidad de atender una demanda de usuarios insatisfecha puede igualmente ser identificada por la empresa habilitada, permitiendo la modificación del permiso de operación otorgado hasta en un 10% sobre la ruta original, ya sea por exceso o por defecto al tenor de lo consignado en el artículo 2.2.1.1.7.1. del Decreto 1079 de 2015, limitante consagrada para las empresas, mas no, para el organismo de tránsito y transporte en quien reposa la autoridad y la facultad de modificar de manera oficiosa los permisos de operación, de acuerdo con las necesidades.

Que con la expedición del **Decreto Municipal No. 100-21/256 del 31 de octubre de 2014**, emitido por el Alcalde de Villavicencio *“Por medio del cual se establecen las políticas, parámetros y reestructuración del transporte público colectivo en la ciudad de Villavicencio - Meta”*, se modificaron las rutas o servicios de transporte público colectivo municipal que pasaron de 237 rutas a 65, se autorizó a la Unión Temporal "UNIRUTAS", para la operación y control de rutas, en el marco de lo dispuesto por el artículo 2.2.1.1.8.2 del Decreto 1079 de 2015 compilatorio del artículo 36 del Decreto 170 de 2001 y en el Artículo Octavo se dispuso: “Vigencia de los actos administrativos. Derogar en su totalidad los actos administrativos que otorgaron rutas y horarios a las empresas Cooperativa de Transportadores del Meta Cootransmeta, Transportes Arimena S.A., Transporte Rápido los Centauros S.A, Tax Meta S.A., Transporte Ejecutivo de los Llanos Ltda., Nueva Urbana de los Llanos Ltda. y Asociación de Propietarios de Vehículos de Servicio Público del Meta "ASPROVESPULMETA S.A.". y como quiera que las capacidades están asignadas a las empresas para efectos del saneamiento jurídico debe revocarse los artículos 5 y 8o del Decreto 256 de 2014 para establecer una situación jurídica base de la operación sobre la cual se efectuará la reestructuración, tomando las rutas señaladas en la CONSULTORÍA para la actualización de la formulación del Plan Maestro de Movilidad Sostenible y Segura (PMMSS) y la actualización para implementación de la estructuración técnica, legal, financiera y social del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) de Villavicencio.

Que mediante **Decreto Municipal No 100-21/158 de 2018** se *modificó* el **Decreto No. 100-21/256 de 2014**, donde se adoptaron medidas para la implementación de medios tecnológicos y se autorizó una actualización de las rutas, las cuales se establecieron en 58, siendo estas las rutas en las cuales se presta el servicio de transporte público colectivo de la ciudad de Villavicencio.

Que frente a esa realidad del transporte colectivo, el cual se ha visto afectado por cese de actividades que genera alteración en la prestación del servicio, se tiene que

la normatividad expedida para la implementación del SETP- **Decreto No. 1000-24/350 de 2023**- no es aplicable a este momento por lo cual deberá ser objeto de suspensión y en su lugar reestructurar el servicio público colectivo a la realidad del Municipio, con la finalidad de garantizar el servicio público de transporte, hasta tanto se obtenga el cumplimiento de los requisitos.

Igualmente, en relación al Decreto No. 1000-67.20/409 del 27 de octubre de 2023 "*Por el cual se reorganiza transitoriamente la prestación del servicio de transporte público colectivo municipal de pasajeros en la ciudad de Villavicencio, previo a la entrada en operación de Sistema Estratégico de Transporte Público SETP*" atendiendo el contenido de sus disposiciones deberá ser derogado, En atención a que la reorganización se sustenta en el permiso especial transitorio el cual surge improcedente toda vez que su aplicación opera cuando se dan las circunstancias señaladas el artículo 20 de la ley 336 de 1994.

Que el artículo 2.2.1.1.1.2 del Decreto 1079 de 2015, establece que el servicio de transporte es un servicio regulado "*La prestación del servicio de transporte metropolitano distrital y/o municipal será de carácter regulado. La autoridad competente definirá previamente las condiciones de prestación del servicio conforme a las reglas señaladas en este Capítulo.*"

Que de conformidad con el artículo 2.2.1.1.7.3 del Decreto 1079 de 2015 la autoridad de tránsito podrá reestructurar el servicio en cualquier tiempo cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, de acuerdo a un estudio técnico que como ya se señaló será EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA.

