

Medellín, 5 de Agosto de 2014



Radicado 018729

Doctor

**JUAN ESTEBAN MARTÍNEZ RUIZ**  
Subdirector Técnico y Movilidad  
Área Metropolitana del Valle de Aburra  
Ciudad

**ASUNTO: Autorización convenio colaboración empresarial**

**ÁLVARO HERNÁN MEJÍA ESTRADA**, identificado con cédula de ciudadanía No. 8.458.165, actuando en calidad de representante y vocero de las empresas **COOPERATIVA METROPOLITANA DE TRANSPORTES “COOMETROPOL, TRANSPORTES LA MAYORITARIA GUAYABAL S.A.S., TRANSLAMAYA, COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE SAN ANTONIO “COOTRASANA, ACOSTA QUIROZ Y CIA AUTOMOVILES ITAGUI S.C.A, TRANSPORTES ESTRELLA MEDELLIN S.A, TAXIGER LTDA Y CIA SCA, RÁPIDO LA SANTAMARIA SAN PIO Y CIA S.C.A.** asociadas bajo la figura de convenio de colaboración empresarial, presentamos para su consideración, análisis y autorización convenio de colaboración empresarial para la operación conjunta del servicio público de transporte colectivo de pasajeros en la cuenca 4.

La propuesta presentada busca la modernización y reestructuración del transporte público colectivo en la cuenca 4, que incluye la racionalización del parque automotor existente.

De acuerdo a lo anterior y con fundamento en lo establecido en el artículo 36 del Decreto 170 de 2001 y en la autorización de que trata el artículo 6º del Acuerdo Metropolitano No 06 de 2014, presentamos ante dicha entidad documento que contiene el convenio de colaboración empresarial y la propuesta técnica para la operación de las rutas propuestas.

Atentamente,

**ALVARO HERNÁN MEJÍA ESTRADA**  
Representante Legal  
**ALIANZA MEDELLIN ESTRELLA ITAGUI.**

## **CONVENIO DE COLABORACIÓN EMPRESARIAL.**

Entre los suscritos a saber, OSCAR WILLINGTON SÁNCHEZ CARO, identificado con la cédula de ciudadanía No 71.739.459, en calidad de representante legal de la **COOPERATIVA METROPOLITANA DE TRANSPORTADORES DEL VALLE ABURRA "COOMETROPOL."**, con NIT 890904202-0, con domicilio principal en Medellín y de **TRANSPORTES LA MAYORITARIA GUAYABAL S.A.S.**, TRANSLAMAYA, con NIT 890.912.596-0, JOSÉ JAVIER CASTAÑO GIRALDO identificado con cédula de ciudadanía No 70.084.127, en calidad de representante legal de la **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE SAN ANTONIO "COOTRASANA"**, con NIT 890.906.033-1, con domicilio principal en Medellín, JUAN FELIPE ACOSTA QUIROZ identificado con la cédula de ciudadanía No 98.630.068, en calidad de representante legal de **ACOSTA QUIROZ Y CIA AUTOMOVILES ITAGUI S.C.A.**, con NIT 890.916.607-1, con domicilio principal en Itagüí, MAURICIO ALBERTO ACOSTA SUAREZ, identificado con cédula de ciudadanía No 71.641.657, en calidad de representante legal de **TRANSPORTES ESTRELLA MEDELLIN S.A.**, con NIT 890.934.052-0, con domicilio principal en La Estrella, LUIS FERNANDO ESTRADA TORRES, identificado con la cédula de ciudadanía No 6.786.032. en calidad de representante legal de **TAXIGER LTDA Y CIA SCA**, con NIT 890.927.107-8, con domicilio en Itagüí y ÁLVARO HERNÁN MEJÍA ESTRADA, identificado con la cédula de ciudadanía No 8.458.165, como representante legal de **RÁPIDO LA SANTAMARIA SAN PIO Y CIA S.C.A.**, con NIT 890.981.447-6, con domicilio principal en Itagüí, debidamente facultados para suscribir el presente acuerdo y quienes para los efectos de este documento se denominarán las empresas; y en acatamiento a lo establecido en la normatividad vigente, proceden a través del presente documento a plasmar el convenio de colaboración empresarial para la implementación del servicio transporte público colectivo de pasajeros sobre el corredor de la Avenida Guayabal y la cuenca 4, denominado **SOLO BUS**, en los siguientes términos:

### **1. CONSIDERACIONES**

- a) La alianza MEI U.T. que congrega a las empresas Rápido la Santa María, Cootrasana, Automóviles Itagüí, Taxiger y Cia Ltda S.C.A, Translamaya Guayabal S.A.S, Transportes Estrella Medellín S.A (TEMSA) y Coometropol, operadoras del servicio de transporte público colectivo en la zona suroccidente del Valle de Aburrá, conscientes de la necesidad que tiene la región de una participación del sector privado en la

Modernización y optimización del servicio de transporte de pasajeros en la cuenca 4, han concebido una nueva iniciativa como punto de partida para la implementación de un operador unificado de la zona donde prestan sus servicios.

