

CAPÍTULO 5.

OPERACIÓN Y PRESTACIÓN DEL SERVICIO.

ARTÍCULO 2.2.5.5.1. PERMISO DE OPERACIÓN. El permiso de operación para prestar el servicio público de transporte por cable es revocable e intransferible y obliga al beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas. La prestación del servicio público de transporte por cable estará sujeta a la habilitación, a la demostración de la consistencia de la red, de los equipos y de la infraestructura, a la existencia y vigencia de las pólizas de seguros de que trata el Capítulo 7 de este Título y a la presentación de los Manuales de Operación y de Seguridad.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 14).



ARTÍCULO 2.2.5.5.2. MANUAL DE OPERACIÓN. La empresa o el operador de transporte por cable están obligados a contar con un manual de operación para la prestación del servicio público, el cual deberá ajustarse a la reglamentación que expida para el efecto el Ministerio de Transporte.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 15).



ARTÍCULO 2.2.5.5.3. MANUAL DE SEGURIDAD. La empresa o el operador de transporte por cable están obligados a contar con un manual de seguridad para la prestación del servicio público, el cual deberá ajustarse a la reglamentación que expida para el efecto el Ministerio de Transporte.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 16).



ARTÍCULO 2.2.5.5.4. OBLIGATORIEDAD. Las empresas prestadoras del servicio público de transporte por cable, deberán cumplir y hacer cumplir los manuales determinados en los artículos anteriores.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 17).

CAPÍTULO 6.

CERTIFICADO DE CONFORMIDAD.



ARTÍCULO 2.2.5.6.1. CERTIFICADO DE CONFORMIDAD. Los equipos y demás elementos que conformen el sistema de transporte por cable deberán ajustarse a las normas reconocidas internacionalmente y acreditadas por el fabricante y deben ser presentados ante la autoridad competente.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 18).



ARTÍCULO 2.2.5.6.2. FICHA TÉCNICA. Para obtener el permiso de operación del sistema de transporte por cable, el fabricante, ensamblador o importador deberán llenar la ficha técnica suministrada por el Ministerio de Transporte, anexando los certificados de conformidad expedidos por los fabricantes de las partes y planos de diseño de las cabinas y elementos que

componen el sistema.

PARÁGRAFO 1o. Hasta tanto se defina y esté debidamente adoptada por el Ministerio de Transporte la Norma Técnica Colombiana, NTC para estos equipos, el Certificado de conformidad hará sus veces.

PARÁGRAFO 2o. La empresa o el operador de transporte por cable están obligados a cumplir con los plazos de vida útil de los vehículos y los requisitos de reposición de los mismos, el cual deberá ajustarse a la reglamentación que expida para el efecto el Ministerio de Transporte.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 19).

CAPÍTULO 7.

SEGUROS.



ARTÍCULO 2.2.5.7.1. OBLIGATORIEDAD. De conformidad con los artículos [994](#) y [1003](#) del Código de Comercio las empresas de transporte por cable de personas y de carga, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:

Muerte.

Incapacidad permanente

Incapacidad temporal, gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV por persona.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

Muerte o lesiones a una persona. Daños a bienes de terceros.

Muerte o lesiones a dos o más personas.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV por persona.

PARÁGRAFO. De conformidad con el artículo [994](#) del Código de Comercio, las empresas de transporte por cable o de carga deberán tomar por cuenta propia o por cuenta del propietario de la carga, un seguro que cubra a los bienes o cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte, a través de una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 20).



ARTÍCULO 2.2.5.7.2. VIGENCIA DE LOS SEGUROS. La vigencia de los seguros contemplados en este Capítulo, será condición para la operación de la empresa autorizada para la prestación del servicio de transporte por cable.

La compañía de seguros deberá informar a las instancias correspondientes del Ministerio de Transporte y de la Superintendencia de ~~Puertos~~ y Transporte^{<1>}, o de la entidad que haga sus veces, acerca de la terminación automática del contrato de seguros por mora en el pago de la prima o la revocación unilateral del mismo, dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de terminación o de revocación. Así mismo, la empresa de transporte por cable deberá informar al Ministerio de Transporte la vigencia de la renovación y anexar el certificado de pago de la prima.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 21).

CAPÍTULO 8.

TARIFAS.