Que el Ministerio de Transporte en concepto radicado MT No.: 20091340114361 del 20 de marzo de 2009, indicó: "*(...) Para la reestructuración, el estudio técnico deberá analizar entre otros aspectos la cobertura total de servicio de transporte público de la ciudad, revisar los recorridos de las rutas actuales (origen, destino) en cada una de las zonas y sectores de la ciudad, e igualmente establecer la ausencia de transporte público colectivo, para que se redistribuya el transporte público colectivo aprovechando al máximo la oferta existente, sin perjuicio de las empresas autorizadas, además es posible realizar el empalme de algunas rutas(...)*"

Que La Corte Constitucional en Sentencia C - 615 de 2002, en materia de prestación del servicio resalta que "En materia de servicios públicos, la intervención económica adquiere una finalidad específica –asegurar la satisfacción de necesidades básicas que se logra con su prestación- y tiene un soporte constitucional expreso en el artículo 334 de la Carta. Pero, adicionalmente, en tal materia el Estado dispone de especiales competencias de regulación, control y vigilancia, pues tal prestación se considera inherente a la finalidad social del Estado, por lo cual es deber de las autoridades asegurar que ella sea eficiente y cubra a todos los habitantes del territorio nacional. (...) Así, por cuanto los servicios públicos son una actividad económica que

compromete la satisfacción de las necesidades básicas de la población, y por ello mismo la eficacia de ciertos derechos fundamentales, la intervención del Estado en la actividad de los particulares que asumen empresas dedicadas a este fin es particularmente intensa, y su prestación se somete a especial regulación y control”.

Así mismo en la Sentencia C – 150 de 2003, la Corte Constitucional manifestó: *“Pieza central del marco constitucional de la regulación de los servicios públicos es el artículo 334 de la Constitución, inciso primero, que atribuye al Estado la dirección general de la economía, para lo cual habrá de “intervenir, por mandato de la ley, [...] en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano”. Se trata aquí de una norma objetiva que impone un mandato constitucional a las autoridades públicas, incluido el Legislador, de intervenir para alcanzar los fines sociales del Estado allí enunciados.”*

Que la introducción de sistemas tecnológicos de soporte a la operación forma parte de estas facultades, conforme a lo señalado en parágrafos 1 y 2 del artículo 84 de la Ley 1450 de 2011, que disponen:

PARÁGRAFO 1. Las autoridades de tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción, expedirán los actos administrativos correspondientes para garantizar el funcionamiento de los sistemas de gestión de tránsito y transporte de proyectos SIT, de acuerdo con el marco normativo establecido por el Gobierno Nacional. En aquellos casos en donde existan Áreas Metropolitanas debidamente constituidas, serán estas las encargadas de expedir dichos actos administrativos.

PARÁGRAFO 2. Los Sistemas de Gestión y Control de Flota, de Recaudo y de Semaforización entre otros, hacen parte de los proyectos SIT”.

El Consejo de Estado en la Sentencia 83402 del 26 de abril de 2007 señala que *“el alcance general de la competencia del Alcalde... respecto del transporte público colectivo... comprende la de organizar la correspondiente actividad, diseñar, exigir y ejecutar políticas y condiciones para asegurar su efectiva, eficiente, segura y adecuada prestación esa actividad implica tomar medidas más específicas y de carácter operativo o técnico para el desarrollo de esa actividad en sus diferentes modalidades, a fin de perseguir la efectividad de los principios, fines y objetivos que le fija la ley”.*

En este sentido, la implementación de recursos tecnológicos como un componente de los servicios autorizados ocurre como una reestructuración del servicio que, de acuerdo con las sentencias del 26 de noviembre del 2008, Radicación No. 25000-23-24-000-2002-00480-01 y del 28 de mayo de 2009, Radicación No. 73001-23-31-000-2003-00436-01, del Consejo de Estado: *“...hace relación a todos los elementos*

comprendidos en la definición y no solamente al recorrido, por lo cual bien puede la entidad ... variar el nivel de servicio, la clase de vehículo, el horario y la frecuencia”, así, ésta “puede darse en las rutas, frecuencias, horarios, nivel de servicio, etc. y deberá adoptarse teniendo en cuenta, entre otros factores, las necesidades del conglomerado social que hagan uso de las mismas y cumpliendo para el efecto los requisitos legales establecidos.”

Que los estudios a que se refiere el documento “CONSULTORÍA PARA REALIZAR LA ACTUALIZACIÓN DE LA FORMULACIÓN DEL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA Y DE LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, LEGAL, FINANCIERA Y SOCIAL DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VILLAVICENCIO”, indican la necesidad de adoptar un sistema de rutas, *modificando de 58 a 47* que resultan de mantener sin modificaciones 38 rutas de las actuales, modificar parcialmente el trazado de otras 7 y 2 rutas transversales. Estas rutas serán delimitadas mediante Acto Administrativo.