- b) Que a través del presente convenio, se busca iniciar un proceso encaminado a la migración del transporte en la zona hacia una nueva tecnología, que mediante la renovación del parque automotor y la disminución de la sobreoferta, propicie la consolidación de un operador para el futuro de la prestación del servicio con menor impacto ambiental y mayor impacto social.
- c) Esta propuesta se formula con la intención de modernizar y optimizar el servicio de transporte de pasajeros, habida consideración que la Alianza MEI UT se ha concebido con la misión y visión de ser la operadora natural del servicio en su área de influencia, y este esfuerzo es la primera prueba de su capacidad como operador de una nueva forma de prestación del servicio público de transporte para los habitantes del suroccidente del Valle de Aburrá.
- d) Que las autoridades de los municipios donde operarán las empresas que suscriben el presente convenio, a través de sus respectivas secretarías de movilidad han propendido porque en la zona el servicio de transporte se atienda a través de procesos encaminados a la racionalización del uso del equipo automotor, procurando una mejor, eficiente, cómoda y segura prestación del servicio, que brinde a la comunidad en general mejoras en cuanto a congestión, contaminación y bienestar.
- e) Que algunas de las empresas que suscriben el presente convenio de colaboración empresarial requieren adelantar procesos de reposición de su parque automotor por vencimiento de su vida útil, esta situación coyuntural debe ser capitalizada para que el nuevo parque automotor que debe ingresar a la operación no perpetúe el modelo de operación actual, si no por el contrario que desencadene el proceso de cambio en que vienen empeñadas las empresas proponentes, acorde con el Plan de Movilidad trazado para el Valle de Aburrá.
- f) Que a efectos de obtener la autorización para la operación en forma conjunta de las rutas que integrarán este convenio, las empresas ofrecen racionalizar su parque automotor, en la medida en que no existirá un aumento de la capacidad transportadora de las mismas.

g) Que las empresas que suscriben el presente CONVENIO DE COLABORACIÓN EMPRESARIAL son conscientes del papel trascendental que desempeñan los medios de transporte en el desarrollo social y económico.

## **2. FIGURA JURÍDICA ESCOGIDA**

El Acuerdo Metropolitano No 06 del 24 de abril de 2014 en el artículo 6º, habilita a las empresas de transporte público colectivo metropolitano de la cuenca 4, para presentar propuestas conjuntas para la modernización y reestructuración del transporte colectivo bajo la figura de convenios de colaboración empresarial.

Para la implementación del proyecto propuesto para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en la cuenca 4, se hará uso de la figura jurídica del convenio de colaboración empresarial, autorizada por el artículo 36 del Decreto 170 de 2001, con unificación de la operación en cabeza de la empresa Cootrasana, en su etapa inicial.

Así preceptúa la norma que se cita como fundamento para la suscripción del presente acuerdo:

**"- CONVENIOS DE COLABORACIÓN EMPRESARIAL.** La autoridad competente autorizará Convenios de Colaboración Empresarial bajo las figuras del consorcio, unión temporal o asociación entre empresas habilitadas, encaminados a la racionalización del uso del equipo automotor, procurando una mejor, eficiente, cómoda y segura prestación del servicio.

*Los convenios se efectuarán exclusivamente sobre servicios previamente autorizados a alguna de las empresas involucradas, quien para todos los efectos será la responsable de la prestación adecuada del servicio.*

*Igualmente se autorizarán convenios cuando varias empresas conformen consorcios o sociedades comerciales administradoras y/o operadoras de sistemas o subsistemas de rutas asignados previamente a ellas.*

**PARÁGRAFO.-** *En caso de disolución de la unión empresarial, cada empresa continuará prestando la ruta o servicios que tenía autorizado antes de constituirla este artículo”.*

### **3. CLAÚSULAS:**

#### **PRIMERA – CARACTERÍSTICAS OPERATIVAS DE LA PROPUESTA:**

Con la suscripción del presente convenio de colaboración empresarial, se propone la renovación del parque automotor de las empresas con vehículos nuevos que presentan las siguientes características:

- Tecnología EURO4, operando con un combustible limpio, que garantice una reducción en la emisión de gases y ruidos.
- Vehículos con capacidad entre 55 y 60 pasajeros (35 sentados y 25 parados), compatibles con los parámetros definidos para la operación del futuro de la cuenca.
- Un componente tecnológico que incorpore, entre otros, el control de puertas abiertas, control de despachos, sistemas de posicionamiento satelital (GPS), Sensores de puertas y conteo de pasajeros.
- Identificación unificada con una imagen corporativa diferenciadora para el usuario de los vehículos.
- Paradas fijas, con lo que inicia la formación de cultura ciudadana en los conductores, habitantes y visitantes de la cuenca 4.
- Recaudo en caja única, pago por salario fijo a los conductores con las prestaciones sociales correspondientes y jornada laboral de 8 horas diarias, con los beneficios que esto trae.
- Patios definidos fuera de la vía pública para los servicios y disposición de los vehículos en predios de las empresas Cootrasana, Transporte Estrella Medellín, Automóviles Itagüí y Rápido la Santamaría en los sectores de San Antonio de Prado, Limonar, Ferrería, Yarumito, y Calatrava. con capacidad suficiente para alojar los vehículos de la presente propuesta y los demás que continúen en operación de las empresas propietarias de los predios.

- Implementación de procesos de mantenimiento y alistamiento según la Resolución 315 del 6/02/2013, emitida por el Ministerio de Transporte, para garantizar la seguridad de sus pasajeros y conductores.

## **SEGUNDA - DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA:**

La operatividad de la propuesta contempla la reposición de la operación de la cuenca 4, y la reestructuración de sus rutas adicionales, mediante la reposición de un porcentaje de su parque automotor autorizado.

### **3.1 Reestructuración de la oferta del transporte colectivo en la cuenca**

De manera progresiva y en la medida que se implementen las etapas contempladas para que el corredor entre en operación, se requiere una reorganización de rutas en la cuenca, que evite recorridos paralelos y redundantes, cuidando de no generar zonas desatendidas, por ello se establece que algunas rutas dejarán de operar porque su servicio será atendido por el corredor y otras rutas cambiarán su función con recorrido al centro, por la integración al corredor troncal de la Avenida Guayabal.

De esta forma se realizó un diseño de los recorridos de las rutas acorde a la nueva función que cumplirían en la cuenca, ello se realizó adoptando una división de la entrada en operación por etapas, realizando un cubrimiento integral de la zona reestructurada, entrando de manera paralela la operación de la troncal y las diversas integraciones que se puedan generar.

Se da inicio a la primera etapa con los siguientes recorridos:

- Origen en el barrio Barichara por la vía metropolitana hasta el sector de San Francisco y empalmando la troncal en el sector de San Gabriel.
- Origen en Villa Lía con integración en la troncal en Ditäires
- Origen en La Estrella desde el sector de Ferrería.

Estos tres orígenes tendrán como destino El Parque San Antonio en Medellín.

En esta etapa se implementarán las integraciones del Vergel, Torres de Barcelona y Cristo Rey; Y se retiran las rutas que se afectan por el paso de los nuevos vehículos como lo expresa la tabla 19 (resaltados de color azul primera etapa).

La segunda etapa está conformada por los recorridos, así:

- Origen San Antonio de prado por toda la vía principal y que se convierte en el origen de la troncal principal.
- Reestructuración del origen La Estrella propuesto en la primera etapa.
- Se implementa el segundo destino: La Minorista.

En esta etapa se implementan las integraciones de Pilsen, Yarumito, Santa María La Nueva, Los Gómez - El Rosario, el Ajizal y la Raya; Y se retiran las rutas que se afectan por el paso de los nuevos vehículos como lo expresa la tabla 19 (resaltados de color blanco segunda etapa).

En la tercera etapa se implementarán los recorridos, así:

- Origen en Calatrava
- Origen El Porvenir, Guayabalía.
- 

Entra en operación el último destino: Los Huesos.

Se retirarán las rutas que se afectan por el paso de los nuevos vehículos como lo expresa la tabla 19 (resaltados de color rosado tercera etapa).

