

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DEL VALLE DE ABURRÁ Y EL PEQUEÑO TRANSPORTADOR

MAIDA DIONIS BEDOYA LEAL
LILIANA PATRICIA LEAL LUGO

1. Consideraciones Generales

El modelo de operación del sistema de transporte en Colombia, específicamente en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, genera dificultades y traumatismos para la operatividad, lo cual redundo en una deficiente prestación del servicio violando con ello derechos fundamentales para la vida en comunidad, pues la movilidad se relaciona directamente con el derecho a la libertad de locomoción establecido en el artículo 24 de la Constitución Política.

En este momento histórico, el transporte público en el Área Metropolitana se ejecuta contrariando los principios que irradian la regulación sobre la materia, generando altos costos operacionales, atentando contra el medio ambiente, presentando altos niveles de inseguridad para los usuarios. En éste sentido, de acuerdo con la normatividad que regula el transporte público en Colombia, dicho servicio debe ser prestado y controlado directamente por empresas legalmente constituidas y habilitadas; y en realidad éstas simplemente sirven como intermediarias para la operatividad y con el único fin de dar cumplimiento a requisitos formales, entrando

en abierta contradicción con el propietario del vehículo, pues es éste quien efectivamente presta el servicio contando con plena libertad para la selección del conductor y las decisiones sobre los asuntos relacionados con el vehículo, lo cual deriva en que el servicio pierde control y eficacia, siendo pocas empresas las que tienen un manejo organizado de la operación, determinando que su funcionamiento no sea acorde con el fin para la que fue constituida como responsable de una ruta determinada.

A la anterior problemática se suma una situación aun más grave y es la entrega por parte de las autoridades de los distintos municipios de rutas sin la planeación, generando altos índices de ineficiencia, donde en muchos casos una ruta se entrega a varias empresas o se entregan rutas que coinciden en varios trayectos, lo que genera una guerra entre propietarios de las mismas empresas por ganar un pasajero que desemboca en una deficiente prestación del servicio y grandes índices de accidentalidad y violencia; sumando a todo ello, que no ha sido pacífica la relación entre las distintas autoridades municipales del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, quienes tienen ideas diversas e intereses encontrados a la hora de definir las políticas en materia de transporte dentro del área de influencia, generando oposición en la posibilidad que el transporte sea entregado a una sola autoridad quien quedaría con toda la coordinación de los sistemas de transporte masivo en el Área Metropolitana.

Todas estas situaciones generan conflictos internos al interior de las empresas, entre conductores, propietarios, funcionarios operativos y administrativos de las empresas, situación que es bien conocida por la administración de cada municipio, las cuales han tomado medidas individuales, que si bien, buscan que las empresas tomen el control sobre la prestación del servicio, generan problemas más graves y

enfrentamientos significativos, y son insuficientes frente a los altos índices de accidentalidad, contaminación y zozobra entre quienes participan en la operación del transporte, tal y como se expondrá seguidamente.

Conscientes de esta situación y con el fin de dar una solución definitiva a esta problemática, las autoridades nacionales deciden regular la participación de la Nación y de los particulares en la organización y desarrollo de un verdadero sistema integrado de transporte masivo, es así como en la Ley 812 de 2003, de acuerdo a estudios técnicos, estableció la política a la que se debían ceñir las distintas autoridades involucradas, desarrollando parámetros claros para el desarrollo del sistema, los cuales fueron plasmados en el Documento CONPES 3307 del 6 de septiembre de 2004, con lo cual se busca dar un giro al transporte público en el Área Metropolitana.

Por tanto este trabajo se justifica en el análisis de la problemática jurídica alrededor de la adjudicación del nuevo sistema integrado de transporte masivo y la situación del pequeño transportador frente al modelo, que se debe analizar a la luz de la legislación sobre esta materia, como la Constitución de 1991, ley 86 de 1989, la ley 105 del 1993, la ley 336 de 1996, la ley 310 de 1996 y la ley 80 de 1993 y sus decretos reglamentarios y leyes que las modifiquen o adicionen.

El objetivo es determinar cuáles fueron los primeros avances de la ciudad de Medellín en cuanto a la implementación de sistemas de transporte público; indicar que regulación y que políticas existen actualmente en materia de transporte público masivo, y cuáles de ellas hacen alusión a los pequeños propietarios de vehículos de transporte público colectivo urbano, señalar cuáles sistemas integrados de transporte masivo actualmente se encuentran en operación y que hechos relevantes para el

desarrollo de este trabajo se evidencian de los mismos, determinar cuáles son los entes intervinientes en el proceso de implementación del SITM y su incidencia dentro del proceso, indicar cuáles son los eventos de mayor relevancia que han incidido en la puesta en marcha del Sistema Integrado de Transporte Masivo, resaltar cuál ha sido la posición de las Empresas Transportadoras frente a la adjudicación de las rutas alimentadoras del Sistema Integrado de Transporte Masivo y establecer cómo avanza el proceso de adjudicación de las rutas alimentadoras del Sistema Integrado de Transporte Masivo.

2. NORMATIVIDAD Y POLÍTICA COLOMBIANA EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO Y MASIVO FRENTE A LOS PEQUEÑOS PROPIETARIOS DE LOS VEHÍCULOS

La regulación constitucional en materia de transporte público, se enmarca dentro el denominado “tríptico económico constitucional” el cual agrupa el derecho al trabajo, el derecho a la propiedad privada y el derecho a la libertad de empresa, donde si bien por disposición constitucional se garantiza el desarrollo de los mismos, se establecen de igual manera unos límites, en aras de la función social que estos implican.

En este orden de ideas los prestadores del servicio público de transporte, están facultados tanto legalmente como constitucionalmente para prestar el servicio público de transporte de pasajeros en las distintas modalidades, pero que en desarrollo de esa actividad siempre deberán ceñirse a los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte y las autoridades investidas con facultades reguladoras, con

base en el artículo 365 de la Constitución Política, efectúan el control y la vigilancia de toda la actividad, a fin de lograr la prevalecerán los derechos de los destinatarios del servicio público ofrecido, en virtud de la prevalecía del interés general sobre el particular.