Que, de conformidad con lo establecido en los artículos 3°, 6° y 7° de la Ley 769 de 2002, le corresponde al Alcalde en su condición de autoridad de tránsito, adoptar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito por las vías públicas y privadas abiertas al público, sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio.

Que con fundamento en lo anterior se hace necesario adoptar decisiones orientadas a garantizar la prestación del servicio de transporte público, como un servicio público esencial, bajo la Coordinación y Control del Estado, tomando como principal factor la calidad de la prestación del servicio, la mejora, la satisfacción de la demanda y el interés general que se materializa a través de la ciudadanía como usuaria del sistema.

En mérito de lo expuesto, el Alcalde Municipal de Villavicencio – Meta,

DECRETA:

CAPÍTULO I

ARTÍCULO PRIMERO: MODELO DE TRANSPORTE. Declarar la continuidad del transporte público colectivo (TPC) y su necesaria reorganización para la garantía de prestación del servicio, hasta tanto se cuente con las condiciones que permitan la implementación del SETP en los términos de la normatividad nacional que regula la materia.

ARTÍCULO SEGUNDO: LINEAMIENTOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO PARA LA CIUDAD DE VILLAVICENCIO. Estarán sujetos a las políticas y regulaciones establecidas en las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996, 2198

de 2022 y el Decreto Nacional 1079 de 2015 en concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo y el Plan de Movilidad Sostenible y Segura adoptado por el Municipio.

ARTÍCULO TERCERO: ESQUEMA DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO. La prestación del servicio corresponde a las Empresas de Transporte habilitadas y con permiso de operación que cumplan las condiciones y requisitos de habilitación. La planeación, inspección, vigilancia y control del servicio corresponde a la administración Municipal, en cabeza de la Secretaría de Movilidad.

CAPÍTULO II

LINEAMIENTOS Y DISPOSICIONES GENERALES PARA LA REESTRUCTURACIÓN OPERACIONAL Y FUNCIONAL DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR COLECTIVO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE VILLAVICENCIO

ARTÍCULO CUARTO: REESTRUCTURACIÓN OPERACIONAL. Adoptar un sistema de rutas para la operación del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo municipal de pasajeros de acuerdo con las necesidades de servicio en el municipio de Villavicencio.

Con tal finalidad se analizará la propuesta contenida en el documento “**PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA Y ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, LEGAL, FINANCIERA Y SOCIAL DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VILLAVICENCIO**” y las necesidades actuales del municipio de Villavicencio, las cuales serán determinadas en un periodo de 10 meses, contados a partir de la expedición de este decreto, estas rutas serán determinadas mediante Acto Administrativo.

ARTÍCULO QUINTO: REESTRUCTURACIÓN FUNCIONAL. El transporte público colectivo Municipal de pasajeros para la ciudad de Villavicencio – Meta deberá:

1. Disponer de un servicio con estándares de calidad donde el servicio es el objeto principal de la operación del transporte público, más allá de la simple atención de la demanda.
2. Establecer una gestión de control de flota que permita atender los requerimientos de movilidad, bajo criterios de eficiencia, economía y capacidad de pago de la población.
3. Establecer la implementación y el manejo de recaudo centralizado de la operación del sistema bajo el control y vigilancia de la Administración Municipal.

4. Establecer elementos de regulación y control por parte de la administración que proporcionen información en tiempo real o en el momento de su consolidación, que sirva de base para la gestión del sistema, operación y establecimiento de tarifas.
5. Actualizar o modernizar el sistema del Transporte Público Colectivo de acuerdo a las nuevas tecnologías para la mejora del servicio.
6. Reducir costos de operación del Sistema, contribuir a mantener una tarifa que garantice el acceso de los usuarios al servicio de Transporte Público Colectivo Terrestre Automotor Municipal.
7. Contribuir a la sostenibilidad urbana, con la implementación de un transporte comprometido con el medio ambiente

ARTÍCULO SEXTO: CARACTERÍSTICAS DE LA REESTRUCTURACIÓN OPERACIONAL Y FUNCIONAL DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR COLECTIVO MUNICIPAL. La Reestructuración Operacional y Funcional del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal para la ciudad de Villavicencio se estructura bajo criterios de seguridad, calidad, eficiencia, accesibilidad, cobertura y sustentabilidad, ambientalmente adecuado con disminución de los tiempos de viaje, costos de operación, modernización y mejoramiento de la flota mediante la adquisición de vehículos cero y bajas emisiones y amigable con el medio ambiente.