		PARTICIPACION		RUTA		TIPO VEHICULOS		MOVILIDAD		VEHICULOS INGRESAN vehiculo		VEHICULOS INGRESAN pasajero				
ETAPA	EMPRESA	%	VEHICULOS	CODIGO	NOMBRE	MICROS	BUSES	MICROS	BUSES	CALCULADO	NORMALIZADO	CALCULADO	NORMALIZADO			
1	RSM	23,00	73,60	M73	San Francisco	33		5975		13,20	13	11,95	12,00			
				M75	Samaria	9		1271		7,25	7	2,542	3,00			
					Villa Ia +3 metro	17		930				1,86	2,00			
		2		M73	San Francisco		38		8024	19,00	16	16,048	16,00			
				M72	Santa Maria La Nueva	12		1283		4,00	4	2,566	3,00			
				M71	San Pio		35		8548	10,94	16	17,10	17,00			
3					Calatrava		38		8969	19,00	18	17,94	18,00			
				RSM	TOTALES	74	7	111	9459	25541	73,39	74	70,00	71		
		PARTICIPACION		RUTA		TIPO VEHICULOS		MOVILIDAD		VEHICULOS INGRESAN		VEHICULOS INGRESAN pasajero				
ETAPA	EMPRESA	%	VEHICULOS	CODIGO	NOMBRE	MICROS	BUSES	MICROS	BUSES	CALCULADO	NORMALIZADO	CALCULADO	NORMALIZADO			
1	COOTRASANA	25,00	80,00	317	Limonar	12		5235		6,00	6	10,47	10,00			
				318	Descanso	7							6			
				319	Vergel	14										
		2			Villa Ia +2 metro	8		930		4,00	4	1,86	2,00			
				319	vergel autopista		27		7258	15,00	15	14,52	15,00			
				318	descanso autopista		34		25650	55,45	55	51,30	51,00			
				318	descanso tagul		32									
COOTRASNA		TOTALES		80		8	49	93	7436	32908	80,45	80	80,69	77		
		PARTICIPACION		RUTA		TIPO VEHICULOS		MOVILIDAD		VEHICULOS INGRESAN		VEHICULOS INGRESAN pasajero				
ETAPA	EMPRESA	%	VEHICULOS	CODIGO	NOMBRE	MICROS	BUSES	MICROS	BUSES	CALCULADO	NORMALIZADO	CALCULADO	NORMALIZADO			
1	AUTOMOVILES	14,00	44,80	C-30	San Francisco	58		13742		23,20	23	27,484	27,00			
2					san pio+2 metro villalba	49		6422		12,25	12	12,844	13,00			
3					yarumito+2 badajos	35		5351		8,75	10	10,702	11,00			
AUTOMOVILES		TOTALES		45		3	142	0	25515	0	44,20	45	51,03	51		
		PARTICIPACION		RUTA		TIPO VEHICULOS		MOVILIDAD		VEHICULOS INGRESAN		VEHICULOS INGRESAN pasajero				
ETAPA	EMPRESA	%	VEHICULOS	CODIGO	NOMBRE	MICROS	BUSES	MICROS	BUSES	CALCULADO	NORMALIZADO	CALCULADO	NORMALIZADO			
1	TAXIGER	12,50	40,00	C28	Itagui Bufalo	53		9010		17,67	18	15,02	18,00			
2				C27	El Rosario	24		4080		6,00	6	8,16	8,00			
3					Los Gomez	12		2040		3,00	3	4,08	4,00			
TAXIGER		TOTALES		40		5	137	0	23290	0	38,67	40	46,58	46,00		
		PARTICIPACION		RUTA		TIPO VEHICULOS		MOVILIDAD		VEHICULOS INGRESAN		VEHICULOS INGRESAN pasajero				
ETAPA	EMPRESA	%	VEHICULOS	CODIGO	NOMBRE	MICROS	BUSES	MICROS	BUSES	CALCULADO	NORMALIZADO	CALCULADO	NORMALIZADO			
1	GUAYABAL	7,50	24,00	140	cristo rey		13		1797		3,25	4	3,594	4,00		
2				141	la raya		24		4623	8,00	8		9,246	9,00		
3				142	porvenir		13		3460	6,50	7		6,92	7,00		
GUAYABAL		TOTALES		24		4	0	63	0	12754	22,39	24	25,508	26		
		PARTICIPACION		RUTA		TIPO VEHICULOS		MOVILIDAD		VEHICULOS INGRESAN		VEHICULOS INGRESAN pasajero				
ETAPA	EMPRESA	%	VEHICULOS	CODIGO	NOMBRE	MICROS	BUSES	MICROS	BUSES	CALCULADO	NORMALIZADO	CALCULADO	NORMALIZADO			
1	TEMSA	14,00	44,80		ferreria	16		4154		8,00	8	8,308	8,00			
2					ferrocarril minorista		23		7470	16,43	18		14,94	15,00		
3					itagui oriental		12		3898	9,23	9		7,796	8,00		
TEMSA		TOTALES		45		4	27	35	9087	11368	39,77	45	40,91	41,00		

Tabla N° 19. Cuadro de entrada en operación por etapas

### 3.2 Proceso de entrada en servicio

En consideración a la magnitud del proyecto y el monto de las inversiones que requiere, se propone la implementación gradual del proyecto. De tal forma que a medida que se implementa la operación de buses en los corredores se retirarán las rutas que coinciden con las trayectorias de los corredores.

- A. En la primera etapa se programaría el inicio de operación, entre 6 y 8 meses después de obtener la autorización del proyecto.
- B. La segunda etapa se contempla entrar en operación entre los 6 y 8 meses siguientes a la entrada de la primera etapa.
- C. La tercera etapa se ingresaría entre los 6 y 8 meses siguientes a la entrada en operación de la segunda etapa. En este momento se puede concluir que la implementación de estas tres primeras etapas estarían entre los 18 y 24 meses siguientes a la autorización del proyecto.
- D. La cuarta etapa se iniciarían los estudios técnicos para la implementación un año después de haber puesto en operación las tres etapas anteriores, los que nos indica que la entrada en operación de esta etapa sería a los 4 años de haber obtenido la autorización del proyecto.

