74

| Municipio de Neiva | OFICIO | FOR-GDC-01<br>Versión: 01<br>Vigente desde: Marzo 19 del 2021 | mipg |
|---|---|---|---|

# SECRETARÍA DE MOVILIDAD

## PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES NO. 0657 DEL 15 DE MARZO DE 2025

## FECHA INICIO: MARZO 17 DE 2025
## PLAZO: CUATRO (4) MESES

APOYO A LA SUPERVISIÓN:
CLAUDIA PATRICIA VELAZQUEZ ZAMBRANO
SECRETARIA DE MOVILIDAD OFICINA: UNIDAD DE EMPRESAS

# CUARTO INFORME

24-06-2021
9:19 am

## JUAN MANUEL ESCOBAR GUZMAN
## DEL 01 AL 30 DE JUNIO DE 2025

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

Powered by CamScanner

| Alcaldía de Neiva | LISTA DE CHEQUEO PARA PAGO DE PROVEEDORES | FOR-GHT-02<br>Versión: 04<br>Vigente desde: Noviembre 2 de 2023 | mipg |
|---|---|---|---|

| | ANTICIPOS Y PRIMER PAGO | CONTRATO DE OBRA | CONTRATO PRESTACION DE SERVICIOS | CONVENIOS | CONTRATO DE SUMINISTRO Y SERVICIOS | TIENDA VIRTUAL DEL ESTADO COLOMBIANO (COLOMBIA COMPRA EFICIENTE) | BOLSA DE PRODUCTOS (BOLSA MERCANTIL) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Formato único de radicación de cuentas FURC FOR-GHT-03 y Factura original y (Si aplica) | X | X | X | X | X | X |
| 2 | Nota de autorización o endoso para el pago a favor de la bolsa de productos | | | | | | X |
| 3 | certificado bancario (con fecha de expedicion maximo 30 dias) | X | X | X | X | X | X |
| 4 | Certificado existencia y representacion legal- vigencia 3 meses (persona juridica) | X | X | X | X | X | X |
| 5 | Planillas de aportes al sistema general de seguridad social | X | X | X | X | X | X |
| 6 | Certificación del revisor fiscal respecto al pago del sistema general seguridad social con copia de cedula, tarjeta profesional y antecedentes. | | | X | X | X | X |
| 7 | Registro unico tributario RUT | X | X | | X | X | X |
| 8 | FOR-GDCO-06 Certificado De Cumplimiento Supervisión/Interventoria - Informe De Supervisión/Interventoria y/o Informe de Actividades | X | X | X | X | X | X |
| 9 | Contrato y/o convenio | X | X | X | X | X | X |
| 10 | Paz y Salvo Municipal | X | X | X | X | | |
| 12 | Plan de inversión del anticipo avalado por el interventor o supervisor (si aplica) | X | | X | X | X | |
| 13 | Constitucion de fiducia (si aplica) | X | | | | | |
| 14 | Comprobante de entrada del almacén y/o ingreso de activos (si aplica) | | | X | X | X | |
| 15 | FOR-GDCO-07 Acta de inicio | X | X | X | X | X | X |
| 16 | carta conjuntal porcentaje de participacion de los integrantes. (si aplica) | X | | | X | X | |
| 18 | Hoja de vida Sigep Actualizada y Aprobada | | X | | | | |

| | PAGO PARCIAL Y ADICION O MODIFICACION | CONTRATO DE OBRA | CONTRATO PRESTACION DE SERVICIOS | CONVENIOS | CONTRATO DE SUMINISTRO Y SERVICIOS | TIENDA VIRTUAL DEL ESTADO COLOMBIANO (COLOMBIA COMPRA EFICIENTE) | BOLSA DE PRODUCTOS (BOLSA MERCANTIL) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | FOR-GHT-03 Formato única de radicación de cuentas FURC y Factura original y (Si aplica) | X | X | X | X | X | X |
| 2 | Nota de autorización o endoso para el pago a favor de la bolsa de productos | | | | | | X |
| 3 | certificado bancario (con fecha de expedicion maximo 30 dias) | X | X | X | X | X | X |
| 4 | planillas de aportes al sistema general de seguridad social | X | X | X | X | X | X |
| 5 | Otrosi del contrato y/o convenio (si aplica) | X | X | X | X | X | X |
| 6 | FOR-GDCO-06 Certificado De Cumplimiento Supervisión/Interventoria - Informe De Supervisión/Interventoria y/o Informe de Actividades | X | X | X | X | X | X |
| 7 | Comprobante de entrada del almacén y/o ingreso de activos (si aplica) | | | X | X | | X |
| 8 | Certificación del revisor fiscal respecto al pago del sistema general seguridad social con copia de cedula, tarjeta profesional y antecedentes. | | | X | X | X | X |
| 9 | FOR-GDCO-15 acta recibo obra / FOR-GDCO-12 acta recibo final (según el caso) | X | | | X | | |
| 10 | Certificado existencia y representacion legal- vigencia 3 meses (persona juridica) del proveedor | | | | | | X |
| 11 | Registro unico tributario RUT | | | | | | X |

| | PAGO FINAL | CONTRATO DE OBRA | CONTRATO PRESTACION DE SERVICIOS | CONVENIOS | CONTRATO DE SUMINISTRO Y SERVICIOS | TIENDA VIRTUAL DEL ESTADO COLOMBIANO | BOLSA DE PRODUCTOS (BOLSA MERCANTIL) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | FOR-GHT-03 Formato única de radicación de cuentas FURC y Factura original y (Si aplica) | X | X | X | X | X | X |
| 2 | Nota de autorización o endoso para el pago a favor de la bolsa de productos | | | | | | X |
| 3 | certificado bancario (con fecha de expedicion maximo 30 dias) | X | X | X | X | X | X |
| 4 | Certificacion bancaria sobre los rendimientos financieros generados, consignacion de los mismos ( en caso de haber cobrado anticipo) | X | | X | X | | |
| 5 | FOR-GDCO-06 Certificado De Cumplimiento Supervisión/Interventoria - Informe De Supervisión/Interventoria y/o Informe de Actividades | X | X | X | X | X | X |
| 6 | FOR-GDCO-18 acta de terminación (si aplica) | X | X | X | X | X | X |
| 7 | planillas de aportes al sistema general de seguridad social | X | X | X | X | X | X |
| 8 | Certificación del revisor fiscal respecto al pago del sistema general seguridad social con copia de cedula, tarjeta profesional y antecedentes.(si aplica) | | | X | X | X | X |
| 9 | Paz y Salvo Municipal Vigente | X | X | X | X | | |
| 10 | FOR-GDCO-16 acta de recibo de obra | X | | | | | |
| 11 | FOR-GDCO-13 acta de liquidación ( si aplica) | X | | X | X | | X |
| 12 | Comprobante de entrada del almacén y/o ingreso de activos (si aplica) | | X | X | X | | |

Notas:
- *Si el contratista es persona natural debera anexar certificado de pension.
- *Los proveedores inscritos en SECOP I, deberan cargar la información en la plataforma
- *Los proveedores inscritos en SECOP I, tienda virtual o bolsa mercantil deberan radicar en linea la documentacion de la lista de chequeo en comunidad, Registro, Anticipo
- * Todos los proveedores deberán diligenciar el formato unico de radicacion de cuenta FURC FOR-GHT-03
- *Para el primer pago por la bolsa mercantil el comisionista deberá presentar un FURC por cada pago correspondiente al primer desembolso de la operacion de bolsa mercantil (venta de la operacion , 65% valor inicial del comisionista y el de la valoracion de los gravitos anticipo, de igual manera la certificacion bancaria deberá ser por cada uno de los pagos tanto de la bolsa mercantil del comisionista y del proveedor)
- *Para los pagos parciales la documentacion requerida en el listado deberá ser del proveedor solo se requiere el certificado bancario de la bolsa Mercantil .
- *Para el pago final el cual corresponde al 30% del valor del contrato de comision las soportes deberán ser del contratista.
- *Para los anticipos no se requiere de informe de supervision o interventoria
- *Para responsabilidad del ordenador del gasto validar el pago de los derechos de contratación.
- *El PUNO deberá ser radicado original y una copia en la ventanilla correspondiente. *Se anexa documento
- cesion de derechos economicos diligenciar el item No 4.
- *Porfavor ( Nombre de
- presente una UNICA MENSUALIDAD (exclusivo para contratos de prestacion de servicios y apoyo a la gestion), el contratista debera presentar, ultimo dia de cada mes en los desembolsos del PRIMER PAGO, los siguientes documentos: ACTA DE TERMINACIÓN, PAZ Y SALVO ALMACEN y COMPROBANTE DE ENTRADA DEL ALMACEN Y/O SERVICIO DE ACTIVOS (si aplica).
- *En el caso de las compras realizada a través de la plataforma Colombia compra eficiente, no será requerido el acta de inicio

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SIG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y no será responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

Powered by CamScanner

| Alcaldía de Neiva | FORMATO ÚNICO DE RADICACIÓN DE CUENTAS FURC | FOR-GHT-03<br>Versión: 05<br>Vigente desde :<br>Noviembre 2 de 2023 | mipg |
|---|---|---|---|

Diligenciar Unicamente a Computador

**1- Clase y Datos del Contrato**

| | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Tipo de contrato | PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES | | | | Nro. | 0657 | | Fecha: | 30 | 06 | 2025 |
| Proveedor | JUAN MANUEL ESCOBAR GUZMAN | | | | NIT | C.C. | X | No. | 98.400.380 | | |
| Dirección : | Calle 4 No 88-36 | Correo Electronico | juanchosescobar@gmail.com | | Teléfonos | 3007836195 | | | | | |
| Establecer si es Secop I o II | secop I | | secop II | X | Código del contrato por Secop II | MNSMCDPS0752-2025 | | | | | |

**2- Sistema automatico de pagos (SAP)**

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Cuenta Bancaria | 168800033209 | Banco | DAVIVIENDA | Ahorros | X | Corriente | |

**3- Información Tributaria**

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Responsable de IVA | | Autorretenedor de Renta | | Contribuyente de Renta | | Código actividad ICA del RIT | 7490 |
| Gran Contribuyente | | Prima al factor material | | Prima al factor intelectual | | X | Régimen Tributario especial de renta. Art. 19 E.T. y Art. 14 Dec. 4400 de 2004 |
| Retefuente Honorarios | | Tabla Art. 383 ETN | X | Retención 10% u 11% | | | Régimen Simple de Tributación SIMPLE Art. 905 del ETN |