ARTÍCULO 2.2.5.8.1. TARIFAS. De conformidad con el artículo 29 de la Ley 336 de 1996, corresponde al Ministerio de Transporte fijar las políticas y los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas de servicio público de transporte por cable de pasajeros y carga. Las demás autoridades competentes las determinarán de acuerdo con lo establecido en el artículo 30 de la citada ley.

(Decreto 1072 de 2004, artículo 22).

TÍTULO 6.

SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO DE PASAJEROS POR METRO LIGERO, TREN LIGERO, TRANVÍA Y TREN-TRAM.

CAPÍTULO 1.

OBJETO Y PRINCIPIOS.



ARTÍCULO 2.2.6.1.1. OBJETO Y PRINCIPIOS. El presente Título tiene como objeto reglamentar la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, y establecer los requisitos que deben cumplir las empresas interesadas en la habilitación en esta modalidad, quienes deberán operar de manera eficiente, segura, oportuna y económica, cumpliendo los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a las cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los convenios internacionales.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 1o).

CAPÍTULO 2.

ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES.



ARTÍCULO 2.2.6.2.1. ÁMBITO DE APLICACIÓN. Las disposiciones contenidas en el presente Título se aplicarán integralmente a los operadores y usuarios del servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren- tram, conforme a lo establecido en las Leyes 105 de 1993, 310 de 1996, 336 de 1996 y 1682 de 2013 y la Sección 1, Capítulo 2, Título 1, Parte 2 del Libro 2 del presente decreto, y demás normas que apliquen sobre la materia.

PARÁGRAFO 1o. Para los efectos de este Título, se entiende por operadores de servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren- tram, las personas jurídicas, sociedades mercantiles y entidades públicas o privadas, que presten el servicio en el área de influencia definida de conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la Ley 310 de 1996 o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

PARÁGRAFO 2o. Se consideran usuarios del servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren- tram, las personas que ingresen a sus instalaciones y cancelen la tarifa para acceder al servicio de transporte.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 2o).



ARTÍCULO 2.2.6.2.2. DEFINICIONES. Para la interpretación y aplicación del presente Título, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- Alarma de pasajeros: dispositivo ubicado en las puertas del metro ligero, tren ligero, tranvía y tren- tram, que le permite al usuario informar al operario irregularidades en el vehículo.
- Balizas fijas: son dispositivos electrónicos instalados a lo largo de la línea férrea que permiten recibir y emitir información al equipo rodante, por medio de señales electromagnéticas.
- Bretelle: equipo de vía complementario a los cambiavías que sirve para desviar un vehículo guiado de una vía a otra de forma segura.
- Capacidad de la línea: número de trenes o de vehículos de transporte masivo, que permite un modo de transporte en un intervalo de tiempo, por vía y sentido.
- Capacidad del vehículo: número de usuarios que se encuentran al interior del vehículo sin sobrepasar los estándares de operación. El valor se toma en pasajeros/m².
- Carga máxima de usuarios por vehículo en la hora pico: número de usuarios que se transportan al interior del vehículo en la hora pico, vía y sentido.
- Catenaria: Cable suspendido de alimentación de suministro de energía eléctrica para la tracción del metro ligero, tren ligero, tranvía y tren- tram mediante pantógrafo.
- Convivencia urbana: los vehículos del sistema metro ligero, tren ligero, tranvía y tren- tram, durante su circulación interactúan con peatones y diferentes vehículos que hacen uso o transitan por dicho entorno, así mismo con todos los diferentes elementos que componen amueblamiento urbano, como calles, cruces, aceras, plazoletas y señalética. Esta característica de convivencia urbana hace que los operarios del metro ligero, tren ligero, tranvía y tren- tram, tengan la obligación de marchar a la vista, es decir, regulando la velocidad, observando la vía y la catenaria con la máxima atención, verificando en todo momento que no existan personas, vehículos u impedimentos que no permitan la marcha segura.
- Enclavamiento: dispositivo mecánico, eléctrico o de otro tipo destinado a controlar las señales y en su caso el accionamiento de los aparatos de vía para garantizar la seguridad de la circulación.
- Entrevía: es la distancia entre ejes de la vía. La existencia de postes de catenaria influye en el valor de la entrevía.