En lo tocante a la regulación legal, la ley 105 de 1993, distribuye competencias entre al nación y las entidades territoriales en materia de transporte publico, fundando la prestación del servicio en los principios del Acceso al Transporte Público, Carácter del servicio público del transporte, Colaboración entre entidades, Participación Ciudadana, Rutas para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros, Libertad de Empresa, Permisos o contratos de concesión, Transporte intermodal y Subsidios a determinados usuarios del transporte público, principios que deben irradiar la prestación del servicio publico de transporte y establece reglas claras para todos los intervinientes en la actividad transportadora, en pro de una prestación del servicio, segura, eficiente y coherente con la ciudad en la cual se aplique.

La Política Colombiana en materia de Transporte Público está plasmada en diversos documentos, como leyes, decretos, resoluciones, planes de desarrollo de cada ciudad, las disposiciones del Ministerio de Transporte como rector de la actividad y frente al asunto que nos convoca en documentos que regulan las políticas para el desarrollo económico y social del país.

En el Plan Nacional de Desarrollo 2002 – 2006, ley 812 de 2003, dentro del capítulo 2, donde se desarrolla la infraestructura estratégica en transporte y el capitulo 3 del Plan Nacional de Desarrollo 2006 – 2011 , ley 1151 de 2007, dentro de las políticas de transporte urbano y movilidad, definen políticas claras en

materia de movilidad con la implementación de sistemas integrados de transporte masivo, por lo cual el Consejo Nacional de Política Económica y Social –CONPES- en materia de transporte por medio de documentos Conpes desarrollados entre el año 2003 – 2009, hace un análisis de la problemática del transporte público colectivo en Colombia, identificando las diferentes deficiencias en materia de transporte público y los factores que inciden en las mismas, presentando por tanto la política del gobierno nacional para el desarrollo de sistemas integrados de transporte masivo en las grandes ciudades del país a fin de planear y gestionar el tráfico y transporte en las mismas, de igual manera dentro de la política económica y social, se resalta la experiencia de los transportadores locales, donde convergen tanto empresas, como propietarios de vehículos, señalando que para efectos de determinar los requisitos para efectos de la operación del sistema sería necesario incentivar la participación de los mismos. Y finalmente el documento CONPES 3573 del 16 de marzo del 2009 establece unos cambios sustanciales en las consideraciones efectuadas en los conpes de años anteriores sobre el tema, estableciendo la necesidad de implementar la integración tarifaria, física, operativa y organización con el Metro de Medellín, haciendo alusión al convenio inter-administrativo suscrito entre Metroplús S.A. y el Metro de Medellín donde se entrega a este último la operación, recaudo, administración de estaciones y el control de la operación del sistema Metroplús,

3. DESARROLLO Y ESTRUCTURA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE EN EL VALLE DE ABURRÁ

Específicamente el SITM del Valle de Aburrá, nace para reformar el concepto de movilidad en los municipios de Medellín, Envigado e Itagüí, dado que en la actualidad existen 194 rutas que operan en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, que son atendidas por 24 empresas de transporte, siendo el actual un sistema con trazados y diseños irregulares, orientado en busca del beneficio individual de las empresas de transporte, lo cual deriva en sobre oferta del transporte público, que a su vez da lugar a congestión vial y contaminación ambiental.

3.1. PRINCIPALES ACTORES QUE INTERVIENEN EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRÁ.

Dentro de los actores intervinientes encontramos al Metro de Medellín, la Sociedad Metroplús S.A, Área Metropolitana del Valle de Aburrá, los municipios, las empresas transportadoras y los propietarios de vehículos.

La Empresa de transporte Masivo del Valle de Aburrá o Metro de Medellín, fue creada el 31 de mayo de 1979, cuando se da inicio a la elaboración de los estudios de factibilidad técnica y económica; en el mes de noviembre de 1995 empezó a operar la primera línea (Línea A) entre el Poblado y Niquía, en igual sentido el 7 de agosto de 2004 entró en funcionamiento el Metro cable Línea K hacia el Nororiente y el 3 de marzo de 2008 fue puesto en marcha el Metro cable línea J que atiende la zona Centro y Noroccidental. A esta red existente, el 30 de julio de 2004, se adiciona la Línea K, un exótico sistema por cable denominado Metrocable, que parte de la estación Acevedo y logra extenderse hasta la parte alta del barrio Santo Domingo, consiguiendo con ello al integración del sistema de sectores marginados de la población ubicados en las periferias y finalmente el ultimo entramado agregado al sistema fue la línea J, que se enlaza a las líneas férreas A y B,

por el sistema de cable que se une a la estación San Javier y llega hasta el corregimiento de San Cristóbal.

Una vez puesto en marcha el Metro de Medellín, se proyectó que movilizaría un millón de pasajeros diarios, tarea que debía emprenderse con un sistema básico de 30 km, con sólo dos líneas y 25 estaciones. Hasta 2004, el metro de Medellín sólo transportaba unos 240 mil pasajeros diarios y con la integración de algunas rutas de operación y el Metrocable hoy se movilizan cerca de 400 mil pasajeros¹.

De igual manera se constituyó la Sociedad Metroplús S.A, 21 de febrero de 2005, con el objeto principal de planear, ejecutar, poner en marcha y controlar la adecuación de la infraestructura y la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Pasajeros SITM de mediana capacidad en el Valle de Aburrá y su área de influencia y de igual manera ejercer la titularidad del sistema buscando promover y beneficiar la prestación del servicio de transporte.

Sociedad que conforme a sus estatutos, suscrito el 6 de enero de 2009 Convenio interadministrativo, entregando al Metro de Medellín, la operación, para que integre a su objeto social, la ejecución directamente o a través de terceros, todas las actividades previas, concomitantes y posteriores, para operar y mantener el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros SITM de Mediana Capacidad en el Valle de Aburrá y su respectiva área de influencia que servirá en los municipios de Medellín, Barbosa, Girardota, Copacabana, Bello, Itagüí, La Estrella, Caldas, Sabaneta y Envigado y su área de influencia, por lo cual actualmente al Metro de

¹ Fuente DANE, Boletín 1 de diciembre de 2008

Medellín le corresponde el diseño operacional y la planeación del sistema y todas las acciones principales y accesorias necesarias para la administración y operación eficaz y eficiente del servicio de transporte.