**4- Esta Obligado a Facturar Electronicamente**

| | | | |
|---|---|---|---|
| SI | | NO | X |

**5- Información del Compromiso**

| | |
|---|---|
| Objeto : | Copiar tal cual aparece en el contrato : "el objeto" |
| PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES ESPECIALIZADOS PARA BRINDAR ACOMPAÑAMIENTO AL ÁREA DE EMPRESAS Y A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD EN LA PROMOCIÓN Y DIFUSIÓN EN SEGURIDAD VIAL, SEGUIMIENTO DEL TRANSPORTE Y LA GESTIÓN DE MEDIDAS QUE PROMUEVAN UNA MOVILIDAD SALUDABLE, SEGURA Y SOSTENIBLE EN EL TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE NEIVA. | |
| Plazo: (copiar tal cual parece en el objeto) | CUATRO (4) MESES CONTADOS A PARTIR DE LA SUSCRIPCIÓN DEL ACTA DE INICIO, EN TODO CASO SIN EXCEDER EL 31 DE DICIEMBRE DE 2025 |
| Forma de Pago: Copiar como aparece en el contrato | El Municipio de Neiva cancelará al Contratista el valor del contrato, de la siguiente manera: 1) Un primer pago correspondiente a los días ejecutados desde el acta de inicio del contrato hasta el día último del respectivo mes. 2) Pagos mensuales iguales vencidos, comprendido entre el primero (1) y el último día de cada mes, cada uno por valor de CINCO MILLONES DE PESOS MCTE ($ 5.000.000), y/o un pago final proporcional hasta el acta de terminación del contrato. Cada pago estará precedido de la certificación de cumplimiento a satisfacción expedida por el supervisor del contrato, previa presentación del informe de actividades correspondiente dentro de los diez (10) días siguientes al vencimiento de cada mensualidad o al periodo de ejecución y acreditación del pago de los aportes al sistema de seguridad social en Salud, Pensión y Riesgos Laborales. Todo pago está sujeto a la programación anual mensualizada de caja PAC del MUNICIPIO, sin generar intereses moratorios. Los precios pactados en el contrato que se derive del presente proceso no serán objeto de ajustes. |

| Fecha de Inicio | 17 | 03 | 2025 |
|---|---|---|---|

**Información Presupuestal Inicial:**

| CDP | RP | Recurso y/o fuente | Nombre del Recurso y/o fuente |
|---|---|---|---|
| 2025.CEN.01.001219 | 2025.CEN.01.003899 | 2900 | 1.2.3.2.25. OTRAS MULTAS,SANCIONES E INTERESES DE MORA (COMPARENDOS Y SANCIONES MOVILIDAD) |
| | | | |

Suspensión No. _____ Tiempo: _____

Adición No. _____ Tiempo: _____

**Información Presupuestal Adicional:**

| CDP | RP | Recurso y/o fuente | Nombre del Recurso y/o fuente |
|---|---|---|---|
| | | | |
| | | | |

**6- Clase de Pago**

| Unico Pago | | Pago No. | 04 | Total de pagos | 05 | Periodo: De | Fecha | 01 | 06 | 2025 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Al | Fecha | 30 | 06 | 2025 |

| Anticipo | | % Anticipo | | Valor Anticipo | |
|---|---|---|---|---|---|

| Entrada a Almacén No. | | Fecha Entrada | | Valor Entrada | |
|---|---|---|---|---|---|

| | |
|---|---|
| Valor Inicial del contrato: | $ 20.000.000,00 |
| Valor Adición: | $ - |
| Valor Total del contrato: | $ 20.000.000,00 |
| Total Ejecutado: | $ 17.333.333,00 |
| Valor a Cobrar en el Periodo: | $ 5.000.000,00 |
| Saldo por ejecutar: | $ 2.666.667,00 |

| Cuenta 1 | Cuenta 2 | Cuenta 3 | Cuenta 4 | Cuenta 5 | Cuenta 6 |
|---|---|---|---|---|---|
| $ 2.333.333 | $ 5.000.000 | $ 5.000.000 | $ 5.000.000 | | |
| **Cuenta 7** | **Cuenta 8** | **Cuenta 9** | **Cuenta 10** | **Cuenta 11** | **Cuenta 12** |
| | | | | | |

**7- Pago de Seguridad Social**

| Periodos Pagados | Pago ARL | Pago Pensión | Pago Salud | Número de Planillas de Seguridad Social |
|---|---|---|---|---|
| MAYO | 10.500 | 320.000 | 250.000 | 9486861112 |

**8- Autorización Radicación del pago**

Declaración: 1. Con su firma el Supervisor y/o Interventor y el contratista Certifican que las actividades se están ejecutando conforme a lo establecido en el contrato y que la información contenida en este FURC es verdadera, que la cuenta cumple con los compromisos adquiridos en el contrato y todos los requisitos de ley (incluidos los aportes al sistema general de seguridad social y parafiscal) en el SECOP. 2. Igualmente dan fe de estar a paz y salvo en todos los tributos y obligaciones adquiridas con el Municipio de Neiva. Por tal motivo se autoriza la radicación de este FURC para el inicio del proceso de Pago.

| Firma del Contratista | Firma del Interventor(si aplica) | Firma del Supervisor (Secretario, Directores o Lideres de Grupo) |
|---|---|---|
| JUAN MANUEL ESCOBAR GUZMAN | | EDNA JOHANNA CRUZ BONILLA |

**9- Firmas por parte de Revisor de cuenta y Contabilidad**

| Visto bueno Revisor de Cuenta | Visto bueno Contabilidad ( Firma, nombre y fecha) |
|---|---|
| | |

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SIG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

Powered by CamScanner

77

DAVIVIENDA

Banco Davivienda S.A.

# CERTIFICADO

**NEIVA, HUILA,** **24/06/2025**
COLOMBIA,
**A quién interese**

Por medio de la presente hacemos constar que **el señor JUAN MANUEL ESCOBAR GUZMAN** con **Cédula de Ciudadanía** número **98400380**

Posee en el banco Davivienda:

**CUENTA DE AHORROS DAMAS**

| | |
|---|---|
| Número | **105800023209** |
| Fecha de apertura | **09/07/2012** |

Cordialmente,

BANCO DAVIVIENDA

Banco Davivienda S.A.

Powered by CamScanner

aportes en línea

# Resumen General de Pago

**DATOS GENERALES DEL APORTANTE**

| Identificación | dv | Razon Social | Clase Aportante | Sucursal Principal | Direccion | Ciudad-Departamento | Teléfono | Exonerado SENA e ICBF |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CC 96488388 | | ESCOBAR GUZMAN JUAN MANUEL | INDEPENDIENTE | PRINCIPAL | Cra 4 a 69-26 | NEIVA-HUILA | 7362868 | S |

**DATOS GENERALES DE LA LIQUIDACION**

| Periodo | | Clave | | Tipo | Fecha | | Pago | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pensión | Salud | Pago | Planilla | Planilla | Limite | Pago | Banco | Dias Mora | Valor |
| 2025-05 | 2025-05 | 1595399493 | 94864611112 | I | 2025/06/19 | 2025/05/30 | BANCO DAVIVIENDA | 0 | $385,900 |

**LIQUIDACION DETALLADA DE APORTES**

| EMPLEADO | | | PENSION | | | | SALUD | | | | CCF | | | | RIESGOS | | | | PARAFISCALES | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| No. | Identificación | Nombres | Codigo | Dias | IBC | Aporte | Codigo | Dias | IBC | Aporte | Codigo | Dias | IBC | Aporte | Codigo | Dias | IBC | Aporte | Dias | IBC | Aporte |
| Aportante PRINCIPAL (3 Afiliados) | | | | | $2,900,000 | $330,000 | | | $3,000,000 | $350,000 | | | $0 | $0 | | | $2,900,000 | $10,500 | | $0 | $0 |
| Centro de Trabajo: PRINCIPAL ( 3 Afiliados) | | | | | $2,900,000 | $328,000 | | | $3,000,000 | $350,000 | | | $0 | $0 | | | $2,900,000 | $10,500 | | $0 | $0 |
| Cliente: NEIVA Depto: HUILA ( 3 Afiliados) | | | | | $2,900,000 | $328,000 | | | $3,000,000 | $350,000 | | | $0 | $0 | | | $2,900,000 | $10,500 | | $0 | $0 |
| 1 | CC 96488388 | ESCOBAR JUAN | 75-14 | 30 | $2,894,828 | $328,828 | EPS009 | 30 | $2,888,000 | $350,000 | | 0 | $0 | $0 | 14-21 | 30 | $2,900,000 | $10,500 | 0 | $0 | $0 |
| Total | Afiliados( 1) | | | | $2,900,000 | $330,000 | | | $3,000,000 | $350,000 | | | $0 | $0 | | | $2,900,000 | $10,500 | | $0 | $0 |



2025/05/29 06:51 PM

Powered by CamScanner

aportes en línea

# Resumen General de Pago

**DATOS GENERALES DEL APORTANTE**

| Identificación | dv | Razon Social | Clase Aportante | Sucursal Principal | Direccion | Ciudad-Departamento | Telefono | Exonerado SENA e ICBF |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CC 1040030363 | | ESCOBAR GUZMAN JUAN MANUEL | INDEPENDIENTE | PRINCIPAL | Cra 4 n 69-36 | NEIVA-HUILA | 7360066 | SI |

**DATOS GENERALES DE LA LIQUIDACION**

| Periodo | | Clave | | Tipo | Fecha | | Pago | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Pensión | Salud | Pago | Planilla | Planilla | Limite | Pago | Banco | Dias Mora | Valor |
| 2025-05 | 2025-05 | 1515395993 | 94866611112 | I | 2025/06/19 | 2025/05/30 | BANCO DAVIVIENDA | 0 | $580,500 |

**RESUMEN DE PAGO**

| RIESGO | CODIGO | NIT | DV | AFILIADOS | VALOR LIQUIDADO | INTERESES MORA | SALDOS E INCAPACIDADES | VALOR A PAGAR |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AFP (ADMINISTRADORAS: 1) | | | | 1 | $320,000 | $0 | $0 | $320,000 |
| COLPENSIONES | 25-14 | 900,336,004 | 7 | 1 | $320,000 | $0 | $0 | $320,000 |
| ARL (ADMINISTRADORAS: 1) | | | | 1 | $10,500 | $0 | $0 | $10,500 |
| POSITIVA COMPAÑIA DE SEGUROS | 14-23 | 860,011,153 | 6 | 1 | $10,500 | $0 | $0 | $10,500 |
| EPS (ADMINISTRADORAS: 1) | | | | 1 | $250,000 | $0 | $0 | $250,000 |
| SANITAS | EPS005 | 800,251,440 | 6 | 1 | $250,000 | $0 | $0 | $250,000 |
| TOTAL | | | | 1 | $580,500 | $0 | $0 | $580,500 |