ARTÍCULO SÉPTIMO: IMPLICACIONES DE LA REESTRUCTURACIÓN OPERACIONAL Y FUNCIONAL DEL TPC. La Administración Municipal en cabeza de la Secretaría de Movilidad podrá suprimir, modificar, recortar, fusionar, empalmar o prolongar las rutas adoptadas, sin que para ello existan limitaciones de longitud, recorrido y/o nivel de servicio; modificar las frecuencias, horarios, capacidad transportadora y número de equipos, así como disponer la implementación de la tecnología.

ARTÍCULO OCTAVO: CAPACIDAD TRANSPORTADORA GLOBAL DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO. La capacidad transportadora global para servir las rutas o servicios autorizados de transporte público colectivo para el municipio de Villavicencio se fija en mil diecisiete (1.017) equipos. En ningún caso la capacidad transportadora máxima autorizada a la totalidad de las empresas de transporte público colectivo de la ciudad podrá superar la capacidad transportadora global.

ARTÍCULO NOVENO: REDUCCIÓN DE LA CAPACIDAD TRANSPORTADORA DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO. Se faculta a la Secretaría de Movilidad de Villavicencio para reducir la capacidad transportadora autorizada de cada una de las empresas habilitadas y con permiso de operación para

la prestación del servicio de transporte público colectivo a la capacidad global fijada en este Decreto atendiendo el número de equipos vinculados sin que la suma de equipos de todas las empresas pueda superar la capacidad transportadora global fijada para el municipio en este decreto y adicionalmente en los siguientes casos:

1. Cuando se reestructuren los servicios de transporte autorizados y con ello se determine el número de vehículos que se requieran para operar dichos servicios de acuerdo con los estudios técnicos pertinentes.
2. Cuando la empresa se encuentre operando servicios respecto de los cuales pierden vigencia los permisos de operación y se reduzca con ello el número de vehículos que la empresa de transporte requiere para operar los servicios autorizados remanentes.
3. Cuando a partir del correspondiente estudio técnico se requiera un número menor de vehículos para atender la demanda de los servicios de Transporte según lo establezca la Secretaría de Movilidad, conforme a lo dispuesto en los artículos. 2.1.1.5.5. del Decreto 1079 de 2015 y 17 de la Ley 336 de 1996.
4. Cuando se reduzcan los servicios autorizados por revocatoria, por abandono o declaratoria de vacancia.
5. Cuando por la disminución de la flota básica vinculada para la prestación de servicio de transporte público colectivo la empresa requiere un número de vehículos menor como flota de reserva, la que en ningún caso podrá superar el 20% de la flota que se requiera para prestar los servicios de transporte autorizados.

Parágrafo Primero: La reducción de la capacidad transportadora de cada una de las empresas habilitadas y con permiso de operación para la prestación del servicio público colectivo municipal a la capacidad transportadora global fijada en el artículo anterior deberá ser realizada dentro de los 4 meses siguientes a la **REESTRUCTURACIÓN OPERACIONAL**. En los demás eventos se podrá realizar en cualquier tiempo.

Parágrafo Segundo: La Autoridad de Transporte podrá autorizar la reducción progresiva de la flota, permitiendo su operación controlada de forma transitoria, cuando así lo requieran las necesidades del servicio, con sujeción a un plan progresivo de reducción de flota previamente presentado por las empresas prestadoras del servicio de transporte público colectivo municipal y aprobado por la Secretaría de Movilidad, excepto en el caso de reducción de flota previsto en el numeral 4 del presente artículo, el cual deberá operar en forma plena desde la ejecutoria de la revocatoria por abandono.

La Secretaría de Movilidad establecerá los términos, condiciones, plazos y procedimientos para la presentación y aprobación del plan progresivo de reducción de flota, vigilará su cumplimiento detallado por parte de las empresas prestadoras del servicio de transporte público colectivo municipal y sancionará el incumplimiento de los mismos cuando a ello haya lugar, al tenor de lo dispuesto en la letra e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y demás normas aplicables.

Parágrafo tercero: La modificación, reestructuración o traslado de rutas no podrá implicar en ningún caso el aumento de la capacidad transportadora de las empresas habilitadas y con permiso de operación.

ARTÍCULO DÉCIMO: CREACIÓN DE NUEVAS RUTAS Y SERVICIOS. La Secretaría de Movilidad dará origen a nuevas rutas o servicios de transporte público colectivo, cuando se identifiquen necesidades insatisfechas del servicio y los estudios técnicos demuestren que no resulta viable o conveniente su atención mediante la reestructuración de rutas o servicios de transporte existentes. Para tales efectos, la Secretaría de Movilidad establecerá el recorrido de la ruta, sus condiciones operativas, frecuencia y capacidad transportadora, y las demás condiciones que permitan su operatividad.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO: SISTEMA OPERACIONAL. Establézcase un modelo de rotación equitativo de vehículos a través del sistema de despacho automático mediante el cual se garantice que la totalidad de vehículos prestarán servicio en las rutas autorizadas.