La cuarta etapa consiste en incluir al proyecto todas las rutas que alimentan al Metro y las 5 rutas que continúan operando.

Cuenca neta	Coometropol	TEMSA	COOTRASAN	TMG cra 65:143	totales
210703	7373	4574	10040	10469	178247
RUTA	160,161	Suramerica	317	143	
parq. Aut.	19	28	35	33	115
Viajes a.m.	19	5	13	15	52
viajes p.m.	17	5	16	13	51
total día	237	86	133	213	669

Tabla de rutas que continúan en operación

- E. La quinta etapa se proyecta estar entre el año 6 y 7, ya que este requiere de una Infraestructura física, que depende del estado. En la quinta etapa se pretende la masificación del servicio de transporte.

### **TERCERA - PLAZO DE IMPLEMENTACIÓN:**

El plazo contemplado para la implementación de la primera etapa del proyecto se contempla entre seis (6) y ocho (8) meses contados a partir de la expedición de los actos administrativos correspondientes que aprueben la operación conjunta del proyecto propuesto mediante el presente convenio de colaboración empresarial.

<b>Programa de implementación por etapas de entrada en servicio</b>					
Etapa	1	2	3	4	5
Buses que entran en servicio	98	242	327		
Corredores en Operación	mes 6-8	mes 12-16	mes 20-24	mes 48	mes 84

Tabla Nº 29. Síntesis del plan de puesta en operación del proyecto

### **CUARTA - OBJETIVOS:**

- Quienes suscriben este convenio manifiestan su voluntad de asociarse, para operar de manera conjunta el servicio de transporte público colectivo de pasajeros en la cuenca 4, en los términos y condiciones que se describen en la propuesta presentada.
- Las empresas suscriptoras, proponen la operación de los servicios autorizados con orígenes desde San Antonio de Prado, El Limonar-San Francisco, Villa Lía, La Estrella, Calatrava y Porvenir Guayabalía, con tres destinos que en la actualidad tienen autorizados las empresas de la unión, como son el parque de San Antonio, La Minorista y Los Huesos. De tal forma que la programación del servicio se proyectará para coordinar los intervalos de paso de los vehículos a partir del sitio de Indoamérica, el Parque del Artista y el Parque las Chimeneas desde donde se unifican los recorridos.
- Mejorar los tiempos de recorridos y hacer más ágil, cómodo y eficiente el transporte de los pasajeros en las rutas que se operarán de manera conjunta.

- Les asiste a las Empresas que suscriben el presente CONVENIO DE COLABORACIÓN EMPRESARIAL el cumplimiento de las obligaciones que se desprenden de las cláusulas aquí previstas y de las autorizaciones que imparten las autoridades competentes.
- Informar a LAS EMPRESAS los resultados de cada ejercicio y del destino de sus aportes y las inversiones realizadas con ocasión a las obligaciones que surjan del presente CONVENIO DE COLABORACIÓN EMPRESARIAL.
- Como mínimo, una vez al año los representantes de las empresas que suscriben el presente convenio de colaboración empresarial realizarán una reunión de balance en la que se adjuntará un informe de las acciones realizadas durante la vigencia del acuerdo.
- Se propone la implementación de vehículos habilitados para pasajeros con modalidad reducida, en un porcentaje del 10% de la flota nueva que se adquirirá.
- Este Convenio de Colaboración está basado en la confianza y total transparencia que se tienen las empresas.

#### **QUINTA - COMPROMISO DE LAS PARTES:**

Las partes se comprometen en virtud de este convenio a:

- Acatar todas y cada una de las decisiones que se tomen en torno a la operación; o las posteriores figuras administrativas o de concertación que a través de las empresas se adopten, soportadas siempre en la capacidad democrática que la figura implementada genera.
- Acogerse a las políticas que en materia de operación del sistema de rutas establezca el convenio en función de aprovechar los diferentes recursos con los que actualmente y a futuro cuenten todas y cada una de las empresas aliadas buscando siempre la sumatoria de fuerzas, la complementariedad y la optimización de tal suerte que se maximicen los resultados y por ende las rentabilidades tanto a nivel económico como social.