2025/05/29 06:51 PM

Powered by CamScanner

Banco de Occidente

CHEQUE No. 0 | 23

| AÑO | MES | DÍA |
|---|---|---|
| 2025 | 6 | 13 |

$ 5.000.000,00

Páguese a: ESCOBAR GUZMAN JUAN MANUEL Nit: 98.400.380

La Suma de: CINCO MILLONES PESOS CON CERO CENTAVOS M/L.*******

BANCO DE OCCIDENTE
CUENTA BANCARIA: 380-09103-3
TIPO DE CHEQUE: TRANSFERENCIA

0001a007878d23a380-09103-3c0

Firma

# ALCALDÍA MUNICIPAL DE NEIVA - HUILA

Municipio de Neiva

## SECRETARIA DE HACIENDA

## COMPROBANTE DE EGRESOS

**No. 2025.CEN.01.007648**

VIGENCIA FISCAL: **2025**

Nit. 891180009 **Página 1 de 1**

| | |
|---|---|
| FECHA DE EXPEDICIÓN: | JUN.13.2025 |
| BENEFICIARIO: | ESCOBAR GUZMAN JUAN MANUEL Nit. 98.400.380 |
| POR CONCEPTO DE: | RADICADO RDC 2730 DEL 05/06/2025 - PAGO TERCERA MENSUALIDAD DEL CPS No. 0657 DE 2025 - OBJETO: "PRESTAR SERV PROFESIONALES ESPECIALIZADOS PARA BRINDAR ACOMPAÑAMIENTO AL AREA DE EMPRESAS Y A LA SECRETARIA DE MOVILIDAD EN LA PROMOCION Y DIFUSION EN SEGURIDAD VIAL, SEGUIMIENTO DEL TRANSPORTE Y LA GESTION DE MEDIDAS QUE PROMUEVAN UNA MOVILIDAD SALUDABLE, SEGURA Y SOSTENIBLE EN EL TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE NEIVA" - SUPERVISOR: EDNA JOHANNA CRUZ BONILLA - DEPENDENCIA: SECRETARIA MOVILIDAD - VALOR T |
| CUENTA BANCARIA DESTINO: | **** |
| POR VALOR DE: | $ 5.000.000,00 |
| VALOR EN LETRAS: | CINCO MILLONES PESOS CON CERO CENTAVOS M/L.******* |

| CHEQUE No.: 0 | CUENTA No.: 380-09103-3 | BANCO: BANCO DE OCCIDENTE | SUCURSAL: CTE 380-09103-3 MUNICIPIO |
|---|---|---|---|

### IMPUTACIÓN CONTABLE

| IMPUTACIÓN CONTABLE | TERCERO IMPUTADO | VALOR DÉBITO | VALOR CRÉDITO |
|---|---|---|---|
| 24905401 - HONORARIOS | 98400380 - ESCOBAR GUZMAN JUAN MANUEL | $ 5.000.000,00 | $ 0,00 |
| DETALLE DEL PAGO: O.P. 6573 - Registro 3899 | | | |
| 1110052317 - CTE 380-09103-3 RECAUDOS TRANSI | 890300279 - BANCO DE OCCIDENTE | $ 0,00 | $ 5.000.000,00 |
| DETALLE DEL PAGO: CTE 380-09103-3 MUNICIPIO DE NEIVA RECAUDOS TRANSITO POR COMPAREN | | | |
| TOTALES | | $ 5.000.000,00 | $ 5.000.000,00 |

### CARGOS Y DEDUCCIONES EN EL PAGO

| CONCEPTO DEDUCIBLE | % | CUENTA CONTABLE | BASE RETENCIÓN | VR. RETENCIÓN |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |

**FIRMAS RESPONSABLES**

Preparado por:

CORDON FIERRO CRO ANTONIO
AUXILIAR ADMINISTRATIVO

Aprobado por:

MEDINA GOMEZ SERGIO IVAN
TESORERO GENERAL

**FIRMA Y SELLO DEL BENEFICIARIO**

FECHA DE RETIRO DEL CHEQUE

Neiva - Huila, Cra 5 No 9 - 74 Teléfonos 607 8716080
Fax 607 85656065
Email: alcaldia@alcaldianeiva.gov.co

FECHA IMPRESIÓN: JUN.18.2025 IP: 152.204.238.145 ELABORÓ: CCORDON IMPRIMIÓ: ESCOBAR GUZMAN JUAN MANUEL

Powered by CamScanner

| FORMATO: INFORME DE EJECUCIÓN DE CONTRATO | Municipio de Neiva | SECRETARIA DE MOVILIDAD DE NEIVA |
|---|---|---|
| | | UNIDAD DE EMPRESAS |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Nombre del Contratista:** | **JUAN MANUEL ESCOBAR GUZMAN** | **No. Documento de Identidad** | **98.400.380** |
| **Periodo Comprendido** | 01 – 30 de junio de 2025 | **No. Contrato** | 0657 |
| **Informe No.** | 04 | **Dependencia** | Municipio de Neiva, Secretaría de Movilidad |

| **OBLIGACIONES ESPECÍFICAS** | | |
|---|---|---|
| **Obligación No. (1)** | **Gestión Desarrollada / Observaciones** | **Evidencia** |
| Brindar apoyo en las campañas y estrategias de sensibilización dirigidas a los responsables de operar los sistemas de transporte y/o actores viales y empresas del sector transporte en materia de seguridad vial garantizando el conocimiento y cumplimiento de las normas de tránsito y transporte. | Se efectúa el control de la demanda de pasajeros para el transporte Público Colectivo y Su transición al SETP de la ciudad de Neiva., correspondiente al mes de mayo de 2025, de acuerdo con la revisión de los informes entregados por los operadores de transporte publico habilitados. **(ver Anexo 09)** | **Ver Anexo 9** |
| **Obligación No. (2)** | **Gestión Desarrollada / Observaciones** | **Evidencia** |
| Brindar apoyo al área de Empresas de, la secretaria de Movilidad en el desarrollo, planificación y gestión de las acciones de promoción difusión en seguridad vial y el transporte público para fortalecimiento de la seguridad en el transporte. | El día 18 de junio de 2025, se efectuó visita al sector el Jardín, en el cual se escuchó propuesta de la comunidad en búsqueda de efectuar cambio del esquema de rutas, en el sector, debido a la alta accidentalidad sobre la carrera 19. El compromiso con la comunidad es efectuar reunión día 10 de Julio de 2025 y construir un documento que permita evaluar alternativas.<br><br>El día 04 de junio de 2025, se efectúa reunión con la unidad de empresas, para efectuar la evaluación de las acciones orientadas a la depuración del parque automotor de la ciudad. En esta se define la revisión final de la resolución para la depuración del parque automotor y el oficio redactado para solicitar la información a las empresas de trasporte frente al estado del parque automotor. Finalmente, con esta acción se prevé iniciar las desvinculaciones administrativas, con el propósito de efectuar el control del parque automotor y con ellos evitar la operación de vehículos que ya han cumplido su vida útil y que pueden incidir en los niveles de accidentalidad del municipio de Neiva. Se proyecta resolución para efectuar depuración y borrado de registro de vehículos**(Ver anexo 05 y 05A)** | **Ver Anexo 05 y 05A** |
| **Obligación No. (3)** | **Gestión Desarrollada / Observaciones** | **Evidencia** |



Powered by CamScanner

| FORMATO: INFORME DE EJECUCIÓN DE CONTRATO | Municipio de Neiva | SECRETARIA DE MOVILIDAD DE NEIVA<br>UNIDAD DE EMPRESAS |
|---|---|---|

| | | |
|---|---|---|
| Brindar apoyo en la proyección y/o revisión junto con el (los) funcionario(s) competente (s) de la dependencia, área y/o unidad y conforme los soportes y la información suministrada, las respuestas a las solicitudes, requerimientos, informes, peticiones, quejas y/o reclamos o acciones interpuestas por los diferentes actores viales u órganos de vigilancia y control, que le sean asignados por el área de empresas y la secretaria de Movilidad de Neiva. | En el periodo se desarrollo las siguientes acciones:<br><br>Oficio de respuesta a mejorar del servicio solicitado por la señora Johanna Lizzeth López, frente a las mejoras en la prestación del servicio de transporte público. **(Anexo 02)** | **Ver Anexo 02** |
| **Obligación No. (4)** | **Gestión Desarrollada / Observaciones** | **Evidencia** |
| Brindar apoyo y acompañamiento a la secretaria de Movilidad en la revisión y seguimiento de los trámites tendientes al fortalecimiento del transporte público y la movilidad saludable, segura y sostenible del municipio de Neiva | • El dia 19 de junio de 2025, se efectúa reunión con las empresas transportadoras y el Dr. Andrés López, con el objetivo de efectuar la revisión del Borrador de Decreto que modifica el Decreto 809 de 2025. **(ver Anexo 04y 04A)**<br>• Se da respuesta a los requerimientos de información al Departamento Nacional de planeación – DNP **(ver Anexo 07)**<br>• De acuerdo con las correcciones generadas desde la oficina juridica de la alcaldia de Neiva, se efectúa las correcciones al borrador de decreto que modifica el decreto 809 de 2020 y se da respuesta a los comentarios en este documento. Nuevamente se remite a la Gerencia SETP, para su envió a la Dr. Ivonne Ramirez Tello, para su revisión. **(ver Anexo 11)**<br>• Se complementa la información juridica requerida por la UNIDAD DE EMPRESAS, frente a los actos administrativos desarrollados a lo largo de la implementación del SETP de la ciudad de Neiva. **(ver Anexo 13)**<br>• Se efectúa la modificación del permiso del permiso de operación en su versión No 2, en el cual se desarrollan cambios en apartes del documento, relacionados con la capacidad transportadora, implementación de nuevas rutas y otra que quedan como comentarios al documento. **(Ver Anexo 14)** | **Ver anexo 04 y 04A**<br><br>**Ver Anexo 07**<br><br>**Ver Anexo 11**<br><br>**Ver anexo 13**<br><br>**Ver Anexo 14** |
| **Obligación No. (5)** | **Gestión Desarrollada / Observaciones** | **Evidencia** |
| El contratista no podrá revelar la información confidencial de propiedad de la Alcaldía de Neiva, de la que tenga conocimiento con ocasión o para la ejecución del contrato, sin el previo consentimiento por escrito del supervisor del contrato. Se considera información confidencial cualquier información técnica, financiera, comercial, estratégica y em general cualquier información relacionada con las funciones de la Alcaldía del Municipio de Neiva, que tenga carácter reservado por la ley, o haya sido marcada o anunciada como confidencial por parte de la Entidad Municipal o cualquier otra Entidad Estatal, conforme a lo establecido en Ley estatutaria 1581 de 2012 -1712 de 2014 y los decretos que las reglamentan. | **Declaro que no se ha revelado ningún tipo de información tocada o desarrollada como parte del contrato** | **No Aplica** |