Sin embargo en vista de la naturaleza del Metro como Empresa Industrial y comercial del Estado surgen una serie de interrogantes que aun no han sido resueltos y que se expondrán más adelante, pues son fundamentales para las conclusiones de este trabajo, en vista de que el Metro de Medellín queda investido de grandes facultades en la nueva estructura del sistema Integrado de Transporte y por tanto también adquiere una serie de obligaciones.

Con relación a las autoridades que intervienen, es necesario mencionar el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, la cual tiene el compromiso de consolidar el progreso y el desarrollo armónico de la gran Región Metropolitana, desempeñando funciones de planeación como su razón de ser, es autoridad ambiental y de transporte masivo de mediana capacidad. La cual a través de acto administrativo 5256 del 18 de julio de 2003, se aprobó como autoridad de transporte para la administración de los corredores del Sistema Integrado de Transporte Público Masivo de mediana capacidad Metroplús en el Valle de Aburrá y por resolución 2179 del 26 de mayo del 2006, el Ministerio de Transporte la aprobó como autoridad del transporte para el Sistema masivo, metro y Metrocable en el Valle de Aburrá al Área Metropolitana.

Posteriormente y con el fin de incluir las áreas urbanas y suburbanas de los municipios de Girardota, Barbosa, Copacabana, Sabaneta, La Estrella y Caldas, fue derogada la resolución 4801 por solicitud del Área Metropolitana del Valle de Aburrá

² y se expide la resolución 1371 del 14 de abril del 2008 por parte del Ministerio de Transporte donde se define claramente el Área de influencia del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Valle de Aburrá y se aprueba la autoridad de transporte en relación con el tren suburbano, metro, cable, bus rápido y buses alimentadores presentes y futuros, quedando el Área metropolitana con grandes facultades con relación a estos temas.

Posteriormente y en vista de las situaciones que podían presentarse y con el fin de que existiera una entidad que se encargara de reglamentar el Fondo de Racionalización metropolitana se expide el acuerdo metropolitano número 7 del 26 de abril del 2006; “Por el cual se otorga una competencia al Director del Área Metropolitana del Valle de Aburrá para elaborar el Reglamento Metropolitano para el manejo de los Fondos de Racionalización del Transporte Público Colectivo y su administración”.

De igual manera se erige al municipio como entidad fundamental de la división político administrativa del Estado, que le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir con las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes, concretamente las funciones a este otorgadas en el artículo 311 de la Constitución Política.³

Y que cuando dos o más municipios tengan relaciones económicas, sociales y físicas, que den al conjunto características de un área metropolitana, podrán organizarse como entidad administrativa encargada de programar y coordinar el desarrollo armónico e integrado del territorio colocado bajo su autoridad; racionalizar la

² Comunicado 28100 del 30 de abril del 2007 por parte del Director del Área Metropolitana al Ministerio de Transporte.

³ Artículo 311 de la Constitución Política.

prestación de los servicios públicos a cargo de quienes la integra, y, si es el caso, prestar en común algunos de ellos; y ejecutar obras de interés metropolitano⁴.

Las empresas de transporte público colectivo de pasajeros juegan un papel significativo en este sistema, quienes si están legalmente constituidas y debidamente habilitadas, cuentan con permiso de operación para prestar dicho servicio en la modalidad respectiva por la Secretaria de Transito del correspondiente municipio donde opera, a la fecha existen en el Área Metropolitana 58 empresas de transporte, según datos entregados por la Secretaria de Transportes y Transito de Medellín, conforme a estudio realizado en el año 2007.

Los propietarios de los vehículos, quienes no tienen ninguna propiedad de las empresas y se vinculan a las mismas a través de un contrato de vinculación, de los cuales a la fecha existen en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá 5.500, según datos entregados por la Secretaria de Transportes y Tránsito de Medellín, por estudio realizado en el año 2007, los cuales no están organizados, solo existe una agremiación que agrupa a algunos de ellos, denominada APROBUS y que ha tenido representación en la Mesa de Trabajo del Transporte.

De igual manera existe una organización incipiente de algunos propietarios de vehículos de la zona sur, conformada por transportadores de Cootrasana, Guayabal, Taxiger y Expreso Campo Valdés, quienes vieron la necesidad de agruparse a fin de competir en el nuevo sistema de transporte masivo, conformando la sociedad anónima Comas S.A. registrada en enero de 2006 y que la fecha cuenta con un capital autorizado de \$ 7.000.000.000, capital suscrito de \$ 6.320.450.000, capital pagado \$5.271.940.000 y con un compromiso de suscripción \$1.200.000.000.

⁴ Artículo 319 de la Constitución Política.

3.2. POSICIÓN DE LOS TRANSPORTADORES FRENTE A LA ADJUDICACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO.

Se hace necesario diferenciar para este análisis a las empresas de transporte que tradicionalmente han desarrollado actividades en el Valle de Aburrá y que han sido habilitadas por los diferentes municipios y a los propietarios de los vehículos que pertenecen a dichas empresa en calidad de vinculados, y que han suscrito contrato de vinculación⁵ para la operación de sus equipos en determinada ruta.⁶

La posición general de las Empresas de Transporte Público Colectivo Urbano de Pasajeros y Aprobis, ha sido su rechazo a que la operación del Sistema Integrado del Transporte Masivo del Valle de Aburrá se efectuó por medio de licitación pública, considerando que se debe adjudicar de manera directa a los operadores actuales del sistema.

⁵ Decreto número 170 de febrero 5 de 2001, expedido por el Ministerio de Transporte. Artículo 47.- Vinculación. La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de este al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente.

Artículo 48.- Contrato de vinculación. El contrato de vinculación del equipo se regirá por las normas del derecho privado debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permitan definir la existencia de prorrogas automáticas y los mecanismos alternativos de solución de conflictos....

⁶ Decreto número 170 de febrero 5 de 2001, expedido por el Ministerio de Transporte. Artículo 7, Ruta es el trayecto comprendido entre un origen y un destino, unidos entre sí por una vía, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias, paraderos y demás aspectos operativos.

Un papel importante juega actualmente la Corporación de Transportadores Urbanos de Medellín, conformada por 22 empresas del área urbana y constituida con el fin de lograr la integración de las empresas en torno a unos mismos objetivos y filosofía orientada a fortalecer la actividad del transporte urbano, quienes en reunión sostenida con el Ministro de Transporte el 22 de mayo de 2007, manifestaron por intermedio de su Gerente Héctor Cadavid, que la licitación pública no le brinda ninguna garantía a los transportadores.