- Estación: se denomina estación a la infraestructura de transporte de pasajeros en la cual se hace transferencia de un sistema a otro directamente sin pasar por los accesos (torniquetes).
- Galibo: es un contorno de referencia transversal con unas reglas asociadas.
- Galibo libre de obstáculos (GLO): define el espacio que se debe respetar con el fin de permitir la movilización segura del vehículo; éste delimita la zona que debe estar libre de obstáculos, que tanto peatones, vehículos, ciclistas y otros elementos deben respetar para el tránsito seguro del metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram y su correcto funcionamiento, señalado con una textura de piso especial diferente al resto del urbanismo.
- Gálibo Estático: el contorno del vehículo parado en alineación recta y horizontal.
- Gálibo Dinámico: es el espacio ocupado por el vehículo ferroviario en movimiento.
- Mantenimiento mayor: son rutinas de mantenimiento preventivo que se ejecutan según el kilometraje recorrido, en las cuales se desmontan los diferentes equipos y se desarmen y se cambian los elementos que presentan desgaste. Su característica principal consiste en que se recuperan los estándares operacionales de los equipos. A diferencia de las Inspecciones, tiene una duración mayor y el vehículo o el sistema sale de servicio durante varias semanas.
- Mantenimiento correctivo: actividades de reparación de equipos que han fallado y no pueden ser detectadas en las actividades de mantenimiento preventivo y/o predictivo.
- Mantenimiento preventivo: ejecución de actividades rutinarias, programadas para anticipar posibles fallas y evitar paradas por éstas o desgastes evidenciables en los componentes de los equipos.
- Material rodante: vehículos necesarios para la prestación del servicio de transporte público masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, entre los cuales se incluyen los vehículos principales del sistema y los vehículos auxiliares.
- Metro ligero: sistema ferroviario urbano y/o suburbano para el servicio de pasajeros que se caracteriza por tener derechos exclusivos de vía, sistemas de control avanzados y capacidades de transporte superiores a los sistemas tranviarios e inferiores a la de los metros pesados.
- Operador de Línea de Tranvía (OPL): es el responsable de dirigir las acciones necesarias para la óptima regulación de la circulación de la línea tranviaria. Está bajo las órdenes del Supervisor de Operaciones.
- Operario de Tranvía (TOP): es el responsable para la conducción de un tranvía, con marcha a la vista, dando cumplimiento a las órdenes de las señales tranviarias y demás normativa que le afecten.
- Parada: Se denomina parada a la infraestructura de transporte de pasajeros en la cual se asciende o desciende del sistema al mismo nivel de llegada, en una forma muy expedita.
- Plataforma compartida: vía pública únicamente ocupada por un metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, excepto en algunas intersecciones reguladas por donde pueden cruzar otros vehículos.
- Puesto Central de Control (PCC): es la dependencia responsable de la organización y

coordinación de la circulación del metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, en las líneas a su cargo.

-- Repotenciación: son intervenciones técnicas que incluyen el cambio o mejoramiento de equipos con el fin de extender el uso del mismo.

-- Rutina de mantenimiento: actividades de mantenimiento que se realizan con una frecuencia según el kilometraje recorrido o según las horas de operación, a los diferentes equipos y sistemas para garantizar el buen funcionamiento de éstos.

-- Supervisor de Operaciones (SOP): es el responsable de dirigir la circulación desde el Puesto Central de Control (PCC) y ejercer el mando del personal en todo lo relativo a la circulación.

-- Sistemas de señalización y control de tráfico: para dirigir la operación del metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram se cuenta con un conjunto de señales especiales, destinadas a informar y regular el tránsito de peatones y de vehículos de todo tipo en inmediaciones de las instalaciones del corredor. Realiza la coordinación y sincronización automática - unificada en un mismo equipo y de forma segura, de todos los aspectos de las señales que se encuentran en cada intersección para los dos tráficos cruzados, tanto para los semáforos convencionales, como para las señales luminosas correspondientes.

-- Sistema metro o metrovía: sistema ferroviario urbano destinado al servicio de transporte masivo de pasajeros que se caracteriza por tener derechos exclusivos de vía, sistemas de control avanzados y con capacidad de pasajeros mayor a la ofrecida por el metro ligero.

-- Servicio menor: es una rutina de mantenimiento preventivo de corta duración donde se verifica (visualmente en su mayoría), que los componentes se encuentren en su sitio y en buen estado.

-- Trazado de la vía: es la definición geométrica de la misma.