- La asociación que a través del presente convenio empresarial se consolida, implica la prestación unificada del servicio respecto a las rutas autorizadas con orígenes desde San Antonio de Prado, El Limonar- San Francisco, Villa Lía, La Estrella, Calatrava y Porvenir Guayabalia, con tres destinos que en la actualidad tienen autorizados las empresas de la unión, como son el parque de San Antonio, La Minorista y Los Huesos. En cuanto a horarios o frecuencias de despachos otorgadas por la autoridad y/o resultantes de la dinámica propia del servicio por efecto de garantizar el sano equilibrio entre la oferta y la demanda, así
- como planes de rodamiento, pero sometidos en todo caso a la verificación y dirección de los integrantes de la asociación en torno a la operación compartida objeto del presente convenio.
- Cada empresa conservará su independencia y capacidad interna de administrar los vehículos afiliados a la misma mediante contratos de vinculación, los cuales en todo caso deberán cumplir con los parámetros establecidos por el Decreto 170 de 2001 y el derecho privado.
- Definir de manera conjunta las conductas de los conductores que constituyan incumplimiento en materia de las normas de transporte o aquellas que impliquen o comporten una mala prestación del servicio y las respectivas sanciones.
- Hacer cumplir las decisiones e imponer las sanciones a que haya lugar, a los Conductores de vehículos vinculados a la asociadas en el presente convenio que con su actuar incurran o hagan incurrir a las empresas suscriptores en alguna conducta constitutiva de incumplimiento de las normas en materia de transporte, por ejemplo, con abandono de rutas, de frecuencias, de despachos, o impliquen una mala prestación del servicio sin causa justificada.
- Mantener los parámetros establecidos por cada empresa en materia de imagen corporativa y que generan la identidad en el sistema de transporte colectivo de pasajeros, salvo los vehículos que se van a destinar a cubrir las rutas objeto del presente convenio, los cuales tendrán la misma imagen.
- Acorde con el convenio establecido para el respectivo control de la Operación Compartida de las rutas, consolidar la ubicación y los

mecanismos de control ya sean estos mecánicos o electrónicos, con el ánimo de evitar congestiones, trancones y garantizar la optimización del uso del espacio público.

- Para maximizar el uso de la infraestructura preexistente, permitir el uso de terminales de transporte de propiedad y/o en arrendamiento de las aliadas mientras estos garanticen operatividad y productividad por efecto del sistema de rutas que se administra en operación, además de evitar el indebido uso del espacio público, y consolidar los usos del suelo.
- Adelantar campañas orientadas a disminuir la siniestralidad tanto con terceros como con los pasajeros mismos, lo cual no obsta para que cada empresa asociada responda civilmente de manera contractual o extracontractual por los hechos en que resulten involucrados los automotores afiliados a cada una de ellas.
- Adicionalmente las partes entienden que los proyectos y actividades que se desarrollen con los recursos aportados por ellas, deben contribuir a impactar positivamente los siguientes indicadores: Calidad en el servicio, reducción de la accidentalidad, mejores tiempos de recorrido, racionalización en el uso del parque automotor con el cual se presta el servicio, fortalecimiento de las empresas, de las instituciones participantes en el proyecto y de las familias y personas beneficiarias

#### **SEXTA - PERMANENCIA DE LAS EMPRESAS:**

Las reglas de permanencia de las EMPRESAS en el presente esquema de colaboración empresarial, depende de los estatutos trazados por estas en un reglamento de buen gobierno.

**PARÁGRAFO.** Si una empresa suscriptora del convenio desiste de la operación conjunta de las rutas cuya autorización se solicita a través del presente convenio, con la suscripción del mismo, manifiesta que autoriza expresamente a la autoridad competente para que reduzca su capacidad transportadora en el número de vehículos destinados para la operación y autoriza a que la misma sea reasignada en el mismo número a las empresas cooperantes que continúen atendiendo el servicio de manera conjunta, de acuerdo al porcentaje de participación de éstas en la presente alianza.

## **SEPTIMA – PARTICIPACIÓN DE LAS EMPRESAS:**

De acuerdo a los estudios de movilidad contenidos en el presente estudio y debidamente refrendados por las empresas participantes, los porcentaje son los siguientes: COOTRASANA: 25%, Rápido la Santa María 23%, La Estrella Medellín 14%, Automóviles Itagüí 14%, Taxiger 12,5%, Guayabal 7,5%, Coometropol 4%, (Ver tabla 19)

## **OCTAVA - CONDICIONES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO:**

**Unidades Vehiculares:** De acuerdo con los estudios realizados, el proyecto será operado con vehículos tipo bus con capacidad entre 55 y 60 pasajeros (35 sentados y 25 parados), compatibles con los parámetros definidos para la operación del futuro de la cuenca y contarán con tecnología EURO4, operando con un combustible limpio, que garantice una reducción en la emisión de gases contaminantes y ruidos.

La escogencia del combustible limpio, se realizó con fundamento en las siguientes razones:

- Las curvas de mantenimiento son más estables. En Colombia esta tecnología es ampliamente conocida y por lo tanto dentro del modelo financiero es más fácil proyectar un mantenimiento y puede ser de menor riesgo.
- Comercialmente es más fácil la consecución en el mercado de distintas tipologías de vehículos con esta tecnología.
- No existe riesgo de quedarse desabastecido con en este combustible.