Powered by CamScanner

| FORMATO: INFORME DE EJECUCIÓN DE CONTRATO | Municipio de Neiva | SECRETARIA DE MOVILIDAD DE NEIVA<br>UNIDAD DE EMPRESAS |
|---|---|---|

| Obligación No. (6) | Gestión Desarrollada / Observaciones | Evidencia |
|---|---|---|
| Para efectos del informe final deberá entregar un backup de la información, de los archivos de gestión donde se relacione la documentación producida durante la ejecución del contrato con el objeto de garantizar la seguridad de la información y continuidad de la operación. Así mismo, deberá entregar los archivos que se encuentren en poder del contratista. | Se hace entrega de las evidencias y demás material elaborado como parte del contrato y el cual se anexa en los diferentes anexos de este informe. | No Aplica |

| OBLIGACIONES GENERALES | | |
|---|---|---|
| **Obligación No. (1)** | **Gestión Desarrollada / Observaciones** | **Evidencia** |
| Acatar la Constitución Política, la Ley, los principios de la contratación estatal y las demás normas concordantes y complementarias. | En este periodo acaté la Constitución Política, la Ley, los principios de la contratación estatal y las demás normas concordantes ycomplementarias. | No aplica. |
| **Obligación No. (2)** | **Gestión Desarrollada / Observaciones** | **Evidencia** |
| Responder por el adecuado y porteño cumplimiento de las obligaciones contraídas del contrato. | En este periodo cumplí con las obligaciones contraídas del contrato. | No aplica. |
| **Obligación No. (3)** | **Gestión Desarrollada / Observaciones** | **Evidencia** |
| Prestar sus servicios generando un ambiente adecuado dentro del clima organizacional de la dependencia, manteniendo relaciones de cordialidad con quienes se relaciona y desempeña sus funciones, brindado una adecuada atención al usuario y entregando el máximo de sus capacidades para el cumplimiento de las metas definidas a la dependencia. | En este periodo generé un buen ambiente laboral, donde mantuvo una excelente relación de cordialidad entre los compañeros y usuarios. | No aplica. |
| **Obligación No. (4)** | **Gestión Desarrollada / Observaciones** | **Evidencia** |
| Realizar los pagos correspondientes a salud, pensión y riesgos laborales a que haya lugar en virtud del contrato. | En este periodo realizó el pago correspondiente a la seguridad social del mes de ***mayo de 2025 con el número de planilla No. 9486861112*** | Copia de la planilla pagada. |
| **Obligación No. (5)** | **Gestión Desarrollada / Observaciones** | **Evidencia** |
| Radicar sus cuentas de cobros dentro de los diez (10) primeros días de corte a 30 días calendario. | En este periodo radico la cuenta en los dias establecidos dentro del contrato. | No aplica. |
| **Obligación No. (6)** | **Gestión Desarrollada / Observaciones** | **Evidencia** |



Powered by CamScanner

| FORMATO: INFORME DE EJECUCIÓN DE CONTRATO | Municipio de Neiva | SECRETARIA DE MOVILIDAD DE NEIVA |
|---|---|---|
| | | UNIDAD DE EMPRESAS |

| | | |
|---|---|---|
| Inscribir su hoja de vida en el SIGEP durante el primer mes de ejecución del contrato. | Se efectuó en su momento la actualización de la hoja de vida en SIGEP correspondiente al primer mes de este contrato. | No Aplica |
| **Obligación No. (7)** | **Gestión Desarrollada / Observaciones** | **Evidencia** |
| En caso de designarse como integrante del comité evaluador o como apoyo de los diferentes procesos de selección de contratista, deberá ejercer esta obligación de manera oportuna, con apego a la ley vigente, dándole prioridad a esta obligación, en cumplimiento del cronograma establecido en el proceso correspondiente. | No fui designado como integrante del comité evaluador o como apoyo de los diferentes procesos de selección de contratista | **No aplica.** |
| **Obligación No. (8)** | **Gestión Desarrollada / Observaciones** | **Evidencia** |
| En caso de designarse como apoyo a la supervisión de contratos deberá ejercer esta obligación, verificando y controlando la ejecución deestos, atendiendo lo señalado en el contrato y las obligaciones que le corresponden al supervisor. | No fui designado como apoyo a la supervisiónde contratos. | **No aplica.** |
| **Obligación No. (9)** | **Gestión Desarrollada / Observaciones** | **Evidencia** |
| Entregar informes mensuales sobre las actividades realizadas durante el periodo de ejecución, con los soportes correspondientes, por medio de la plataforma de SECOP II, al supervisor del contrato. | Realicé la entrega del informe de actividades requerido dentro del tiempo estimado para su cargué en la plataforma del SECOP II. | **No aplica.** |
| **Obligación No. (10)** | **Gestión Desarrollada / Observaciones** | **Evidencia** |
| Prestar los servicios contratados de manera eficaz y oportuna, así como atender los requerimientos que le sean efectuados por el supervisor del contrato en desarrollo del objeto contractual. | Presté los servicios contratados de manera eficaz y oportuna, atendiendo los requerimientos efectuados por la supervisora del contrato. | **No aplica.** |
| **Obligación No. (11)** | **Gestión Desarrollada / Observaciones** | **Evidencia** |
| Garantizar el adecuado cuidado, conservación y custodia de los materiales, documentos, bienes y demás elementos del municipio utilizados o entregados para la ejecución de las actividades contractuales. | Garanticé el adecuado cuido, conservando y custodiando los materiales, documentos, bienes y demás elementos del municipio utilizados o entregados para la ejecución de las actividades contractuales. | **No aplica.** |
| **Obligación No. (12)** | **Gestión Desarrollada / Observaciones** | **Evidencia** |
| Disponer de equipo de cómputo y elementos de trabajo para la ejecución de las actividades contractuales. | Dispuse de cómputo y elementos de trabajo para la ejecución de las actividades contractuales. | **No aplica.** |
| **Obligación No. (13)** | **Gestión Desarrollada / Observaciones** | **Evidencia** |



Powered by CamScanner

| FORMATO: INFORME DE EJECUCIÓN DE CONTRATO | Municipio de Neiva | SECRETARIA DE MOVILIDAD DE NEIVA |
|---|---|---|
| | | UNIDAD DE EMPRESAS |

| | | |
|---|---|---|
| De conformidad con lo establecido en la Resolución No. 000042 de 2020, y 000094 de 2020 emitidas por la DIAN, el contratista deberá cumplir con la facturación electrónica si ello estuviere obligado conforme la reglamentación vigente. | Usé los elementos de protección personal, conforme a los factores de riesgo a los cuales está expuesto durante el desarrollo de las actividades. | **No aplica.** |
| **Obligación No. (14)** | **Gestión Desarrollada / Observaciones** | **Evidencia** |
| Debe contar con los elementos de protección personal, conforme a los factores de riesgo a los cuales estará expuesto durante el desarrollo del objeto y obligaciones contractuales. | Utilicé los elementos de protección personal, conforme a los factores de riesgo a los cuales está expuesto durante el desarrollo de las actividades. | **No aplica.** |
| **Obligación No. (15)** | **Gestión Desarrollada / Observaciones** | **Evidencia** |
| Las demás obligaciones que sean análogas y de uso común de acuerdo con el objetoy obligaciones del contractuales. | **No se me requirió ninguna otra obligación.** | **No aplica.** |

| Anexos |
|---|
| Ver anexos relacionados en las evidencias de este informe. |

Nombre del Contratista: **JUAN MANUEL ESCOBAR GUZMAN**
No. De Documento: 98.400.380 Pasto



Powered by CamScanner

**Oficio No.: SM-GE 2025- 163**

Neiva, 13 de junio 2025

Sra.
**JOHANNA LIZETH LOPEZ CHIMBACO**
**Coordinadora Colectivo Comunitario**
Correo: johannalizthlopezchutlook.com
Ciudad.

**Ref.:** Oficio radicación Correo electrónico.

Cordial saludo:

Por instrucciones de la Dr. Edna Johanna Cruz Bonilla, Gerente (S) del SETP de la ciudad de Neiva, me permito manifestar, que de acuerdo con los procesos de implementación del SETP, los cuales se regulan con base en el Decreto 1079 de 2015, se ha generado una actualización del esquema operacional de rutas, el cual dio inicio en pre-operación en el año 2023 y se consolido en el año 2024.

Es necesario en este punto darle a usted un bosquejo de la situación actual de la operación del transporte público colectivo en la ciudad de Neiva, el cual se ve abocado a las siguientes problemáticas:

1. Existe una baja demanda de pasajeros, el cual viene en reducción dramática en los últimos 5 años, años posteriores a la pandemia, el cual no se ha recuperado a las cifras del año 2019.

2. La baja demanda de pasajeros ha generado la falta de reposición de flota para la operación del sistema, pasando de casi 750 buses a solo una operación de 297 unidades para 17 rutas que hacen parte del sistema en preoperación.

3. La falta de flota y la reducción en el número de pasajeros, tiene consecuencias y estas se reflejan en la calcula operación del sistema, el cual tiene deficiencias en horarios, frecuencias, lo cual se traduce en un deficiente servicio para la comunidad.

Desde la administración municipal, se esta trabajando en revertir estas problemáticas enmarcadas en la prestación del servicio y como tal en la implementación de un sistema de transporte público que sea eficiente y permita la sostenibilidad financiera de propietarios y empresas dedicadas a esta actividad.

Parte de las acciones, que se espera desarrollar se enfocan en la compra de flota o buses para la operación, control de informalidad y la búsqueda de fuentes que permitan alimentar el FONDO DE ESTABILIZACION TARIFARIA, para reducir el déficit financiero que ha generado el decaimiento del servicio.

Esperamos que, desde el gobierno nacional, se generen las acciones administrativas que permitan generar estas inversiones y con ello mejoras en la prestación del servicio que usted respetuosamente solicita en so oficio.

Finalmente, y con el trabajo conjunto con el SETP – TRANSFEDERAL S.A.S, se viene desarrollando mesas de trabajo con los operadores del sistema, orientadas a generar soluciones a las falencias de horarios y frecuencias que se vienen generando en las rutas del sistema. Esperamos que, con algunas decisiones de tipo administrativo, se desarrollen estas mejoras que requiere la ciudadanía.