En general todos los propietarios de las empresas de transporte consideran que no se debe licitar la adjudicación de la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo, fundamentado su postura en el hecho que han venido operando en la búsqueda de brindar mejores garantías a los usuarios del servicio de buses y que los cambios propuestos solo buscan afectar la estabilidad en la actividad.⁷

En este sentido las empresas de transporte abogan por la adjudicación directa pues a su entender el ordenamiento jurídico favorece plenamente al transporte local y la legislación actual le da facultades al Gobierno Nacional o local para determinar que la adjudicación del sistema Metroplús sea directa sin necesidad de licitaciones, citando para tales efectos el artículo 21 de la ley 336 de 1996, el cual prohíbe abrir licitaciones públicas para adjudicar la operación de rutas de transporte, sin un estudio técnico que acredite de manera suficiente la demanda insatisfecha y consideran que en Medellín y el Área Metropolitana solo se cuenta con un estudio efectuado por la Universidad Nacional⁸ el cual por el contrario arrojó resultados de sobreoferta de sillas.⁹

⁷ Tomado revista Transporte y Transito Nuevo Milenio, Edición 138- jun. /jul. de 2007, Pág10 y 11.)

⁸ Modelación de la distribución de viajes en el valle de Aburrá utilizando el modelo gravitatorio, tomada inicialmente de medios informales y posteriormente de informe publicado en:
<http://dyna.unalmed.edu.co/ediciones/158/articulos/a19v76n158/a19v76n158.pdf>

⁹ Tomado revista Transporte y Transito Nuevo Milenio, Edición 138- jun. /jul. de 2007, Pág. 16

En el mismo sentido y según el análisis realizado por el jurista Albeiro Purgarín, concluye que "los operadores del transporte en el Valle de Aburrá han demostrado la probidad administrativa, técnica, financiera y jurídica como ejecutores por más de seis décadas de este servicio público"; indica de igual manera "que si no se han configurado rupturas que radicalmente cambien la modalidad de transporte, no hay supuestos fácticos que permitan la innovación de condiciones jurídicas para demandar nuevos operarios; y que; la propuesta licitatoria, por antijurídica, infringe derechos sustanciales y procesales aumentando los riesgos inherentes a esa modalidad contractual como son el financiero, administrativo y técnico y que al no constituirse circunstancias fácticas y jurídicas de ruptura, que anuncien un nuevo modelo distinto al actual, tampoco es procedente ni conducente anular o revocar una actuación legítima y legal, por parte tanto del administrado como del administrador, para constreñir a una nueva adjudicación, porque ni es nueva la modalidad, ni son nuevos los operarios, ni son nuevos"¹⁰.

El Doctor Jorge Mario Cardona Representante de la sociedad Comas S.A en entrevista concedida a la revista Nuevo Milenio Tránsito y Transporte¹¹, señala que si el sistema de Transporte Masivo se adjudica de manera directa, esta se efectuará a las empresas legalmente habilitadas, y no a los propietarios de vehículos de transporte, quienes tendrían que asociarse con las empresas como única alternativa para no desaparecer y bajo las condiciones que las empresas transportadoras impongan, lo cual considera injusto, teniendo en cuenta que serán los propietarios los más perjudicados con esta situación; en este punto cabe señalar que la Sociedad Comas S.A, ha adelantado un proceso de ahorro por medio de un fondo

¹⁰ Estudio realizado por el Doctor Albeiro Pulgarín para la Mesa de Trabajo del Transporte donde se analiza la legitimidad y legalidad del transporte Público del Valle de Aburrá, documento inédito entregado a la mesa de transporte año 2007 y facilitado por el profesor para el presente trabajo.

¹¹ Tomado revista Transporte y Transito Nuevo Milenio, Edición 147- mayo/ junio de 2008, Pág. 28

común,¹² y buscan como único fin participar en la licitación pública y en general en el proceso de contratación del Transporte Integrado de Transporte Masivo y de los alimentadores del Metroplús, para que sean tenidos en cuenta en la contratación del sistema.

Frente a la adjudicación de las rutas integradas al SITM , el Abogado de la mesa de Transporte Diego Mauricio Correa Montoya en declaraciones a la revista Tránsito y Transporte Nuevo Milenio¹³, resalta necesidad de efectuar un estudio tendiente a acreditar la demanda insatisfecha, lo cual a la luz del artículo 21 de la Ley 336, para efectuar proceso de licitación es necesario adelantar los estudios previos pertinentes que den a conocer que la demanda es insatisfecha, y que dicha actuación debe emprenderse tanto cuando la iniciativa particular proponga conjuntamente la construcción de la infraestructura del transporte y la prestación del servicio, o la implantación de un sistema de transporte masivo.

En lo relativo a los sistemas de adjudicación de los sistemas de transporte público de acuerdo con el artículo 16 de la Ley 336 de 1996, la prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la habilitación y a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según que se trate de rutas, horarios o frecuencias de despacho, o áreas de operación, servicios especiales de transporte, tales como: escolar, de asalariados, de turismo y ocasional. En igual sentido el artículo 19 de la citada ley indica que el permiso para la prestación del servicio público de transporte se otorgará mediante concurso en el que se garanticen la libre concurrencia y la iniciativa privada sobre creación de nuevas empresas, según

¹² *Ibíd.*

¹³ *Ibíd.*, Edición 138 - jun. /jul. de 2007, Pág. 16

lo determine la reglamentación que expida el Gobierno Nacional. Cuando el servicio a prestar no esté sujeto a rutas y horarios predeterminados el permiso se podrá otorgar directamente junto con la habilitación para operar como empresa de transporte.

En general las inquietudes y la negativa de los transportadores a la licitación pública se generó con la publicación el 22 de mayo de 2007 de un memorando informativo¹⁴ que daba a conocer los desarrollos y avances del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, SIT-VA, ofreciendo una visión integral de los diversos aspectos, factores y actores que intervienen en el Sistema y dentro del cual se daba a conocer la licitación pública para la concesión de la operación troncal y de alimentación del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, contratación que se dividía en siete (7) zonas de operación, adjudicando la alimentación del SIT- VA y una participación correlativa en la operación de las troncales del Sistema Metroplús, dando lugar a la contratación de hasta siete (7) concesionarios.