Las empresas legalmente habilitadas con permiso de operación autorizadas para la prestación del servicio, o el representante legal del consorcio, unión temporal o asociación cuando la autorización para la prestación del servicio se obtenga a través de un convenio de colaboración empresarial con autorización para la prestación del servicio deberán elaborar y presentar a la Secretaría de Movilidad de Villavicencio la programación de los despachos de los vehículos.

Para dar cumplimiento a lo previsto en el presente artículo las empresas de transporte habilitadas y con permiso de operación deberán presentar el plan de rodamiento unificado con las actuales rutas, dentro del mes siguiente a la entrada en vigencia de este decreto. Este plan deberá ser aprobado por la Secretaría de Movilidad.

Una vez se determinen las rutas conforme a lo señalado en el artículo 4° de este decreto el plan de rodamiento se ajustará a esas rutas.

PARÁGRAFO: La Secretaría de Movilidad, evaluará el modelo actual de rotación equitativa de vehículos y definirá el modelo de rotación previo estudio técnico dentro de los 10 meses siguientes a la entrada en vigencia de este decreto.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO: AUTORIZACIÓN DE CONVENIOS DE COLABORACIÓN EMPRESARIAL. La reestructuración del servicio buscará incentivar la fusión de empresas y la operación conjunta de rutas.

Las empresas habilitadas y con permiso de operación podrán suscribir convenios de colaboración empresarial bajo las figuras del consorcio, unión temporal o asociación, para la prestación del servicio de transporte público colectivo, encaminados a la racionalización del uso del equipo automotor, procurando una mejor, eficiente, cómoda y segura prestación del servicio, para lo cual deberán:

- Presentar solicitud donde expresen el modelo de convenio de colaboración empresarial, acompañado de la promesa de suscribir.
- Presentar propuesta sobre el modelo de operación del servicio.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO: FACTOR DE CALIDAD. Créase un componente de la tarifa correspondiente al factor de calidad que garantice y facilite la consecución de recursos para la reducción de la sobreoferta de vehículos que presta el servicio público colectivo urbano en el municipio de Villavicencio y/o para la renovación de flota, el cual será el tres por ciento (3%) de la tarifa fijada para cada anualidad, de conformidad con el artículo cuarto de la Resolución 4350 de diciembre 31 de 1998, el cual se implementará una vez se reglamente.

El Factor de Calidad se incorpora como factor para la fijación de la tarifa para la prestación del servicio al usuario.

El componente de la tarifa correspondiente al factor de calidad en la operación será administrado a través del patrimonio autónomo que constituirá cada una de las empresas de transporte habilitadas que haya obtenido permiso de operación para prestar servicios de transporte público colectivo en la ciudad Villavicencio.

En desarrollo de la fiducia mercantil, la sociedad fiduciaria desarrollará las siguientes actividades:

1. La recepción periódica de los dineros recaudados por la empresa transportadora.
2. La verificación del traslado oportuno de la totalidad de los recursos recaudados a la fiduciaria por parte de la empresa, para lo cual la Secretaría de Movilidad podrá exigir la implementación de mecanismos de seguimiento, auditoría y control.
3. La administración de los recursos recaudados bajo el mismo régimen de inversiones previsto para los fondos comunes ordinarios, hasta tanto se les dé la destinación prevista en este decreto.

4. Certificar ante la Secretaría de Movilidad el cumplimiento de la obligación de compra y desintegración física de cada vehículo, y el cumplimiento del índice de reducción de sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio por parte de la empresa.
5. Las demás que resulten necesarias para el eficaz cumplimiento de la finalidad y objetivos establecidos en el presente Decreto, en relación con el índice de reducción de sobreoferta para el mejoramiento de la calidad del servicio.

Parágrafo Primero: El factor de calidad será reglamentado por la Secretaría de Movilidad, mediante acto administrativo el cual deberá ser expedido dentro de los ocho (8) meses siguientes a la expedición de este Decreto.