Sin otro particular

**CLAUDIA PATRICIA VELASQUEZ ZAMBRANO**
Líder Gestión de Empresas
Secretaria de Movilidad de Neiva

Proyecto: Juan Manuel Escobar
Contratista – SETP Neiva

Elaboró: **LUIS BAYARDO CHARRY MEDINA**
Abogado Contratista Secretaría de Movilidad de Neiva

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través de la página Web de la Alcaldía de Neiva

**DECRETO No _____ DE 2025**

"*Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones*"

**EL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE NEIVA**

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial de las previstas en los artículos 315 y 365 de la Constitución Política, las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, el Decreto Municipal 562 de 2015 y el Decreto 1079 de 2015, y

**C O N S I D E R A N D O**

Que el artículo 365 de la Constitución Política establece que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y éste debe garantizar su eficiente prestación a todos los habitantes.

Que en atención a lo establecido en el artículo 8 de la Ley 336 de 1996, "*Las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción".*

Que de acuerdo con lo señalado en el a~~A~~rtículo *2.2.1.1.2.1.* del Decreto 1079 de 2015, *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte", "Son autoridades de transporte competentes… En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución".*

Que el Decreto Municipal 809 de 2020 "*POR EL CUAL SE REGLAMENTA, PRECISA Y DESARROLLAN LAS CONDICIONES DE ADOPCIÓN, IMPLEMENTACIÓN, OPERACIÓN Y CONTROL DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA EL MUNICIPIO DE NEIVA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES*", define las condiciones particulares para la implementación, operación y control del s~~S~~istema e~~E~~stratégico de transporte del municipio, el cual incluye los diferentes componentes y actores para la implementación y correcta operación buscando con ellos la eficiencia y sostenibilidad del s~~S~~istema y de la movilidad en el territorio, así como de los actores que participan de la oferta de servicios de transporte.

Que el ~~El~~ Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP ~~–~~ TRANSFEDERAL S.A.S, desarrolló los procesos de consultoría técnica para efectuar el rediseño del esquema operacional y financiero del sistema, considerando que las condiciones de demanda de pasajeros y la oferta para atender la misma, no habían sido objeto de actualización desde el año 2018, ni se había generado un análisis sobre los efectos de la pandemia ~~PANDEMIA~~ declarada por el gobierno nacional en el año 2020 por el COVID-19.

**Con formato:** Fuente: Cursiva

**Con formato:** Fuente: Cursiva

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

Que en los procesos de consultoría desarrollados por las firmas SAIP S.A ~~e~~y IKON Banca de Inversión S.A, las cuales se desarrollaron a través de los contratos de consultoría No 132 y 129 de 2023, en l marco de la implementación del SETP para la ciudad de Neiva, ~~se~~ definieron las condiciones de operación, ajustando el diseño a las características de la demanda actual y estructurando la oferta requerida para el desarrollo del proceso de operación del Sistema. El ejercicio requirió igualmente la modelación de los escenarios ajustados a las condiciones operacionales diseñadas, evaluando el cierre del modelo financiero para su operación. Las principales conclusiones de los estudios desde el esquema operativo se enmarcan en el ajuste del esquema operacional, debido a la reducción de la demanda de pasajeros por consecuencia de los efectos de la postpandemia y otros que afectan la sostenibilidad financiera del sistema.- A partir de estas condiciones se ha generado un escenario con ajustes estratégicos enfocados en ampliar cobertura, reducir costos generalizados de viaje y mejorar los niveles de servicio. Con estas premisas se ha genero un diseño con 19 rutas operadas por dos operadores, abarcando 38.5 km² y beneficiando nuevos sectores urbanos como Calamarí, La Trinidad, Santa Isabel y Las Margaritas. Se utiliza una flota de microbuses y busetas, con estándares técnicos homogéneos para garantizar un servicio eficiente, con intervalos máximos de 8 minutos en hora pico y 10 minutos en horas valle. Los indicadores operativos muestran una mejora en la eficiencia del sistema, con incremento moderado en viajes y reducción del costo generalizado de los mismos, así como del tiempo promedio de caminata. Además, se han reconfigurado los patios y paraderos para optimizar la operación, y se han estimado necesidades futuras de flota y crecimiento de demanda, considerando escenarios base, pesimista y optimista.~~,~~ Con relación al ajuste financiero para la operación del sistema. La actualización del modelo financiero del SETP Neiva determina bajo las condiciones actuales, el sistema no es financieramente sostenible. A pesar de una estructuración técnica detallada y una optimización operativa que busca eficiencia y formalización, los ingresos generados únicamente por la tarifa al usuario resultan insuficientes para cubrir los costos completos de operación, mantenimiento, administración y reposición de flota. En estas condiciones, el sistema requiere, por lo tanto, la implementación de un Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) además de políticas para incrementar la demanda, combatir la informalidad y generar nuevas fuentes de financiación municipal. De estas conclusiones ~~por lo cual~~ resulta necesaria la modificación de la vigencia que deberá otorgarse a los permisos de operación, con la finalidad de no frustrar el correcto ciclo de la inversión que se exige de los actores.

Que en los estudios elaborados por la consultoría citada, ~~indicada,~~ y a partir de los análisis técnicos, económicos y financieros ~~dentro de ellos~~ realizados, se estableció un vigencia del proyecto para un periodo de 15 años; período que deberá corresponder con la vigencia de los permisos de operación a partir de lo indicado en el parágrafo del artículo 2.2.1.2.2.5.2. del Decreto 1079 de 2015.

**Comentado [IR1]:** En virtud de que contrato se realizó esa consultoría, referirlo. En qué fecha. Cuales fueron las conclusiones.

**Comentado [JE2R1]:** Se incluye las conclusiones de los estudios, para complementar las consideraciones

**Comentado [IR3]:** ¿Como se evaluó el modelo? ¿Cuales fueron los resultados?

**Comentado [JE4R3]:** En el parrafo anterior se resume los resultados que permiten el ajuste del modelo operaiconal y generan un conclusion sobre la creacion del FET para la viabilidad y sostenbilidad del SETP.

Sugiero no incluir valores o costos a esta redaccion porque finalmente los resultados finacnieros para el SETP son deficitarios. Este es un factor comun de los ocho SETP que se implementan en colombia.,

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

Que dentro de la actualización de la estructuración, particularmente dentro del análisis técnico operacional del sistema estratégico de transporte, ~~,~~ como parte de los instrumentos de adaptación de las condiciones de la oferta a las nuevas circunstancias, se concluye ~~igualmente en~~ la necesidad de realizar la redefinición de la tipología vehicular y se propone en términos que buscan responder a las actuales necesidades de la operación, las cuales deben responder a la atención de una demanda de 52.000 pax/dia, modelo que debe cubrir con la implementación de 19 rutas, que cubren entre el 90 y 96% del territorio municipal. En este sentido se ha generado un cambio en las condiciones de tipología vehicular, unificando las características técnicas en un solo vehículos que se adapte a las vías y topografía de la ciudad, y finalmente calculando las condiciones de la oferta necesaria para atender el sistema de rutas con un total de 240 vehículos como mínimo, ~~en condiciones de~~ buscando con ello la eficiencia que coadyuve los esfuerzos por lograr la sostenibilidad financiera del s~~S~~istema, sin sacrificar la calidad del servicio proporcionado a los usuarios.

Que atendiendo lo dispuesto en el parágrafo del artículo 2.2.1.2.2.1.4~~.~~ del Decreto 1079 de 2015 y en armonía con lo señalado en el artículo 2.2.1.2.2.1.1~~.~~ del mismo texto reglamentario, las autoridades competentes deberán exigir que la reposición de vehículos se efectúe por la tipología vehicular que recomienden los estudios técnicos realizados para cada SETP.

Que de conformidad con lo indicado en el inciso primero del artículo 2.2.1.2.2.1.1. del Decreto 1079 de 2015, *"El parque automotor destinado a los Sistemas Estratégicos de Transporte Público deberá contar con homologación previa por parte del Ministerio de Transporte, el cual deberá estandarizarse y tener uniformidad de flota, cumpliendo con las especificaciones técnicas y ambientales vigentes"*.

Que, en este sentido, si bien el artículo 2.2.1.1.9.3. del Decreto 1079 de 2015 dispone para el t~~T~~ransporte p~~P~~úblico c~~C~~olectivo que *"la asignación de clase de vehículo con el que se prestará el servicio se agrupará según su capacidad…",* para el caso de los s~~S~~istemas e~~E~~stratégicos, la exigida estandarización y la uniformidad de la flota, exige, como efectivamente se consagra, ~~de~~ una mayor capacidad de la autoridad para señalar las características de la tipología vehicular con fundamento en lo recomendado en los estudios técnicos, como se consagra ~~puede verse~~ en los artículos 2.2.1.2.2.1.1. y 2.2.1.2.2.1.4. del mismo decreto reglamentario. De tal manera que es viable ~~no cabe~~ en los s~~S~~istemas e~~E~~stratégicos, por cuanto no están dados los elementos para su aplicación analógica, la racionalización de vehículos en cabeza del operador de transporte mediante la libre elección de la capacidad de pasajeros del automotor dentro de los rangos que contempla cada grupo~~.~~ ~~, Ccondición que tampoco viene implicimplícita, ada en olla aunque algunos así lo hayan considerado, requiriendo una aclaración que no corresponde proporcionar a estea acto administrativo.~~

**Comentado [IR5]:** ¿Cuales son las actuales necesidades de la operación?

**Comentado [JE6R5]:** Se incluye las actuales necesidades de operación para atender las necesidades del servicio en la ciudad de Neiva.

**Con formato:** Resaltar

**Comentado [IR7]:** A qué se refiere con que "algunos así lo hayan considerado". Considero que esa última línea sobra.

**Con formato:** Resaltar

**Con formato:** Fuente: Negrita, Resaltar

**Con formato:** Resaltar

**Con formato:** Resaltar

**Con formato:** Resaltar

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~é~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

~~Que de acuerdo con lo señalado en el numeral 1 del artículo 2.2.1.2.2.8. del Decreto 1079 de 2015, *"Por lo menos el 75% de las carrocerías deberán ser de producción nacional"*.~~

Que en ~~de~~ armonía con lo indicado en el parágrafo del artículo 1 del Decreto Municipal 535 de 2014 y atendiendo lo señalado en el numeral 1 y el parágrafo del artículo 5 del Decreto Municipal 1060 de 2014, la Secretaría de Movilidad Municipal reestructuró oficiosamente el servicio y se modificaron los permisos de operación de~~a~~ las empresas de transporte que operan en el~~del~~ municipio, con el objeto de implementar, mediante la reorganización del Transporte Público Colectivo, el Sistema Estratégico de Transporte Público SETP de Neiva, y en dichos actos se señaló la capacidad transportadora de las empresas de transporte.