Si bien en dicho proyecto dentro de los factores de selección daba un porcentaje de calificación a los oferentes que demostraran una vinculación efectiva de pequeños propietarios, generó grandes debates en el sector transportador, llevándolos incluso a formar mesas de trabajo y reuniones con el Ministerio de Transporte, Carlos Uriel Gallego, funcionario que ha reiterado la necesidad de adelantar un proceso licitatorio para la adjudicación del SITM.

4. CONCLUSIONES GENERALES

¹⁴ Publicación del memorando puede consultarse en http://www.metroplus.gov.co/metroplus/index.php?sub_cat=132

A la fecha de entrega de este trabajo no existen aun directrices claras para la adjudicación del sistema integrado de transporte masivo, ni cual va ha ser el papel del pequeño transportador en el mismo, sin embargo es necesario a extraer conclusiones que nos permitan construir un acercamiento al tema, teniendo en cuenta los diferentes acontecimientos que se han desarrollado en los Municipios que conforman el Valle de Aburrá.

En este punto, se hace necesario, centrar el análisis principalmente frente a las actuaciones que deberá emprender la Empresa de Transporte Masivo del Aburrá, Metroplús S.A., a fin de poner en marcha la operación del sistema Integrado de Transporte Masivo, y las acciones que va tomar el Metro de Medellín, en vista de la entrega que le hace el Metroplús por medio de Convenio interadministrativo, el virtud del cual le corresponde al Metro el diseño operacional y la planeación del sistema para la administración y operación eficaz y eficiente del servicio de transporte público.

El primer interrogante es si el Metro de Medellín, para la operación del sistema necesariamente prestará el servicio directamente o a través de contratación con terceros, pues este cuenta con ambas opciones, pero no todas validas a la luz de la ley.

En caso de que decida prestar el servicio a través de terceros consideramos que este tendrá que efectuar un proceso de contratación que debe respetar la Resolución emitida por la Junta Directiva del 28 de diciembre de 2007 donde se adopta el sistema de contratación de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, dentro del

cual se indica que dada su calidad de Empresa Industrial y comercial de estado y dentro del marco de la libre competencia de mercados con las demás empresas de transporte del sector público o privado puede contratar de acuerdo con lo establecido en el Artículo 14 de la Ley 1150 de 2007, el cual en definitiva le indica que deberán aplicar el estatuto general de contratación, salvo que se encuentre en competencia con el sector privado nacional o internacional o desarrollen su actividad en mercados monopolísticos o mercados regulados, caso en el cual se regirán por las disposiciones legales y reglamentarias aplicables a sus actividades económicas y comerciales.

En este sentido dado que la excepción solo se aplica en el caso de que en razón de sus funciones sea necesario celeridad para entrar a competir en las mismas condiciones que los particulares, pero para la adjudicación del Sistema Integrado de Transporte el Metro se encuentra en una situación de monopolio donde este, no compete por la prestación del servicio, sino que define todo lo relacionado con el sistema, por lo tanto tendrá que acogerse para la entrega del sistema integrado de transporte masivo a la licitación pública y tendrá que adelantar un proceso contractual más complejo como el establecido en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y sus decretos reglamentarios.

En este punto independientemente del sistema de contratación que defina la autoridad de transporte, en este caso el Área Metropolitana del Valle de Aburra, es importante resaltar que deben tener en cuenta a los pequeños propietarios se tendrá que observar la experiencia desarrollada en la ciudad de Santiago de Cali, donde la autoridad de transporte al efectuar el proceso de concesión para la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros del sistema Mío, por medio de la

licitación pública numero Mc-dt-001 de 2006, puso en consideración los intereses de los pequeños propietarios.

En este sentido es importante resaltar que el Sistema Integrado de Transporte Masivo no solo debe centrar sus esfuerzos en garantizar la inclusión de los pequeños propietarios en la operación del nuevo sistema integrado, siendo además de mayor relevancia definir criterios tendientes a la permanencia de estos en el mismo, evitando con ello que los grandes empresarios utilicen a los pequeños propietarios como un comodín tendiente a la adjudicación y que posteriormente cuando no les sean útiles sean excluidos del sistema y del mercado.

El Documento CONPES número 3573 del 16 de marzo del 2009 de reciente elaboración nos trae elementos de suma importancia, pues centra todo el desarrollo del proceso del Sistema Integrado de Transporte, alrededor del Metro S.A. y de la entrega a este facultades para la operación, recaudo, administración de estaciones y el control de la operación del sistema integrado de Transporte Masivo.

De igual manera el documento establece la obligatoriedad para el Área Metropolitana de realizar un estudio para la reestructuración de transporte público antes de dar inicio a las operaciones, lo que permite que los propietarios sean indemnizados antes de que el sistema de inicio, evitando que estos se vean abocados una vez puesto en marcha el sistema a vender a bajos precios, además este documento dispone la necesidad de que estos hagan parte del nuevo sistema, sin dejar claro que de manera.

No obstante frente a la situación concreta de los pequeños propietarios de vehículos, es claro que en dicho proceso se deberán atender las políticas nacionales y la regulación establecida en la Ley 812 de 2003 y la ley 1151 de 2007, efectuarse un proceso licitatorio, al cual las empresas que ingresen a la puja sean o no empresas de transporte legalmente habilitadas, ofrezcan mayores oportunidades a los pequeños propietarios de vehículos de transporte público colectivo, logrando con ello la democratización de la propiedad, lo cual de igual manera dará lugar a que se promueva la creación conjunta de una nueva empresa de transporte masivo donde confluyan de manera integrada los empresarios y los propietarios.

En todo caso se debe tener en cuenta que de acuerdo con el artículo 9 de la Ley 336 de 1996, el servicio público de Transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se debe prestar por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente.