-- Vehículo tranviario: vehículo guiado bidireccional, derivado de los sistemas ferroviarios, cuyas características le permiten circular por vías tranviarias con circulación a nivel de las vías urbanas, zonas peatonales y cruce con otros vehículos en entornos urbanos densamente poblados. Habitualmente están compuestos por varios módulos articulados, considerándose todo el conjunto como un solo vehículo.

-- Tranvía convencional: es un sistema de transporte que circula sobre rieles y por la superficie en áreas urbanas, en las propias calles, sin separación del resto de la vía ni senda o sector reservado.

-- Tranvía con ruedas neumáticas: sistema que se encarga del transporte de pasajeros guiado por riel central, con una superficie de rodadura que puede ser en diferentes materiales como el asfalto o concreto entre otros y en lugar de ruedas de acero, tiene ruedas neumáticas.

-- Tranvía: sistema de transporte ferroviario urbano de pasajeros que se caracterizan por ser guiado, así como por tener componentes de inserción urbana que promueven la convivencia del ciudadano con los medios de transporte y se clasifica en tranvía con ruedas neumáticas y tranvía convencional sobre ruedas de acero.

-- Tren Ligero: sistema ferroviario urbano y/o suburbano para el servicio de pasajeros que se caracteriza por tener derechos exclusivos de vía y ocasionalmente compartir tráfico en vías urbanas. Cuenta con sistemas de control avanzados y capacidades de transporte superiores a los

sistemas tranviarios e inferiores a la de los metros pesados.

-- Tren-Tram: sistema ferroviario con propiedades urbanas y/o suburbanas que tiene características de tranvía y metro ligero y que por tanto, puede circular en áreas urbanas a velocidad reducida y en las suburbanas a velocidades medias.

-- Telemática operativa: conjunto de equipos y sistemas que permiten las comunicaciones operativas, la transmisión y gestión de datos necesarios para la supervisión y control de la operación.

-- Vehículos biviales: vehículos auxiliares para mantenimiento, montajes o maniobras de rescate, capacitados para circular tanto sobre la vía, como sobre el resto de la calzada.

-- Vía tranviaria: parte de la calzada delimitada por un Gálibo libre de obstáculos a cada lado (izquierda y derecha), entre la cual circula con preferencia de vía un vehículo guiado, ya sea de pasajeros, auxiliar y vehículos autorizados por la Empresa habilitada o de destinación específica.

-- Vehículo auxiliar: es un vehículo destinado para el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.

PARÁGRAFO. No obstante las definiciones anteriores, se deberán tener en cuenta las que contengan los manuales técnicos adoptados por el Estado colombiano.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 3o).

CAPÍTULO 3.

SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS POR METRO LIGERO, TREN LIGERO, TRANVÍA Y TREN-TRAM.



ARTÍCULO 2.2.6.3.1. SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS POR METRO LIGERO, TREN LIGERO, TRANVÍA Y TREN-TRAM. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre esta y cada una de las personas que han de utilizar un vehículo de servicio público vinculado a la empresa, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 4o).

CAPÍTULO 4.

AUTORIDADES COMPETENTES.



ARTÍCULO 2.2.6.4.1. AUTORIDADES DE TRANSPORTE. Son los entes territoriales o administrativos, debidamente autorizados por el Ministerio de Transporte.

Se encargarán de ejercer funciones de planificación, organización, control objetivo y vigilancia, bajo la coordinación institucional del Ministerio de Transporte, y velarán por el cumplimiento de las normas y las especificaciones técnicas requeridas para la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram en lo relacionado con:

1. Trazado de la vía.

2. Diseño de la infraestructura.
3. Descripción de los sistemas de señalización a implementar.
4. Descripción de los sistemas de comunicaciones a implementar.
5. Inserción urbana del respectivo sistema.
6. Suministro de equipos y material rodante.
7. Suministro de energía.
8. Dimensionamiento de infraestructura comercial y de mantenimiento.
9. Planes de operación y mantenimiento.
10. Reglamento del usuario.
11. Habilitación de empresa como operador del servicio público.
12. Permiso de operación de corredor de transporte.
13. Certificado de conformidad.
14. Modelo preliminar de operación.
15. Operación de recaudo.
16. Control de Tráfico.
17. Integración con otros sistemas de transporte público.
18. Fijación de las tarifas de acuerdo con la normatividad vigente.