Que en este sentido debe acogerse ~~atendiendo~~ lo señalado por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado en ~~la~~ sentencia del 3 de septiembre de 1998, proferida ~~dictada~~ dentro del proceso con ~~de~~ radicación número 4980:

> *"la cuestionada fijación de una fecha límite para la reposición de los automotores que fueron retirados definitivamente…, no puede constituir violación del principio de libertad de empresa, porque en nada restringe el ejercicio de este derecho por parte de las empresas dedicadas al transporte, ya que no implica requisito ni exigencia adicional a las señaladas por la ley para constituirse y para funcionar. Por el contrario, se les incentiva en su desarrollo, toda vez que se les permite hacer uso de la capacidad disponible que deja el automotor retirado definitivamente, que su propietario no repuso.*
>
> (…)
>
> *El hecho de que la reposición deba obedecer a programas que implican la obtención de recursos y la aplicación integral del sistema de transporte, no impide per se que para los vehículos… se les pueda fijar a sus propietarios una fecha máxima para solicitar su reposición,* (…) *en la medida de que… al quedar fuera de servicio crearon una capacidad disponible no utilizada y a la cual debía dársele uso. Lo razonable, entonces, era ponerle un límite al no uso de la misma**. Además, según se desprende del artículo 6º, parágrafo 3, de la ley 105 de 1.993, la solicitud de reposición puede sujetarse a plazos***". (Énfasis propio)

Que, en relación con la facultad de las autoridades locales para expedir la reglamentación de los procesos de reposición de los automotores, la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, en providencia del 12 de abril del año 2015, radicada con el número 25000-23-24-000-2003-00495-02, afirmó:

**Con formato:** Resaltar

**Comentado [IR8]:** Falta completar la idea, pues se plantea la norma con que objeto.

**Comentado [AL9R8]:** Como una de las condiciones que viene impuestas por la reglamentación nacional a la flota.
Se enfatiza así, siguiendo esta consideración, en el **ARTICULO SEGUNDO.** Modificar el numeral 1 del artículo 11 del Decreto Municipal 809 de 2020, el cual quedará así:

**Con formato:** Resaltar

**Con formato:** Resaltar

**Comentado [AL10]:** La idea es hacer referencia específica a la resolución y su modificación (que resolvió el recurso) de cada una de las empresas.

**Con formato:** Resaltar

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

> *"…tema que no es ajeno a las competencias otorgadas por el Constituyente en el numeral 2 del artículo 315 y el artículo 365 de la Constitución Política, pues como se dijo previamente, al ser la máxima autoridad en materia de transporte en la ciudad* (…)*, es competente para organizar la actividad transportadora dentro de su jurisdicción, diseñar, exigir y ejecutar políticas y condiciones para garantizar la eficiente prestación del servicio público y bajo ese entendido puede organizar el desarrollo de la reposición de vehículos automotores de transporte público colectivo en la ciudad...*
>
> (…)
>
> *…es claro que, como máxima autoridad en materia de transporte en su localidad, puede establecer condiciones de operatividad para acceder a la reposición.*
>
> (…)
>
> *…la reposición se tramita de acuerdo con la normativa definida por las autoridades competentes en materia de transporte dentro de su jurisdicción".*

Que por ~~todo~~ lo anterior, teniendo en cuenta que la capacidad transportadora de las empresas de transporte no es otra que la señalada en los permisos de operación vigentes y que de conformidad con ella, en principio es necesario que en el presente Decreto, en ejercicio de las competencias ~~que~~ asignadas ~~le corresponden~~ a la autoridad de transporte en el territorio, se dicten las pautas para que ~~generales en el contexto de las cuales~~ las empresas ~~puedan~~ formulen ~~ar~~ sus planes de reducción de flota.

Que atendiendo la implementación gradual~~idad~~ del SETP que exige el numeral 4 del artículo 2.2.1.2.2.7. del Decreto 1079 de 2015 ~~en la implementación del Sistema~~, las medidas de transición ~~pueden~~ permiten ~~ir~~ el cierre normal y no atípico o anticipado de los ciclos de inversión, evitando la configuración de afectaciones patrimoniales o desequilibrios en las cargas públicas, a partir de viabilizar y disponer la continuidad en la operación de los vehículos hasta la finalización de su vida útil dispuesta legalmente, logrando la racionalización de la oferta a partir de permitir la reposición o vinculación de vehículos, solamente cuando exista disponibilidad de capacidad transportadora, determinando la misma ~~exclusivamente a en consideración de la~~ que se encuentra autorizada en los permisos de operación vigentes, siendo este el sentido en el que se dispondrá, en el presente Decreto, lo cual no ~~que de ninguna manera~~ frustra la continuidad dentro de la industria, sino que implica, ~~pues simplemente,~~ en algunos casos, ~~implica~~ la reconducción de la inversión dentro de la misma actividad y hacia otros servicios, como una carga legítima ~~ordinaria~~ de cualquier actividad comercial.

**Comentado [AL11]:** Igual aquí. Referencia directa a la resolución

**Con formato:** Resaltar

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

Que la acciones para la racionalización de la flota deben ~~igualmente~~ formar parte de los procesos de depuración ~~de las capacidades transportadoras~~ de las empresas transportadoras y, para el efecto, además de las acciones privadas dirigidas a obtener la desvinculación administrativa de los vehículos que no cumplen el plan de rodamiento, es necesario ~~igualmente~~ proceder a la depuración del registro de vehículos vinculados administrativamente a las empresas de transporte y declarar oficiosamente, si es necesario, que la misma tuvo lugar automáticamente al haber alcanzado los equipos el máximo establecido como vida útil o al haberse tramitado la cancelación de la matrícula, ~~todo lo cual tiene lugar~~ conforme los razonamientos que se desarrollan a continuación. ~~en seguida.~~

Que la desvinculación administrativa automática por vencimiento de la vida útil de los vehículos, en su fundamentación normativa, debe partir de recordar que de conformidad con lo señalado en el artículo 22 de la Ley 336 de 1996, *"Toda empresa operadora del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados… el reglamento determinará la forma de vinculación de los equipos"*

Que, en este sentido, la capacidad transportadora no es otra que la conformada con los vehículos que serán usados en la prestación del servicio, por lo cual y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.10.2~~.~~ del Decreto 1079 de 2015: *"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".*

Que sobe el particular, la Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, del Consejo de Estado, en Sentencia del veintidós (22) de septiembre de dos mil once (2011), radicación: 11001 0324 000 2008 00199 00, consejero ponente, Doctor Rafael E~~o~~. Ostau de Lafont Pianeta, aproximándose al asunto, realizó algunas distinciones que resulta fundamental atender:

> *"Como se puede advertir, **una cosa es la celebración del contrato de vinculación y otra muy diferente la obtención de la tarjeta de operación**. En tanto que la primera se refiere al **establecimiento de una relación negocial de carácter privado, la segunda corresponde a un acto unilateral mediante el cual las autoridades de tránsito** y transporte, en ejercicio de las potestades que les son propias, **autorizan a cada vehículo automotor para asumir la prestación del servicio público de***

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

> ***transporte**, tras constatar su idoneidad y verificar el cumplimiento de las exigencias mínimas establecidas por el ordenamiento jurídico.*
>
> *En ese orden de ideas, resulta claro que la celebración del contrato produce una serie de efectos y consecuencias jurídicas para las partes contratantes, pero ha de tenerse en cuenta que el solo perfeccionamiento de tales negocios jurídicos no es en sí mismo suficiente para poder **asumir la prestación del servicio**. Es precisamente por ello que la autoridad de tránsito y transporte se reserva la potestad de otorgar la tarjeta de operación, con la cual se **"oficializa" la vinculación del automotor a la empresa**, tal como lo señala el artículo 53 del decreto acusado.*
>
> *Expresado de otra manera, una cosa es que el contrato de vinculación se perfeccione al concurrir la voluntad de los celebrantes y otra muy distinta que el Estado, con posterioridad a ello y en ejercicio de sus potestades de control y vigilancia, expida la tarjeta de operación de los vehículos. Ese documento, siendo ulterior a la celebración del contrato, no forma parte del mismo y es, en últimas, **un acto de autorización que emiten las autoridades competentes para que los automotores puedan rodar por las calles** y carreteras del país como vehículos de transporte público, **tras comprobarse su aptitud e idoneidad para asegurar la adecuada prestación del servicio.***
>
> ***...***
>
> *la Sala observa que cuando los referenciados artículos 56 y 57 estipulan ciertas causales que tanto el propietario del vehículo como el representante legal de la empresa, pueden invocar para solicitar ante el Ministerio de Transporte la Desvinculación Administrativa del automotor, **dicha actuación ostenta un carácter eminentemente administrativo, que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora que por mandato legal (artículo 22 de la Ley 336 de 1996) debe asignársele a cada empresa en beneficio de la adecuada prestación del servicio**".* (Énfasis propio)

Que sobre el mismo asunto, la Sala De Casación Civil de la Corte Suprema De Justicia, en la Sentencia SC4961-2019 del dieciocho (18) de noviembre de dos mil diecinueve (2019), referencia: 05001-31-03-011-2008-00448-01, Magistrado Ponente: Octavio Augusto Tejeiro Duque, igualmente señaló:

> *"Tan es así que el Consejo de Estado, en el fallo donde quedaron reconfiguradas las dos últimas estipulaciones, enfatizó sobre la **doble connotación que de la vinculación** de automotores se desprende, esto es, como **primera medida el nexo***

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

> ***contractual de índole privado*** *entre los propietarios de automotores y las empresas habilitadas, a lo que va* ***aparejado el agotamiento de un trámite administrativo, que no pueden confundirse por tener distintas implicaciones****".* (Énfasis propio)

Que ~~la diferenciación que cabe establecer entre~~ estos~~as~~ dos pronunciamientos jurisprudenciales ~~connotaciones que de la vinculación de automotores se ha dicho se desprenden, se enfatiza cuando~~ advierten ~~ertimos~~ que el régimen del contrato de vinculación es el ámbito del derecho privado según se estipula en el artículo 2.2.1.1.10.3. del Decreto 1079 de 2015, no del administrativo; teniendo esta característica presente y reconociendo el carácter administrativo del trámite de la vinculación, en el~~dentro del~~ Concepto 1487 de 2003 emitido por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, se concluye que en los tramites de desvinculación administrativa no puede el funcionario público abordar asuntos de naturaleza contractual, propios de la jurisdicción ordinaria. S~~Pero s~~obre el asunto, el que resulta ~~realmente~~ categórico es el pronunciamiento de la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo de la misma Corporación, en el que se afirmó:

**Con formato:** Sin Resaltar

> *"Por lo tanto,* ***situaciones que no tengan el carácter administrativo aludido por no referirse directamente a las condiciones de prestación del servicio, quedan por fuera de la órbita y la competencia de la autoridad transportadora****, como por ejemplo los conflictos económicos derivados del incumplimiento de las partes en la ejecución del contrato de vinculación, los que en principio deberían ser asumidos por el Juez Natural del contrato, que en este caso es el ordinario"*[1]*.* (Énfasis propio)

Que, en línea con lo anterior, se ~~encuentra justificado~~ afirma~~r~~ la existencia de una actuación de control ~~faceta~~ estrictamente administrativa en la vinculación y desvinculación de los vehículos, directamente asociada al control de la capacidad transportadora y referida a las condiciones de prestación del servicio público, a la cual le corresponde cierta autonomía e independencia, respecto de las vicisitudes de la relación negocial privada que subyace, esta última regida por el derecho privado; así se desprende tácitamente de la Sentencia del Consejo de Estado:~~,~~ ~~dentro de la cual discurre la corporación en los siguientes términos:~~

> *"…desvincular administrativamente los vehículos, …implica el ejercicio complementario de* ***funciones administrativas*** *que le corresponde a la Autoridad de Transporte en el sentido de* ***controlar la capacidad transportadora asignada*** *a cada Empresa, de conformidad con lo dispuesto la Ley 336 de 1996, siendo esta una*

[1] la Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, del Consejo de Estado, en Sentencia del veintidós (22) de septiembre de dos mil once (2011), radicación: 11001 0324 000 2008 00199 00, consejero ponente, Doctor Rafael e. Ostau de Lafont Pianeta. En el mismo sentido: CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN PRIMERA Consejero ponente: HERNANDO SÁNCHEZ SÁNCHEZ Bogotá, D.C., quince (15) de noviembre de dos mil diecinueve (2019) Radicación número: 11001-03-24-000-2010-00283-00.

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

> ***actuación que ostenta un carácter eminentemente administrativo, que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora*** *que por mandato legal del artículo 22 de la Ley 336 de 1996 debe asignársele a cada empresa en beneficio de la adecuada prestación del servicio"*[2]*.*

Que conforme lo atrás indicado, a la desvinculación administrativa antecede una vinculación igualmente administrativa, que a partir de los términos de oficialización y des-oficialización, ~~pude~~ ser identifica~~da~~ en el pronunciamiento de la Corte Suprema de Justicia, en la citada sentencia SC4961-2019, que ~~dentro de la cual,~~ recordando los anteriores antecedentes a los que hemos ~~igualmente~~ recurrido, la Corporación concluye:~~ía:~~

> *"La anterior precisión se hace necesaria para constatar los alcances de los artículos 55, 56 y 57 del Decreto 171 de 2001, donde la «desvinculación» de los automotores en el Ministerio de Transporte no* ***es nada distinto a un paso de «des-oficialización» que debe agotarse ante una autoridad administrativa*** *como consecuencia de la ruptura de la atadura que unía a la empresa con el propietario, pero que* ***lejos está de significar el establecimiento de un régimen que delimite con exclusividad el entramado de la relación comercial*** *cuya culminación exige llevarlo a cabo.*
>
> *Ni siquiera hay que hacer un esfuerzo muy grande para constatar que* ***dicha tramitación en nada riñe con la intervención de la jurisdicción ordinaria civil para dirimir los conflictos que surjan en el desarrollo del «contrato de vinculación»*** *de vehículos a las empresas transportadoras y en algunos eventos* ***pueden incluso ser complementarias al agotamiento de la «desvinculación»"****.*

~~-~~Que atendiendo lo citado~~indicado~~ en los antecedente~~ses citados~~, se ~~debe~~ afirma~~rse~~ que la vinculación, ~~en cuanto trámite administrativo,~~ es una herramienta de control de la capacidad transportadora, herramienta de la que ésta dotada la autoridad de transporte y conforme la cual le corresponde oficializar la vinculación del vehículo a la empresa; una oficialización que tiene lugar con la expedición inicial de la tarjeta de operación, documento a través del cual se otorga la autorización del uso de dicho vehículo dentro de la operación de los servicios públicos asignados a una empresa de transporte; por otro lado, la continuidad que adquiere administrativamente la vinculación, en la medida que se preserva con independencia de la vigencia de la tarjeta de operación inicialmente expedida, responde, ~~como se lee en los antecedentes transcritos,~~ a un control de la capacidad transportadora que ejerce la autoridad en beneficio de la adecuada prestación del servicio público y se explica en el régimen especial

[2] CONSEJO DE ESTADO Bogotá, D.C., quince (15) de noviembre de dos mil diecinueve (2019) Radicación número: 11001-03-24-000-2010-00283-00. Óp. Cit.

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

de desvinculación administrativa que, en ejercicio de las facultades que para el efecto otorga el legislador al Gobierno N~~n~~acional en el artículo 65 de la Ley 336 de 1996, reglamentariamente se ha dispuesto para dar curso a las solicitudes de las partes que en un principio convinieron en la celebración del contrato de vinculación.

Con formato: Resaltar

Que en este sentido, ~~con otras palabras podemos decir que~~ la **vinculación, en cuanto administrativa, es la formalización u oficialización de la asociación de un vehículo a la capacidad transportadora de una empresa en específico, adelantada mediante la configuración del respectivo registro y establecida en beneficio de la adecuada prestación del servicio**. La misma, aunque rogada inicialmente, no deja de reclamar el cumplimiento de requisitos y de estar acompañada del propósito, que justifica a su vez las exigencias que dichos requisitos plantean, **de dar cuenta de la conformación, y servir de control, de *"…la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados"*** a la empresa y, de tal forma, considerando que de dicha capacidad transportadora no ~~puede~~ forman~~r~~ parte ~~de~~ los ~~aquellos~~ vehículos que legal y reglamentariamente carecen de las condiciones necesarias para ser operados en la prestación del servicio público, no pueden a su vez, formar parte del registro que ~~se configura mediante la anotación que~~ constituye la vinculación administrativa de los vehículos, que ~~no~~ por disposición legal no son aptos para~~pueden~~ ser destinados a la prestación del servicio. L~~De~~ o anterior, ~~ello mismo,~~ análogamente, da cuenta ~~directa~~ el hecho de que la expedición de la tarjeta de operación, que no tiene ~~no puede tener~~ lugar cuando el vehículo tiene vencida su vida útil, es la que da lugar a la formalización u oficialización de la vinculación[3]. ~~y que vencida la vida útil, no podrá en ningún caso tener lugar.~~

Que ~~a partir de lo anterior es necesario sostener que~~ la vida útil del vehículo vinculado a la capacidad transportadora de una empresa constituye un fundamento de hecho necesario para el efecto y ~~que,~~ al desaparecer, conlleva la pérdida de ejecutoriedad de la vinculación ~~en cuanto administrativa~~, es decir, de su respectiva anotación en el registro mediante el cual la entidad controla la capacidad transportadora de las empresas de transporte habilitadas en su jurisdicción. Tal d~~D~~esaparición ~~que~~ no tiene por efecto dar cuenta de la vigencia o no del contrato de vinculación, del cumplimiento o incumplimiento de los términos que gobiernan las relaciones jurídicas de orden privado entre las partes involucradas, ni mucho menos resolver las diferencias que surgen de la ejecución contractual y que, de acuerdo con lo ya señalado por la Corte Suprema de Justicia, se tramitan por la jurisdicción civil y en nada riñen con la desvinculación administrativa[4]. La finalización de la vida útil es pues un hecho que se

[3] Esto conforme se dispone en el artículo 2.2.1.1.10.2. del Decreto 1079 de 2015, como ya lo recordaba la jurisprudencia arriba citada.
[4] Corte Suprema de Justicia. Sentencia SC4961-2019. Óp. Cit.

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

desarrolla, y que proyecta sus implicaciones, exclusivamente al interior de una "***actuación*** [que] ***ostenta un carácter eminentemente administrativo, que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora***…"[5] que puede ser destinada a la prestación del servicio público de transporte, y su única implicación es registrar~~anotar~~ que el vehículo no forma ya parte de la capacidad transportadora de la empresa en la medida que, por disposiciones de orden legal, no está permitido su uso en la prestación del servicio público de transporte.

Que en armonía con lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 91 de la Ley 1437 de 2011, al finalizar la vida útil de los vehículos vinculados, si estuviera vigente la tarjeta de operación, esta pierde ~~erdería~~ como acto de autorización su fuerza ejecutoria y, con ella, la vinculación misma –~~de~~ la que en un principio dio cuenta de su formalización –, y corre idéntica suerte en cuanto acto de registro, pues ~~no debemos olvidar,~~ como ya lo señaló~~aba~~ el Consejo de Estado, *"…~~que~~ en el ordenamiento jurídico colombiano, los "actos de registro" tienen el carácter de verdaderos actos administrativos, en cuanto con ellos se pone fin a las actuaciones administrativas de registro…"*[6], condición que allí mismo se predica de las anotaciones.

**Con formato:** Resaltar

Que tratándose de la pérdida de fuerza ejecutoria del acto administrativo de registro, al desaparecer el~~un~~ fundamento de hecho y con él la posibilidad de que~~emplear~~ el vehículo continúe ~~en la~~ prestando ~~ción d~~el servicio, ~~condición que dio lugar a la vinculación administrativa como inclusión del vehículo en los registros de la autoridad de transportes y con la cual adquirió la condición de uno entre los automotores que conformaban la capacidad transportadora de la empresa,~~ pierde obligatoriedad la vinculación administrativa y en ~~consecuabcia~~consecuencia no puede seguir siendo ejecutado en sus efectos, que nos son otros que predicarlo vinculado a una empresa de transporte. Por lo que, en adelante, deja de considerarse como vinculado a la empresa de transporte en forma automática, con el solo vencimiento de la vida útil ~~que legalmente le corresponde~~, pues como lo ha señalado el Consejo de Estado: "… *decaimiento del acto supone que el acto no podrá surtir efectos hacia el futuro, desde el momento en que desaparecen sus fundamentos…"*[7]. Lo anterior sin perjuicio de la declaración que para efectos de anotación en el registro realice la autoridad de transporte indicando la configuración de las circunstancias particulares. ~~en los casos específicos.~~

**Con formato:** Resaltar

[5] Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, del Consejo de Estado, en Sentencia del veintidós (22) de septiembre de dos mil once (2011), radicación: 11001 0324 000 2008 00199 00

[6] CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCION PRIMERA Consejero ponente: RAFAEL E. OSTAU DE LAFONT PIANETA Bogotá, D. C., siete (7) de octubre de dos mil diez (2010) Radicación número: 11001-03-24-000-2004-00300-01

[7] CONSEJO DE ESTADO. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN CUARTA Consejero ponente: MILTON CHAVES GARCÍA Bogotá, D. C., quince (15) de agosto de dos mil dieciocho (2018) Radicación número: 11001-03-27-000-2016-00012-00(22362)

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

Que, en el mismo sentido ~~todo caso, es ésta igualmente la comprensión a la que arriba~~ el Ministerio de Ttransporte, ~~entidad que sobre el particular~~ indicó:

> *"… los vehículos que cumplen la vida útil deben salir del servicio público de transporte y como consecuencia de ello* ***se entiende que deben ser retirados automáticamente del servicio*** *y desvinculados de la sociedad transportadora a la cual se encuentran afiliados, luego* ***no se requiere que medie acto administrativo o resolución de desvinculación, por cuanto el retiro opera por ministerio de la Ley****"*[8].