En este punto y al estar *ad portas* de implementar un nuevo sistema de transporte en el Valle de Aburrá, convergen todas las condiciones a fin de que se dé cabal cumplimiento a las disposiciones normativas, donde realmente se evidencie una verdadera integración de los sistemas, y donde el ente que se encuentra habilitado, persona natural o jurídica, sea el que presta el servicio y que sea una práctica del pasado las políticas donde las empresas transportadoras confluían como una fachada y obtengan solo beneficios económicos, recayendo el peso de la gestión en los propietarios de vehículos, quienes también pueden acreditar experiencia en la prestación del servicio, como elemento habilitante en cualquier proceso licitatorio.

En este punto recae una gran responsabilidad en el ente gestor con relación al Sistema de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, a fin de que las políticas en transporte público se alejen de cualquier tipo de privilegios a favor de las clases dominantes y se dé aplicación a los preceptos y postulados de un estado social de derecho donde deberán prevalecer los intereses colectivos y donde se deben emprender acciones a fin de superar las desigualdades sociales, donde el pequeño transportador es el sujeto vulnerable.

Es de resaltar que la Constitución Política, dispone de todo un sistema de derechos económicos que son la base de la normatividad colombiana en este sentido, estos derechos deben ser tenidos en cuenta en el engranaje legislativo, pues los mismos están fundamentados y propenden por el desarrollo social del país, y contienen premisas que tienden a constituir esos derechos y a garantizar la efectividad de los mismos en un estado social de derecho como el nuestro donde la efectividad de estos es esencial.

Es por ello de conformidad con lo estipulado en la Circular 001 de 2004,¹⁵ que se debe idear un sistema donde, si bien se debe garantizar la libre concurrencia y la iniciativa privada sobre la creación de nuevas empresas de transporte, se debe estimular de igual manera la participación de la industria transportadora local, conformada tanto por las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, como también los propietarios de vehículos destinados a la prestación de dicho servicio, que

¹⁵ Circular 001 de 2004, Suscrita Por El Ministro de transporte Andrés Uriel Gallego. Tomada de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=13430>

desarrollan actividades en las áreas de influencia en las que existen o se vaya a implementar sistemas de transporte masivo.

Frente a las consideraciones del señor Ministro de Transporte en la Circular 001 de 2004, es importante resaltar que si bien la integración de los transportadores y propietarios que actualmente operan el servicio de transporte al nuevo sistema, en aras de criterios de conveniencia por la experiencia que estos puedan aportar, es importante resaltar otras consideraciones desde el punto de vista sociológico y económico, a fin de entender las implicaciones que pueda tener en unos entornos sociales determinados el hecho que unos sectores puedan salir del sistema productivo.

En este sentido cabe resaltar que la gran mayoría de los propietarios de vehículos de transporte público en virtud del precepto constitucional establecido en el artículo 333 de la Constitución Política, el cual privilegia la iniciativa privada y la empresa, preceptúa:

“La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.

La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.

La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.

El Estado, por mandato de ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará y controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.

La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.

De conformidad con las anteriores disposiciones, los transportadores han desarrollado su actividad productiva en la industria del transporte de pasajeros, actividad en la cual han invertido su patrimonio, dedicación y con la cual han solventado las necesidades básicas de sus familias y de igual manera han contribuido al desarrollo y progreso de la ciudad; Es por ello que si de un momento a otro en aras de la implementación de un nuevo sistema de transporte público, que solo tiene como único sustento mejorar las condiciones de vida de los habitantes del Valle de Aburrá, dentro del cual no se previó su inclusión o su permanencia dentro del sistema, podrían constituirse en uno más de los sectores excluidos del mercado y acceso a los bienes y servicios, en este punto es de resaltar, que el hecho que un sector álgido de la población salga del mercado productivo, no solo genera una afectación individual para los individuos, si no que tendrá implicaciones sociales y económicas, pues al ver limitados los ingresos de estos individuos y sus familias verán limitado su acceso a los servicios básicos de salud, educación y en general los bienes y servicios, generando una afectación general en un sector de la economía local, es por esto que previendo tales situaciones a nivel nacional tanto en el plan Nacional de Desarrollo Hacia un estado Comunitario, como en la circular 001 de 2004 y en los documentos CONPES relacionados, se ha reiterado la necesidad de incluir a los transportadores y propietarios en la implementación de los nuevos sistemas de transporte masivo.

Adicional a lo anterior es importante resaltar que no puede entenderse como suficiente, a fin de lograr la permanencia de los pequeños transportadores en el nuevo sistema integrado de transporte masivo del valle de Aburrá, el que se ofrezcan mayores porcentajes a las empresas que ofrezcan mayor vinculación efectiva de pequeños transportadores, siendo necesario que de manera adicional se ideen estrategias, por medio de las cuales una vez empiece a operar el sistema que logre obtener la permanencia de los pequeños propietarios en el sistema, y no en razón de las fluctuaciones del mercado este mismo los excluya.

En vista de que no hay claridad sobre estos temas En tal sentido se realizó un derecho de petición al Metro de Medellín, como entidad encargada de la implementación del sistema Integrado de Transporte Masivo el día 4 de marzo del 2009, donde se pusieron en consideración los siguientes interrogantes:

¿El Metro prestará el servicio de transporte que fue entregado por Metroplús (SITM) directamente o a través de terceros?

En caso de que el Metro entregue la operación a terceros, ¿de qué manera garantizará que se sigan las pautas establecidas por el Ministerio de Transporte por circular No 001 de mayo 5 del 2004 y lo expresado en los documentos CONPES 3167 de mayo 23 del año 2002 y 3260 del 15 de diciembre del año 2003, con relación a los pequeños propietarios?

¿Se podrá prestar el servicio de troncales, es decir el sistema integrado de transporte masivo a través de propietarios de vehículos, o solo se va a contratar con empresas legalmente habilitadas que actualmente están prestando el servicio?

Respecto al sistema troncalizado, ¿como será el sistema de contratación, será a través de una empresa nueva aglutinadora o se entregara teniendo en cuenta el porcentaje de incidencia en la cuenca o zona de operación?

La contratación para el Sistema Integrado de Transporte Masivo ¿se realizará a través de licitación pública?