Parágrafo Segundo: Para garantizar el recaudo del factor de calidad las empresas implementarán un sistema de conteo de pasajeros que permita establecer el número de usuarios que hicieron uso del servicio. La determinación del sistema de conteo se hará a elección de las empresas de transporte de acuerdo a la tecnología que SE concrete, la cual será previamente presentada a la Secretaría de Movilidad, dentro de los dos (2) meses siguientes a la reglamentación y se implementará una vez aprobada por la Secretaría de Movilidad, en un plazo máximo de dos (2) meses.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO: IMPLEMENTACIÓN DE TECNOLOGÍA PARA EL CONTROL Y GESTIÓN DE FLOTA Y CONTROL PRODUCTIVO DEL PARQUE AUTOMOTOR DEL T.P.C DE VILLAVICENCIO. Las empresas de transporte público habilitadas y con permisos de operación deberán contar con una solución tecnológica para la operación del servicio de transporte público colectivo en Villavicencio, a través de la cual se implemente un Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF) y Sistema Centralizado de Recaudo SCR, (control Productivo).

El sistema de Gestión y Control de Flota está constituido por todos los equipos, infraestructura, aplicativos informáticos y procesos que permitan realizar las actividades de planeación, programación y control de la prestación del servicio, entendiéndose por planeación y programación la especificación de las rutas, servicios y frecuencias del sistema; y por control, aquellas actividades que tienen como fin coordinar, vigilar, registrar y fiscalizar dicha operación, así como hacer seguimiento de los indicadores de servicio de la operación.

El sistema de recaudo centralizado, de control de flota, de información y servicio al usuario, constituyen la herramienta tecnológica que controla la calidad, la cobertura y la continuidad del servicio del sistema de transporte, que deberá ser interoperable y suministrar información para que las autoridades definan políticas de movilidad, incluyendo demanda, oferta, tarifa y derechos de participación de los agentes. La totalidad de la información deberá ser compartida en tiempo real a la Secretaría de Movilidad de Villavicencio, teniendo libre acceso a las bases de datos.

Las características del hardware y software que será implementado para EL SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA (SGCF) Y SISTEMA CENTRALIZADO DE RECAUDO, SCR, (CONTROL PRODUCTIVO) serán determinadas mediante anexo técnico que será expedido dentro de los diez (10) meses siguientes a la expedición de este Decreto.

Una vez expedido el anexo técnico, la implementación del sistema de Gestión y Control de Flota y Sistema centralizado de recaudo, se deberá cumplir dentro de los seis (6) meses siguientes, según cronograma establecido por la Secretaría de Movilidad. Vencido el anterior término, la totalidad del parque automotor que presta el servicio público de transporte colectivo en la ciudad de Villavicencio deberá contar y operar con el Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF) y Sistema de Recaudo Centralizado (SRC) (Control Productivo).

Los vehículos automotores a los que les fenezca el término de instalación del Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF) y Control Productivo según el cronograma establecido por la Secretaría de Movilidad de Villavicencio y no hayan realizado la instalación del mismo, no podrán prestar el servicio.

El vehículo que preste el servicio sin haber instalado el Sistema de Gestión de Control de Flota en la forma y tiempos señalados por la Secretaría de Movilidad será objeto de sanción.

Parágrafo Primero. La Secretaría de Movilidad de Villavicencio tendrá acceso directo y en tiempo real a las bases de datos de los sistemas de información de la solución tecnológica que se implemente para el servicio de transporte público colectivo en la ciudad de Villavicencio. Lo anterior, toda vez que la información que se produzca en ejecución de la solución tecnológica que se implemente pertenece exclusivamente al municipio de Villavicencio específicamente al organismo de tránsito y transporte de Villavicencio.

Parágrafo Segundo. Las empresas de transporte público colectivo habilitadas con autorización para la prestación del servicio deberán garantizar a la Secretaría de Movilidad una única plataforma de verificación y control que le permita al organismo de tránsito realizar la revisión y seguimiento del proceso de despacho y control de flota.

Parágrafo Tercero. Las empresas de transporte público colectivo habilitadas con autorización para la prestación del servicio, deberán garantizar que la persona jurídica o natural que sea escogida para proveer la solución tecnológica que se implemente, cumpla como mínimo con lo siguiente, antes de la puesta en marcha del Sistema Automático de Despacho:

1. Realice los ajustes necesarios para que la aplicación móvil del organismo de tránsito y transporte de Villavicencio incorpore la información de la solución tecnológica que la entidad considere pertinente.
2. Realice una copia de seguridad (BACK UP) diaria de la información que resulte de la ejecución de la solución tecnológica sobre la infraestructura tecnológica que el organismo de tránsito y transporte de Villavicencio ponga a disposición.

Parágrafo Cuarto. Las empresas de transporte público colectivo habilitadas con autorización para la prestación del servicio deberán garantizar que todo cambio o desarrollo sobre la solución tecnológica sea consultado y autorizado previamente por la Secretaría de Movilidad de Villavicencio.

Parágrafo Quinto. Las empresas de transporte público colectivo habilitadas con autorización para la prestación del servicio serán los responsables de la implementación y operación de la solución tecnológica bajo la supervisión, vigilancia y control de la Secretaría de Movilidad de Villavicencio.