PARÁGRAFO 1o. Los Entes Territoriales o administrativos deberán establecer la Autoridad de Transporte encargada de la planeación y regulación de los sistemas masivos y determinar el ente responsable de adelantar las acciones para la integración, evaluación y seguimiento de la operación del transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, así como llevar a cabo los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración del transporte colectivo con el actual sistema de transporte público masivo bajo las condiciones previstas en el Plan Maestro de Movilidad, la Ley 310 de 1996 y sus normas reglamentarias y modificatorias.

En las Áreas Metropolitanas los Alcaldes de los Municipios que la conforman determinarán la Autoridad de Transporte.

PARÁGRAFO 2o. La autoridad de transporte, previo al ejercicio de las funciones antes mencionadas, deberá estar autorizada por el Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 3o. La inspección, vigilancia y control subjetivo de las empresas habilitadas, estará a cargo de la Superintendencia de ~~Puertos~~ y Transporte^{<1>}.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 5o).

CAPÍTULO 5.

ESQUEMA DE INTEGRACIÓN.



ARTÍCULO 2.2.6.5.1. INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS POR METRO LIGERO, TREN LIGERO, TRANVÍA Y TREN-TRAM. El sistema transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram debe estar articulado con todos los actores que intervienen en los demás modos de transporte público de pasajeros, como también con las instituciones o entidades creadas para la planeación, organización, control, construcción de la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y recaudo del sistema. La integración deberá realizarse bajo una o varias de las siguientes modalidades:

Integración Operativa: bajo esta modalidad, se busca la articulación de los elementos de programación y control de la operación del transporte público de pasajeros, mediante la determinación centralizada, técnica, coordinada y complementaria de servicios, estableciendo horarios, recorridos, frecuencias de despacho e interconexión de la operación, facilitando la transferencia de pasajeros para cumplir las expectativas y necesidades de transporte de la demanda, según su origen y destino.

Integración física: es la articulación a través de una infraestructura común o con accesos. En este aspecto deberá proveerse al sistema de la infraestructura de soporte que garantice la integración con otros medios y que se minimicen los trasbordos.

Integración de recaudo: con el fin de facilitar el intercambio modal de los pasajeros, es necesario garantizar que el usuario pueda acceder a los diferentes modos con el mismo sistema de pago, de manera que pueda cancelar el pasaje para el acceso y utilización de todos los servicios del Sistema. En todos los casos se deberá garantizar la utilización de un único medio de pago.

En el mismo sentido, en el evento de una asociación entre dos o más entidades territoriales para emprender proyectos de desarrollo, se deberá contar con una política tarifaria que, partiendo de la definición constitucional de servicio público, considere como mínimo la capacidad de pago de los usuarios, la sostenibilidad del sistema y la capacidad fiscal de cada entidad territorial involucrada.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 6o).

CAPÍTULO 6.

PRESENTACIÓN DEL PROYECTO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO.



ARTÍCULO 2.2.6.6.1. ELABORACIÓN DE ESTUDIOS. Los estudios para la estructuración técnica, legal y financiera de los sistemas de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram deberán ser formulados en concordancia con la normatividad y política pública nacional, los Planes Maestros de Movilidad y los Planes de Ordenamiento Territorial y podrán ser adelantados por los entes territoriales o administrativos, autoridades de transporte autorizadas conforme a lo previsto en el presente Título, empresas públicas o asociaciones público privadas.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 7o).



ARTÍCULO 2.2.6.6.2. ESTUDIOS DE SOPORTE. Los entes territoriales o administrativos, autoridades de transporte competentes, las empresas públicas o quienes estén interesados en implementar un proyecto de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram bajo la modalidad de una asociación público privada, para cuya financiación aspiren a acceder a recursos de la Nación, deben presentar al Ministerio de Transporte los respectivos estudios técnicos de soporte, que contendrán:

1. Ubicación geográfica.
2. Zona de influencia.
3. Infraestructura en la que se pretende prestar el servicio.
4. Modelo de integración técnico, legal y financiero con el Sistema de Transporte masivo de pasajeros, en concordancia con la normatividad y política pública nacional, los Planes Maestros de Movilidad y los Planes de Ordenamiento Territorial.
5. Análisis de la demanda de viajeros y proyección a 30 años.
6. Sistema tecnológico y descripción del material rodante y el control de tránsito.
7. Análisis de costo de inversión y financiación.
8. Presupuesto de ejecución de obras y equipos.
9. Costos de operación.
10. Factibilidad del proyecto y sostenibilidad.
11. Análisis de aspectos ambientales, sociales y factibilidad ambiental y propuestas de mitigación a los problemas ambientales.
12. Análisis de seguridad de equipos y protección de usuarios.
13. Indicadores del sistema tarifario.
14. Sistema de recaudo y soporte tecnológico.
15. Ficha de Estadísticas Básicas de Inversión (EBI) establecida por el Departamento Nacional de Planeación, debidamente diligenciada.
16. Análisis de información secundaria hidrológica, hidráulica, de drenaje y de socavación.
17. Identificación preliminar de cantidades y tipos de alcantarillas (tubo o cajón) y pontones del corredor.
18. Caracterización del terreno a partir de información geológica existente.
19. Análisis de información secundaria geológica y geotécnica con investigaciones a escala 1:100.000.
20. Identificación de zonas con problemas de estabilidad, deslizamientos y fallas en el corredor propuesto.

21. Identificación de fuentes potenciales de materiales y de zonas de botadero, y volúmenes probables.
22. Propuesta de índice de estado o estándar mínimo en el cual se debe mantener la vía.
23. Con información catastral del IGAC, identificación a nivel general de la distribución predial.
24. Identificación de usos del suelo, tipología de predios y valores de referencia.
25. Diseño de instalaciones fijas (estaciones, talleres y edificios) incluyendo capacidad y ubicación.
26. Modelo operacional en que se basará la movilización de los equipos rodantes identificados.
27. Tiempos de marcha y ciclos de rotación.
29. Organización y plan de mantenimiento del material rodante.
30. Organización y plan de mantenimiento de la infraestructura.
31. Identificación y descripción de las fuentes de retribución con las cuales contará el proyecto.
32. Estimación inicial de los ingresos operacionales.

PARÁGRAFO 1o. Los entes territoriales o administrativos, autoridades de transporte competentes, las empresas públicas o los esquemas de asociaciones público privadas que no requieran de recursos de la Nación para la financiación de los proyectos, deberán adjuntar un resumen ejecutivo de los requisitos señalados en el presente artículo, acreditando la realización de los mismos. En los casos en que no se requieran recursos de la Nación, el Ministerio de Transporte conceptuará sobre la viabilidad técnica del proyecto.

PARÁGRAFO 2o. El Ministerio de Transporte conceptuará sobre la viabilidad técnica y financiera de los proyectos presentados cuando los mismos tengan aportes del Gobierno Nacional.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 8o).

CAPÍTULO 7.

HABILITACIÓN.



ARTÍCULO 2.2.6.7.1. DE LA HABILITACIÓN DE LAS EMPRESAS. La habilitación para prestar el servicio público de transporte masivo por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram se expedirá por parte de la autoridad de transporte constituida para el efecto por el ente territorial o administrativo correspondiente y debidamente autorizada por el Ministerio de Transporte.

Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram deberán solicitar y obtener habilitación, previa asignación u otorgamiento del permiso de operación.

La habilitación es la autorización que expide la autoridad competente para prestar el servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, de acuerdo con las condiciones señaladas en el presente Título.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 9o).



ARTÍCULO 2.2.6.7.2. REQUISITOS PARA OBTENER LA HABILITACIÓN. Para obtener la habilitación para la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, las empresas deben acreditar ante la autoridad de transporte los siguientes requisitos:

A) Requisitos Generales:

1. Solicitud suscrita por el representante legal.
2. Anexar certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles contados a partir de la fecha de radicación de la solicitud, en el que conste que la empresa dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.
3. Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas y agencias, señalando su dirección.
4. Organigrama de la empresa que defina cada uno de los cargos y perfiles, con las certificaciones de idoneidad del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado a su servicio.
5. Las instalaciones de apoyo que prevé emplear, ya sean del Concesionario de la Infraestructura o propias y, en particular, de las dedicadas al mantenimiento del material rodante.