La respuesta del Metro de Medellín, evidencia una falta de claridad sobre la situación pues con respecto a todos los interrogantes respondieron en el siguiente sentido:

“Sobre el particular, nos permitimos manifestarle que actualmente el tema se encuentra bajo estudio por parte de diferentes autoridades del Municipio, por ello todos y cada uno de los interrogantes que usted plantea es su petición, aun no han podido ser definidos por los actores y por la propia autoridad de transporte, en nuestro caso, el Área Metropolitana de valle de Aburrá”.¹⁶

En este punto independientemente del sistema de contratación que defina la autoridad de transporte, es importante resaltar la experiencia desarrollada en la ciudad de Santiago de Cali, donde la autoridad de transporte al efectuar el proceso de concesión para la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros del sistema Mío, por medio de la licitación pública numero. Mc-dt-001 de 2006, puso en consideración los intereses de los pequeños propietarios, por lo cual dentro de los criterios de elegibilidad y dentro de la Capacidad Operativa del Proponente, se estableció la necesidad de una composición de la estructura societaria del proponente

¹⁶ Respuesta a derecho de petición por parte de la Directora Jurídica del Metro de Medellín, Luz Marina Aristizábal Correa el 12 de marzo del 2009, radicado con el numero 0843.

que contara con mínimo de doscientos sesenta (260) pequeños propietarios transportadores con una participación mínima de cada uno en el capital social del proponente del 0,10%.

5. RECOMENDACIONES

En sentido general, a fin de que el SITM, realmente logre superar las deficiencias que generar el modelo existente en materia de transporte publico, se deberán tener en cuentas las siguientes consideraciones generales:

- El Sistema Integrado de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, debe ser desarrollado en concordancia con los sistemas que actualmente están operando en nuestro país, siendo necesario examinar tanto sus fallas como sus virtudes, a fin de adaptar a nuestra realidad las mayores virtudes y emprender acciones para no repetir los errores en los cuales ya han incurrido, para lo cual se requiere una mejor planeación y una reorganización total en cuanto a las rutas alimentadoras y su operación paralela con los sistemas de buses tradicionales, con lo cual las autoridades de transporte del Valle de Aburrá, en este sentido previendo estas posibles inconvenientes no solo se resuelve en parte, la situación económica y social que le pueda generar a los pequeños propietarios de vehículos, la puesta en marcha del sistema, si no que en gran medida se garantiza que realmente el SITM logre resolver los problemas de movilidad, ya que en la medida que se logre adoptar unas estrategias que permitan que las operadores que actualmente tienen adjudicadas las rutas en las cuales tendrá el SITM su área de influencia, continúen operando en el sistema, sea adscritos a los nuevos operadores o

directamente prestando el servicio en las actuales condiciones se lograra reducir la sobre oferta vehicular y en consecuencia se lograra mejoras en la movilidad.

- Es necesario para la implementación del nuevo sistema de transporte en el Valle de Aburrá, que converjan todos los actores y donde se den las condiciones para que se dé un cabal cumplimiento a la Constitución, la regulación legal en materia de transporte y las políticas estatales relativas al sector transportador, donde se tengan en cuenta los estudios correspondientes que se han realizado y aquellos que están por realizarse, siendo de gran relevancia se dé una verdadera integración de los sistemas, donde se preste el servicio público de transporte en condiciones de seguridad, comodidad y eficiencia.
- Las políticas estatales en materia de transporte público, disponen la necesidad de que el Metro de Medellín, al contratar con terceros la operación del sistema integrado de transporte masivo en el Valle de Aburrá, tenga en cuenta al sector transportador, tanto las empresas como los propietarios, desarrollando políticas que logren alejar cualquier tipo de privilegios a favor de las clases dominantes y se de aplicación a los preceptos y postulados de un estado social de derecho, donde deberá prevalecer el interés colectivo y donde se deben emprender acciones tendientes a superar las desigualdades sociales.

- En el Metro de Medellín como ente gestor, recae una gran responsabilidad, pues debe desarrollar las políticas establecidas en el Gobierno Nacional y de conformidad con lo estipulado en la Circular 001 de 2004, se debe idear un sistema donde si bien se debe garantizar la libre concurrencia y la iniciativa privada sobre la creación de nuevas empresas de transporte, se debe estimular de igual manera la participación de la industria transportadora local, conformada tanto por las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, como también los propietarios de vehículos destinados a la prestación de dicho servicio, que desarrollan actividades en las áreas de influencia en las que existen o se vaya a implementar sistemas de transporte masivo.

BIBLIOGRAFÍA

- **ÁREA METROPOLITANA DE CENTRO OCCIDENTE**, Informe Municipio de Pereira / Sistema Integrado de Transporte Masivo –. Fecha de consulta: 26 de Marzo de 2009. Disponible en

http://www.minhacienda.gov.co/portal/page/portal/MinHacienda/haciendapublica/daf/entidadesterritoriales/vigencia2002_2003/PEREIRA.PDF.

- ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ (2007, 22 de mayo) Memorando de Información de la Estructuración Técnica Legal y Financiera del Sistema Integrado de Transporte Público del Valle de Aburrá No V2.3.

- ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ. Memorando de Información de la Estructuración Técnica Legal y Financiera del Sistema Integrado de Transporte Público del Valle de Aburrá. En http://www.metroplus.gov.co/metroplus/index.php?sub_cat=132 Mayo 22 de 2007. Medellín.

- ÁREA METROPOLITANA. Resolución expedida por el Área Metropolitana No 148 de 2007.

- ÁREA METROPOLITANA. Resolución expedida por el Área Metropolitana No 255 de 2008.

- AUTOR DESCONOCIDO. Estudio del impacto del nuevo sistema de transporte masivo Transmilenio sobre el tejido urbano de Bogotá, Documento en PDF. Fecha de consulta: 25 de marzo de 2009. Disponible en http://www.cpsv.upc.es/tesines/resummaus_alfonsocarrero.pdf.

- AUTOR DESCONOCIDO. Modelo de Estructura Empresarial para el Transporte Público Colectivo. Colombia (2005, 7 de julio). Disponible en: http://sparta.javeriana.edu.co/psicologia/publicaciones/actualizarrevista/archivos/V4N306modelo_empresarial.pdf.

- AUTOR DESCONOCIDO. Sostenibilidad Financiera. Transmilenio S.A. Fecha de consulta: 25 de marzo de 2009. Disponible en: www.nicolasuribe.com/portal/index.php?module=Pagesetter&type=file&func=get&tid=24&fid=descarga&pid=4.