**Programación Centralizada:** La programación de los recorridos estará centralizada en la empresa COOTRASANA, quien realizará las tablas de despacho, estudios de la frecuencia y control satelital de los vehículos.

La programación de las rutas estará basada en tablas Gannt de rotación, tanto de conductores como de vehículos, permitiendo una planeación adecuada y con posibilidades de mejoramiento continuo.

COOTRASANA deberá garantizar la atención de las rutas y los despachos programados de forma tal que no se afecte la prestación del servicio.

**Contratación de los conductores:** Los conductores serán contratados directamente por cada una de las empresas, previa selección que realizará COOTRASANA. Los conductores vinculados para servir las rutas objeto del presente convenio, gozarán de un salario fijo y demás prestaciones sociales.

La empresa COOTRASANA se encargará del pago de los salarios y prestaciones sociales a los conductores que estén vinculados para operar los vehículos que servirán la ruta objeto del presente convenio.

**Imagen:** Se unificará una imagen corporativa diferenciadora para el usuario de los vehículos.

**Caja única:** Este proyecto estará orientado por el sistema de caja única, para lograr la equidad entre las empresas.

El recaudo, control, manejo y administración de los ingresos estará a cargo de COOTRASANA.

#### **NOVENA - PARTICIPACIÓN DE LOS PROPIETARIOS:**

Las empresas adoptarán mecanismos para la participación de los propietarios en el presente proyecto, como esquemas de participación conjunta con el propietario y la empresa para la adquisición de los vehículos que serán destinados a la prestación del servicio objeto del presente convenio.

**DECIMA - COSTOS:**

Las empresas se comprometen a asumir de manera directa, los costos que fueren necesarios para la operación de las rutas objeto del presente convenio, de acuerdo a la participación porcentual con que cada empresa cuenta.

**DECIMA PRIMERA - DESARROLLO DEL ACUERDO:**

Las partes deberán designar a un representante por cada empresa, quien estará encargado del control y seguimiento del convenio para mantener el equilibrio y aplicabilidad de los acuerdos que se suscriben en este documento.

**DÉCIMA SEGUNDA - RECAUDO DE LOS DINEROS POR PRESTACION DEL SERVICIO:**

El recaudo de los dineros producto de la prestación real y efectiva del servicio por parte de los equipos vinculados, estará a cargo de COOTRASANA.

**DECIMA TERCERA - TERRITORIALIDAD:**

Las partes se obligan a no suscribir ningún otro convenio o cualquier otra figura contractual que vayan en contravía de lo aquí contenido; esto es con cualquier otra empresa y que en especial verse sobre la operación de la ruta compartida y operada a través del presente convenio.

**DECIMA CUARTA - INDEPENDENCIA:**

Las obligaciones establecidas en el presente convenio no tienen como fin crear sociedad, agencia u otra figura diferente del convenio aquí establecido y respecto del cual las partes se obligan a cumplir expresamente.

**DECIMA QUINTA - DENOMINACION Y DOMICILIO:**

El presente convenio que se constituye no pretende absorber o fusionar a sus empresas aliadas bajo ninguna figura comercial o económica, diferente de lo aquí contenido y su domicilio para todos los efectos será la ciudad de Medellín.

**DÉCIMA SEXTA - RESPONSABILIDAD:**

Las empresas que suscriben el presente convenio de colaboración empresarial asumen la responsabilidad solidaria en el cumplimiento de la autorización que se imparte; pero las sanciones administrativas y judiciales que se puedan derivar se cumplirán de acuerdo a la participación de cada empresa en el presente convenio.

**DÉCIMA SEPTIMA - CONTRAVENCIONES DE TRANSITO Y RESPONSABILIDADES:**

Las contravenciones administrativas de tránsito y transporte cometidas por el operario o imputables al propietario del equipo de transporte o empresa y las responsabilidades civiles, penales y contravencionales que se generan por daños causados por el operario o el equipo de transporte a terceros, serán de exclusiva responsabilidad de los sujetos de sanción acorde a la falta en relación directa con la vinculación del equipo de transporte y el operario del mismo, comprometiéndose en todo caso los aquí firmantes, a mantener Indemnes a sus similares por las responsabilidades en las cuales no hubiere incurrido y que se le pudiera imputar frente al desarrollo de la actividad objeto del presente convenio.