B) Requisitos Financieros:

1. Los rangos de tarifas estimados a aplicar y los ingresos a obtener, año a año.
2. El monto de las inversiones a realizar en material rodante y otras instalaciones y equipamientos.
3. La evolución prevista de los costos de operación a través del tiempo.
4. Las fuentes de financiamiento.
5. Las proyecciones financieras.
6. Estados financieros básicos certificados de los dos (2) últimos años, con sus respectivas notas. Las empresas nuevas sólo requerirán el balance general inicial.
7. Demostración de la capacidad financiera y un patrimonio líquido no inferior a cinco mil (5000) Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes. El salario mínimo al que se hace referencia, corresponderá al vigente al momento de cumplir el requisito.
8. Declaración de renta de la empresa solicitante, correspondiente a los dos últimos años gravables anteriores a la fecha de la solicitud, si por ley está obligada a presentarla.
9. El compromiso de realizar la contratación de los seguros aplicables.

C) Requisitos Técnicos:

1. Acreditación de experiencia previa como Operador Ferroviario de pasajeros o la presentación

de una certificación que demuestre que ha celebrado un contrato con una empresa nacional o extranjera que la acredite o la presentación de una certificación que indique el compromiso permanente de una empresa que cuente con la experiencia de operación ferroviaria de pasajeros para prestar sus servicios como asistente técnico especializado durante los primeros 3 años de operación.

2. Descripción detallada de las distintas áreas técnicas del Operador Ferroviario con sus competencias respectivas y las responsabilidades en materia de operaciones, mantenimiento del material rodante, investigación y prevención de accidentes, cumplimiento de las reglamentaciones vigentes, gestión ambiental y seguridad del trabajo.

3. Descripción de las actividades que habrán de ser tercerizadas.

4. Descripción de los establecimientos, instalaciones, bienes y equipamientos a ser empleados.

5. Manual de Procedimientos, Sistemas y Equipamientos a ser utilizado.

6. Descripción del material rodante a ser empleado con las características técnicas centrales en materia de operación, mantenimiento y seguridad de las operaciones, el cual podrá ser de propiedad de la empresa de transporte público masivo, de socios o de terceros.

7. Procedimientos mediante los cuales se prevé lograr el cumplimiento de los estándares requeridos por el Concesionario de la infraestructura para permitir el acceso del material rodante del operador.

8. Descripción detallada de los procedimientos de selección, contratación y formación del personal operador del material rodante.

9. Descripción detallada de los procedimientos periódicos de evaluación de los conocimientos de los operadores del material rodante, su reentrenamiento y la salud de los operadores.

10. Descripción detallada de los sistemas de gestión y seguridad y medio ambiente para las personas y los bienes.

11. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo de carácter periódico o rutinario que desarrollará la empresa para los equipos.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 10).

CAPÍTULO 8.

TRÁMITE DE LA HABILITACIÓN.



ARTÍCULO 2.2.6.8.1. PLAZO PARA DECIDIR. Presentada la solicitud de habilitación, para decidir la autoridad de transporte dispondrá de un término no superior a noventa (90) días calendario, una vez recepcionada la documentación.

La habilitación es intransferible a cualquier título. En consecuencia, los beneficiarios de la misma no podrán celebrar o ejecutar acto alguno que, de cualquier manera, implique que la actividad transportadora se desarrolle por persona diferente a la que inicialmente le fue concedida, salvo los derechos sucesorales.

La habilitación se concederá mediante resolución motivada en la que se especificará como mínimo el nombre, razón social o denominación, domicilio principal, patrimonio líquido y radio de acción.

Ninguna empresa podrá entrar a prestar el servicio hasta tanto la autoridad competente le otorgue la habilitación correspondiente.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 11).

CAPÍTULO 9.

VIGENCIA DE LA HABILITACIÓN.



ARTÍCULO 2.2.6.9.1. VIGENCIA. La habilitación será indefinida mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento en cuanto al cumplimiento de los requisitos establecidos por las disposiciones pertinentes.

La autoridad de transporte podrá en cualquier tiempo, de oficio o a petición de parte, verificar las condiciones que dieron origen a la habilitación.

Corresponderá a la Superintendencia de ~~Puertos y~~ Transporte^{<1>} autorizar previamente la solemnización y registro de las reformas estatutarias de transformación, fusión y escisión de las empresas de servicio público de transporte masivo por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, las cuales comunicarán este hecho a la autoridad de transporte competente, adjuntando la citada autorización y los nuevos certificados de existencia y representación legal, con el objeto de efectuar las modificaciones correspondientes.

(Decreto 1008 de 2015, artículo 12).



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.

Normograma del Ministerio de Relaciones Exteriores

ISSN 2256-1633

Última actualización: 31 de julio de 2019