- BORJA, Wilson, Hacia una salida del Transporte público en Bogotá. Fecha de consulta: 5 de Abril de 2008. Disponible en <http://www.viva.org.co/cajavirtual/svc0073/download.php?arch> .

- BRC Investor Services s. a., Ente calificador, Sistema Integrado de Transporte Masivo de Mediana Capacidad para el Valle de Aburrá- Metroplus pasivo asociado a la financiación requerida para la construcción de la infraestructura del sistema., del Comité Técnico del 20 de abril de 2007 acta nmero 4, Consulta el 7 de octubre de 2008 de www.mipagina.net/~brccom/archivos/OPEFO7%20I%2007%20E%20Metroplús%20RA.pdf .

- CARDONA, Carlos Mario. Expreso Campo Valdés en miras a Metroplús. En: Revista Nuevo Milenio Tránsito y Transporte, Volumen 147, Mayo – junio de 2008, Pág. 28.

- CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL REPÚBLICA DE COLOMBIA, Departamento Nacional de Planeación (2007, 10 de abril), Documento CONPES 3465. Concepto favorable para contratación de empréstitos para financiar aportes de la nación a los sistemas integrados de transporte masivo. Tomado de <http://www.dnp.gov.co/PortalWeb/Portals/0/archivos/documentos/Subdireccion/Conpes/3465.pdf>

- CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL REPÚBLICA DE COLOMBIA, Departamento Nacional de Planeación, (2007, 10 de abril), Documento CONPES 3465. Contratación de empréstitos para financiar parcialmente los aportes de la nación a los sistemas integrados de transporte masivo-SITM. Fecha de consulta: 26 de marzo de 2008. Disponible: http://www.dnp.gov.co/archivos/documentos/Subdireccion_Conpes/3465.pdf

- CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL REPÚBLICA DE COLOMBIA, Departamento Nacional de Planeación (2004, 6 de septiembre), Documento CONPES 3307. Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros para el Valle de Aburra. Fecha de consulta: 11 de mayo de 2009. Disponible en: http://www.dnp.gov.co/archivos/documentos/Subdireccion_Conpes/3349.pdf.

- CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL REPÚBLICA DE COLOMBIA, Departamento Nacional de Planeación, (2005, 18 de abril, Documento 3349 CONPES, Sistema Integrado del servicio de transporte masivo de pasajeros del Valle de Aburrá- modificación. En www.dnp.gov.co/archivos/documentos/Subdireccion_Conpes/3349.pdf. (Consulta: 26 de marzo de 2008).

- CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL REPÚBLICA DE COLOMBIA, Departamento Nacional de Planeación, (2006, 11 de diciembre), Documento CONPES 3452. Sistema integrado del servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros del valle de Aburrá- seguimiento. Fecha de consulta: 26 de marzo de 2008. http://www.dnp.gov.co/archivos/documentos/Subdireccion_Conpes/3452.pdf.

- CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL REPÚBLICA DE COLOMBIA, Departamento Nacional de Planeación, (2009, 16 de marzo) Documento CONPES 3573. Sistema integrado del servicio público urbano de transporte Masivo de pasajeros del valle de Aburrá – seguimiento y modificación. Fecha de consulta: 11 de abril de 2009. Disponible en: www.dnp.gov.co/PortalWeb/Portals/0/archivos/documentos/GCRP/Comunicados_Prensa/3573.doc.

- CORREA, Juan Santiago, Urbanismo y Transporte: El tranvía de Medellín, de R. Fecha de consulta: 27 de diciembre de 2008. Disponible en:

<http://www.uexternado.edu.co/facecono/publicaciones/documentos/pdf/DDT%201.pdf>.

- EL MEGABUS. Página institucional Megabus S.A. Fecha de consulta: 25 de Marzo de 2009. Disponible en <http://www.Megabús.gov.co/Megabús.html>.

- Moncada C.A (2005, 7 de julio) Modelo de Estructura Empresarial para el Transporte Público Colectivo, recuperado el 3 de julio de 2008, de http://sparta.javeriana.edu.co/psicologia/publicaciones/actualizarrevista/archivos/V4N306modelo_empresarial.pdf

- SECRETARIO DE TRANSPORTE Y TRANSITO DE MEDELLÍN, Resolución metropolitana expedida por el No 1015 de 2007 la cual reglamentó el fondo de racionalización metropolitano.

- MINISTERIO DE TRANSPORTE, Resolución No 1371 del 14 de abril del 2008.

- MONCADA ARISTIZABAL, Carlos Alberto. Modelo de Estructura Empresarial para el Transporte Público Colectivo, Universidad Nacional de Colombia, Programa de Investigación en Tránsito y Transporte. Fecha de consulta: 3 de Julio de 2008. Disponible en

http://sparta.javeriana.edu.co/psicologia/publicaciones/actualizarrevista/archivos/V4N306modelo_empresarial.pdf.

- MURILLO CORREA, Diego. Adjudicación directa siempre ha sido posible jurídicamente. Revista Transporte y Transito Nuevo Milenio, Volumen 138. jun. /jul. de 2007, Pág. 16.

- PULGARÍN, Albeiro. Informe para la Mesa de Trabajo del Transporte, donde se analiza la legitimidad y legalidad del transporte público del Valle de Aburrá, en documento inédito, presentado ante la mesa de trabajo del transporte en el año 2007.

- TRANSMILENIO S.A. Página institucional Transmilenio s.a, Fecha de consulta: 25 de marzo de 2008. Disponible en: <http://www.transmilenio.gov.co/WebSite/Default.aspx>.

TABLA DE CONTENIDO

1. CONSIDERACIONES GENERALES

3

2. NORMATIVIDAD Y POLÍTICA COLOMBIANA EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO Y MASIVO FRENTE A LOS PEQUEÑOS PROPIETARIOS DE LOS VEHÍCULOS	6
3. DESARROLLO Y ESTRUCTURA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE EN EL VALLE DE ABURRÁ	9
3.1. PRINCIPALES ACTORES QUE INTERVIENEN EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRÁ	9
3.2. POSICIÓN DE LOS TRANSPORTADORES FRENTE A LA ADJUDICACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO	14
4. CONCLUSIONES GENERALES	19
5. RECOMENDACIONES	28
6. BIBLIOGRAFÍA	31