Parágrafo Sexto. Todo equipo nuevo que ingrese al parque automotor de servicio público colectivo de Villavicencio deberá cumplir con las especificaciones técnicas necesarias para su operación, a través de la solución Tecnológica que se implemente.

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO: SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO- (SRC): En la Prestación del Servicio de Transporte Público Colectivo Municipal las empresas legalmente habilitadas con permiso de operación autorizadas para la prestación del servicio, o el representante legal del consorcio, unión temporal o asociación cuando la autorización para la prestación del servicio se obtenga a través de un convenio de colaboración empresarial deben implementar el sistema de recaudo centralizado mediante el cual se recaudan los dineros por concepto de la tarifa al usuario del sistema de transporte, los cuales se administran a través de un patrimonio autónomo o cualquier otro esquema de administración de recursos autorizado y administrado por una entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, constituido por las empresas legalmente habilitadas con permiso de operación autorizadas para la prestación del servicio, o el representante legal del consorcio, unión temporal o asociación cuando la autorización para la prestación del servicio se obtenga a través de un convenio de colaboración empresarial, el cual estará sujeto a la auditoría permanente e irrestricta de la autoridad de transporte correspondiente.

El Sistema de Recaudo Centralizado (SRC) es el conjunto de servicios, software, hardware, y demás mecanismos de control centralizados e integrados a dicho sistema, que permite efectuar la operación de recaudo centralizado a través del pago electrónico y/o en efectivo, validado por medios electrónicos que serán administrados a través de un patrimonio autónomo o cualquier otro esquema de administración de recursos

autorizado y administrado por una entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, constituido por empresas legalmente habilitadas con permiso de operación autorizadas para la prestación del servicio, o el representante legal del consorcio, unión temporal o asociación cuando la autorización para la prestación del servicio se obtenga a través de un convenio de colaboración empresarial.

El sistema de recaudo debe compartir la plataforma tecnológica con el sistema de gestión y control de flota, de tal manera que el intercambio de información entre ambos sistemas fluya adecuadamente y sin riesgos de incompatibilidad tecnológica. La plataforma tecnológica debe permitir realizar el control de pasajeros para la verificación del recaudo diario por equipo.

La entidad en quienes se delegue la operación del sistema de recaudo deberá dar cumplimiento a los siguientes principios en el uso, implementación, y operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados (SRC) para los sistemas de transporte público:

- A. Protección de los usuarios en la prestación del servicio de recaudo, garantizando canales seguros y adecuados para el pago del servicio de transporte, así como la provisión de la información necesaria para su uso.
- B. Proteger la información personal y datos que se registre en los sistemas de recaudo de acuerdo con la normatividad vigente.
- C. Garantizar el uso de tecnologías eficientes en los sistemas de recaudo y que generen servicios de valor agregado tanto a las empresas operadoras del servicio como a los usuarios, brindando a estos últimos un trato equitativo.
- D. La libre adopción de tecnologías, teniendo en cuenta recomendaciones, conceptos y normativas de los organismos internacionales competentes e idóneos en la materia, que permitan fomentar la eficiente prestación de servicios, contenidos y aplicaciones que usen Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, garantizar la libre iniciativa privada, la libre y leal competencia, y que su adopción sea armónica con el desarrollo ambiental sostenible.

Cuando el pago se realice con dinero en efectivo será validado a través de instrumentos que permitan llevar un registro simultáneo del ingreso del usuario al transporte público.

ARTÍCULO DECIMO SEXTO. SEGUIMIENTO DE IMPLEMENTACIÓN DE TECNOLOGÍA:

COMITÉ TÉCNICO OPERATIVO.

A partir de la vigencia del presente decreto se conformará un comité operativo integrado por el Secretario de Movilidad o quien éste delegue, el Director de Planeación y Prospectiva o quien éste delegue, el Director de Control de Tránsito y Transporte o quien este delegue y las empresas legalmente habilitadas con permiso de operación autorizadas para la prestación del servicio, o el representante legal del consorcio, unión temporal o asociación cuando la autorización para la prestación del servicio se obtenga a través de un convenio de colaboración empresarial.

Este comité sesionará al menos una vez cada dos (2) meses con el fin de analizar las condiciones de operación de las soluciones implementadas y los resultados de la operación del sistema, para lo cual podrá formular las recomendaciones que estime pertinentes a las empresas de transporte público habilitadas y con permiso de operación o al consorcio, unión temporal o forma asociativa en que se organicen cuando se preste el servicio por convenio de colaboración empresarial. La sesión a comité deberá ser convocada por la Secretaría de Movilidad.