**DÉCIMA OCTAVA - CLÁUSULA COMPROMISORIA:**

Las diferencias que se pudieren presentar entre las empresas suscriptores del presente convenio en lo relativo a la celebración, interpretación o ejecución del presente convenio de colaboración empresarial, será resuelta por un Tribunal de Arbitramento que de manera general se sujetará a las normas vigentes en materia de arbitraje mercantil y en especial las siguientes: (i) El Tribunal sesionará en un Centro de Arbitraje y Conciliación aprobado por las autoridades competentes; (ii) El Tribunal estará conformado por tres (3) árbitros calificados escogidos de la siguiente manera: Cada una de las partes escogerá uno, en caso de no lograrse acuerdo, será elegido mediante el sistema de sorteo por el Centro de Arbitraje y Conciliación; (iii) El laudo será proferido en derecho dentro del plazo de ley.

**DÉCIMA NOVENA - TERMINACION DEL CONVENIO:**

El convenio se terminará: a) Por la imposibilidad de desarrollar el objeto del mismo; b) Por disposición judicial; c) Por las demás causales establecidas por ley.

**VIGÉSIMA - REPRESENTANTE LEGAL:**

El presente convenio de colaboración tendrá un representante legal y un suplente, quienes serán designados por un período de seis (6) meses y solo podrán ser reelegidos por una sola vez en el período inmediatamente siguiente. Las empresas suscriptores designan como representante al señor ALVARO MEJÍA ESTRADA identificado con cedula de ciudadanía No 8.458.165 y como suplente al señor OMAR CANO BETANCUR identificado con cedula de ciudadanía No 3.355.181.

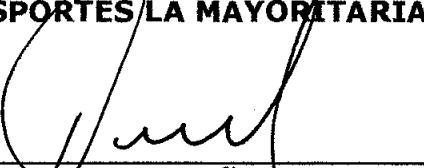
**VIGÉSIMA PRIMERA – VIGENCIA:**

Este Convenio tendrá vigencia por el período por el cual se autorice a las empresas suscriptores la operación de las rutas a que se refiere el mismo.

En constancia de conformidad y asentimiento de lo aquí consignado se firma este documento, a los cinco (5) días del mes de Agosto de dos mil catorce (2014).

OSCAR WILLINGTON SÁNCHEZ CARO.

**COOPERATIVA METROPOLITANA DE TRANSPORTES "COOMETROPOL."**  
**TRANSPORTES LA MAYORITARIA GUAYABAL S.A.S**

  
JOSÉ JAVIER CASTAÑO GIRALDO.

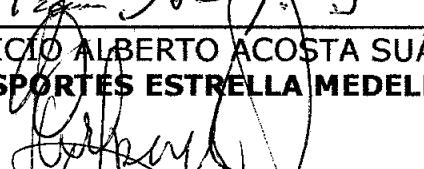
**COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE SAN ANTONIO**  
**"COOTRASANA"**

  
JUAN FELIPE ACOSTA QUIROZ.

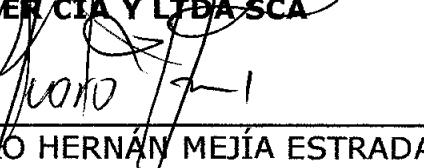
**ACOSTA QUIROZ Y CIA AUTOMOVILES ITAGUI S.C.A.**

  
MAURICIO ALBERTO ACOSTA SUÁREZ.

**TRANSPORTES ESTRELLA MEDELLIN S.A.**

  
LUIS FERNANDO ESTRADA TORRES.

**TAXIGER CIA Y LTDA SCA**

  
ÁLVARO HERNÁN MEJÍA ESTRADA.

**RÁPIDO LA SANTAMARIA SAN PIO Y CIA S.C.A.**



REPÚBLICA DE COLOMBIA



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE

TARJETA DE INSCRIPCIÓN PARA REALIZAR ESTUDIOS DE OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE  
DE PASAJEROS Y MIXTO

Anexo Resolución No.007147 de Agosto 28 de 2001

DATOS DEL CONSULTOR		
NOMBRE O RAZÓN SOCIAL: <b>VÍAS Y TRANSITO LTDA.</b>	FECHA DE SOLICITUD 26 10 10	
CÉDULA DE CIUDADANÍA o NIT: <b>900 210 249-2</b>		
DIRECCIÓN <i>Carrera 413A #16-27 Of. 7C3</i>	TELÉFONO: <i>2680324</i>	
CIUDAD: <b>Medellín</b>	DEPARTAMENTO: <i>Antioquia</i>	
NOMBRE DEL REPRESENTANTE <b>ÁLVARO VELEZ GIL</b>	(sólo para Universidades, Centros Consultores del Gobierno Consultores del Gobierno Nacional, Personas Jurídicas)	
Firma del solicitante o representante legal: <i>Álvaro Vélez Gil</i>		
No. INSCRIPCIÓN: <b>0000145</b>	APROBADO: <i>Mills</i>	
Fecha: <b>14 FEB 2010</b>	Director de Transporte y Tránsito Ministerio de Transporte	