ARTÍCULO DECIMO OCTAVO. CUMPLIMIENTO DE DISPOSICIONES AMBIENTALES. Los equipos para la prestación del servicio de transporte público colectivo deberán dar cumplimiento a los parámetros ambientales contenidos en las siguientes Resoluciones y las que en conexidad sean aplicables:

- Resolución Ministerio de Ambiente N° 601 de 2006: Por la cual se establece la norma de calidad del aire o nivel de inmisión, para todo el territorio nacional en condiciones de referencia.
- Resolución Ministerio de Ambiente N° 182087 de 2007: Por la cual se modifican los criterios de calidad de los biocombustibles para uso en motores diésel como componente de mezcla con el combustible diésel de origen fósil en procesos de combustión, norma expedida entre los Ministerios de Minas y Energía y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.
- Resolución Ministerio de Ambiente N° 909 de 2008: por la cual se establecen las normas y estándares de emisión admisibles de contaminantes a la atmósfera por fuentes fijas y se dictan otras disposiciones.
- Resolución Ministerio de Ambiente N° 910 de 2008: Por la cual se reglamentan los niveles permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres, se reglamenta el artículo 91 del Decreto 948 de 1995 y se adoptan otras disposiciones.
- Resolución Ministerio de Ambiente N° 2604 de 2009: Por la cual se determinan los combustibles limpios teniendo como criterio fundamental el contenido de sus

componentes, se reglamentan los límites máximos de emisión permisibles en prueba dinámica para los vehículos que se vinculen a la prestación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros y para motocarros que se vinculen a la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto y se adoptan otras disposiciones, norma expedida entre los Ministerios de Minas y Energía y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.

ARTÍCULO DECIMO NOVENO: CONTROL Y VIGILANCIA. El control y vigilancia de lo establecido en el presente Decreto, estará a cargo de la Secretaría de Movilidad de Villavicencio.

Parágrafo Primero: En caso que la Secretaría de Movilidad verifique incumplimiento de los niveles de servicio y/o condiciones mínimas de operación en los parámetros establecidos en el presente Decreto o los Actos Administrativos complementarios, y sin perjuicio de las sanciones a que haya Lugar, determinará la necesidad de convocar a licitación pública para la adjudicación de la operación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal en los términos del Artículo 2.2.1.1.5.4 del Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte 1079 de 2015.

ARTÍCULO VIGÉSIMO: TRANSICIÓN. - Las empresas legalmente habilitadas con permiso de operación autorizadas para la prestación del servicio, o el representante legal del consorcio, unión temporal o asociación cuando la autorización para la prestación del servicio se obtenga a través de un convenio de colaboración empresarial y autorizadas para prestar el servicio Público de transporte colectivo municipal serán responsables por la eficiente y segura prestación del servicio en el Municipio de Villavicencio hasta tanto inicie la operación del SETP. Una vez se cuente con las condiciones que permitan la implementación futura del SETP en los términos de la normatividad nacional que regula la materia, se definirá la aplicación de las normas que definen la transición e implementación de dicho sistema.

ARTÍCULO VIGÉSIMO PRIMERO: DELEGACION. - En todo caso, por circunstancias o necesidades de la prestación del servicio de transporte público colectivo, delegase en forma expresa al Secretario de Movilidad del Municipio de Villavicencio la facultad de ajustar, de ser necesario, las condiciones, términos y plazos concedidos en el presente decreto, mediante actos administrativos que lo regulen.

ARTÍCULO VIGÉSIMO SEGUNDO: PUBLICIDAD. Dese cumplimiento a lo dispuesto en la Ley 1437 de 2011 – ⁵Art. 8º. – numeral 8o.; una vez lo anterior, el presente Acto Administrativo será divulgado en la página WEB de la Alcaldía Municipal de Villavicencio.

⁵ L. 1437/2011 – Art. 8º. – Nral. 8º. Los proyectos específicos de regulación y la información en que se fundamenten, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas. Para el efecto, deberán señalar el plazo dentro del cual se podrán presentar observaciones, de las cuales se dejará registro público. En todo caso la autoridad adoptará autónomamente la decisión que a su juicio sirva mejor el interés general.

ARTÍCULO VIGÉSIMO TERCERO: VIGENCIAS Y DEROGATORIAS. El presente Decreto rige a partir de su publicación, suspende el Decreto 350 de 2023 hasta que se cuente con las condiciones que permitan la implementación futura del SETP, y deroga el Decreto 409 de 2023 y demás disposiciones que sean contrarias.

Expedido en Villavicencio, Meta, a los _____

COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

BORRADOR