Que a la misma conclusión se ~~puede~~ llega~~rse~~ considerando que de acuerdo con lo establecido en el artículo 6 de la Ley 105 de 1993, según el cual *"La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros… será de veinte (20) años"*, que de conformidad con lo señalado por la última viñeta del parágrafo 1 del artículo 6 ibidem, *"~~"~~ A partir del año 2002, deberán salir anualmente del servicio los vehículos que lleguen a los veinte (20) años de vida";* y que el artículo 21 de la Ley 688 de 2001, dispone que *"Todo vehículo que cumpla su ciclo de vida útil de acuerdo con lo dispuesto en la ley, deberá ser sometido a un proceso de desintegración física"*. Así, ~~si~~ de conformidad con lo señalado por la Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, del Consejo de Estado, en s~~S~~entencia del 22 de septiembre de 2011, en el proceso de radicación número: 11001 0324 000 2008 00199 00, la tarjeta de operación *"…"oficializa" la vinculación del automotor a la empresa"* y *"es, en últimas, un acto de autorización que emiten las autoridades competentes para que los automotores puedan rodar por las calles y carreteras del país como vehículos de transporte público, tras comprobarse su aptitud e idoneidad para asegurar la adecuada prestación del servicio"*, procederá la *des-oficialización* o desvinculación cuando el automotor, por disposición legal, no puede ya ser destinado a la prestación del servicio público, según ya arriba se anotaba.

Que de acuerdo con lo anterior, la Secretaría de Movilidad deberá depurar el registro de vehículos vinculados administrativamente a las empresas de transporte, declarando oficiosamente, si es necesario, la desvinculación administrativa automática de los vehículos que operó de suyo al alcanzar el máximo de vida útil permitido por la legislación vigente o como consecuencia de la cancelación de la matricula.

**Comentado [MOU12]:** No puede ser desvinculación por que ya el vehiculo esta desvinculado automáticamente por ministerio de la ley,,,lo que se hace es el retiro o depuracion

**Comentado [AL13R12]:** Se modifica y se armoniza con la resolución proyectada

Que atendiendo la política pública de t~~T~~ransporte y en desarrollo de lo dispuesto en el artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, se expidió el Decreto 1567 de 2020, " POR EL CUAL SE ADICIONA LA SECCIÓN 3 AL CAPÍTULO 2 DEL TÍTULO 1 DE LA PARTE 2 DEL LIBRO 2 DEL DECRETO 1079 DE 2015 ÚNICO REGLAMENTARIO DEL SECTOR TRANSPORTE", en el cual se definen las condiciones para el diseño, estructuración, implementación y operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados de los Servicios de Transporte

[8] Ministerio de Transporte. Concepto MT-1300-2 17598 del 20 de abril de 2004

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

cofinanciados con recursos de la Nación; condiciones que fueron detalladas en sus alcances técnicos concretos mediante la Resolución 20203040034065 de diciembre de 2020 del Ministerio de Transporte, "POR LA CUAL SE REGLAMENTAN LAS CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS DE RECAUDO CENTRALIZADOS, EN LOS SISTEMAS ESTRATÉGICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO".

Que de acuerdo con los requerimientos de la nueva normativa, es necesario modificar las condiciones generales de implementación del esquema tecnológico de recaudo para la ciudad de Neiva, respondiendo a los requerimientos particulares y vinculantes de la normativa nacional y de los avances tecnológicos en la materia.

Que en ~~dentro d~~el artículo 23 d~~D~~el capítulo VI – "DISPOSICIONES FINALES" de los estudios de actualización de la estructuración de fecha XXXXdesarrollados en los contratos de consultoría 129 y 132 de 2023, realizados por las firmas SAIP S.A ~~e~~y IKON Banca de Inversión S.A, se actualizan ~~igualmente~~ los hitos y las actividades requeridas para la entrada en preoperación del SETP~~sistema~~, incluyendo las que deberán ser cumplidas por los diferentes actores privados, así como el tiempo en que deberán ser introducidos y entrar en servicio cada uno de los componentes del sistema para iniciar finalmente su operación, ajustado las anteriores para responder, entre otros factores, a las condiciones financieras fijadas por la Nación en el marco fiscal del mediano plazo.

**Con formato:** Resaltar

**Comentado [IR14]:** En ejecución del contrato… para citar el contrato con las firmas SAIO e IKON

**Comentado [JE15R14]:** Se incluye la información de los contratos.

Que de tal forma, como resultado de las evaluaciones técnicas previstas para la operación del SETP~~sistema~~, se han generado cambios en el desarrollo de los procesos de implementación de la infraestructura física, de la operación del s~~S~~istema de t~~T~~ransporte y del componente tecnológico requerido para el inicio pleno de la operación de las rutas y servicios SETP.

**Con formato:** Resaltar

Que por lo anterior, se hace necesario rediseñar el cronograma de implementación y operación del sistema, de manera que se ajuste, entre otros, a las condiciones del marco fiscal de mediano plazo de la Nación; definiendo en él a su vez las acciones y la fecha límite para su oportuno cumplimiento por parte de los diferentes actores del sistema, en dirección a la consolidación e inicio de la preoperación y la subsiguiente operación formal del sistema.

En mérito de lo expuesto, se~~:~~

**DECRETA**

**ARTICULO PRIMERO.** Modificar el artículo 10 del Decreto Municipal 809 de 2020, el cual quedará así:

**DECRETO No _____ DE 2025**

"*Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones*"

> ***"ARTICULO 10. VIGENCIA DEL PERMISO DE OPERACIÓN.*** *Los permisos de operación que autoricen las rutas y servicio SETP expedidos para la implementación y operación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Neiva tendrán una vigencia de quince (15) años prorrogables., contados desde la expedición de la certificación de inicio de la operación plena del ~~S~~sistema.*
>
> *La certificación deberá ser expedida por la Secretaría de Movilidad del Municipio de Neiva, una vez entrada en operación la totalidad de las rutas, la infraestructura y el componente tecnológico del Sistema de Transporte, de acuerdo con los términos de la estructuración técnica, legal y financiera y sus modificaciones".*

**ARTICULO SEGUNDO.** Modificar el numeral 1 del artículo 11 del Decreto Municipal 809 de 2020, el cual quedará así:

> *"**1. Componente Operacional:** El Sistema Estratégico de Transporte Público de Neiva, será diseñado atendiendo las características de la demanda, como una arquitectura conformada por rutas jerarquizadas, diseñadas de conformidad con los estudios técnicos respectivos e integradas tarifaria y operacionalmente entre sí.*
>
> *El parque automotor que de conformidad con lo establecido en el artículo 22 de la Ley 336 de 1996, se vincule dentro de la capacidad transportadora asignada a los operadores para la prestación de los servicios autorizados, atendiendo lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.2.1.4. del Decreto 1079 de 2015, deberá garantizar criterios de estandarización y uniformidad que permitan el desarrollo y aprovechamiento de las economías de escala y de las eficiencias operativas que así se posibilita en los procesos asociados a la gestión de la flota.*
>
> *Sin perjuicio de lo dispuesto en el aparte final del numeral 1 del artículo 2.2.1.2.2.8. del Decreto 1079 de 2015 y de lo señalado en los artículos 5 y 9 de la Ley 1972 de 2019, los vehículos que se incorporen al Sistema Estratégico de Transporte Público de Neiva deberán ser de la clase vehicular microbús o buseta, estar homologados para el Servicio público colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros, cumpliendo con lo dispuesto en la Resolución 3753 del 6 de octubre de 2015 así como en la Resolución 7126 del 11 de octubre de 1995 en aquellos aspectos complementarios de la anterior, o por lo dispuesto en las normas que modifiquen, adicionen o sustituyan a cada una de ellas, y contar con una capacidad mínima de 19 pasajeros sentados tratándose de microbuses y de 24 pasajeros en el caso de los vehículos clase buseta .*
>
> *~~Sin perjuicio de lo dispuesto en el aparte final del numeral 1 del artículo 2.2.1.2.2.8. del Decreto 1079 de 2015 y de lo señalado en los artículos 5 y 9 de la Ley 1972 de 2019,~~*

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

~~*los vehículos que se incorporen al Sistema Estratégico de Transporte Público de Neiva deberán estar homologados para el Servicio público colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros, cumpliendo con lo dispuesto en la Resolución 3753 del 6 de octubre de 2015 así como en la Resolución 7126 del 11 de octubre de 1995 en aquellos aspectos complementarios de la anterior, o por lo dispuesto en las normas que modifiquen, adicionen o sustituyan a cada una de ellas, y contar con una capacidad de entre 24 y 39 pasajeros, incluidos los sentados y de pie.*~~

***PARÁGRAFO.*** *Si los estudios técnicos así lo recomiendan para la satisfacción adecuada de las necesidades de los usuarios, en ejercicio de las competencias de reestructuración del servicio y mediante resolución debidamente motivada, la Secretaría de Movilidad podrá en cualquier tiempo modificar total o parcialmente la tipología vehicular adoptada para el Sistema en el presente artículo, observando en todo caso en su implementación la gradualidad que corresponda para evitar afectaciones en los usuarios y agentes del sistema Estratégico; deberá igualmente acompañar su iniciativa de las medidas necesarias para garantizar la razonabilidad y viabilidad financiera de la modificación".*

*En las actuaciones administrativas que se adelanten para estudiar y determinar la necesidad de adoptar decisiones que modifiquen las condiciones de operación o las obligaciones y responsabilidades de los agentes del Sistema, se deberá garantizar siempre su participación directa y procurar la determinación concertada de las medidas a implementar entre las diferentes alternativas de líneas de acción".*

**ARTICULO TERCERO.** Modificar el artículo 12 del Capítulo II del Decreto Municipal 809 de 2020, el cual quedará así:

*"**ARTICULO 12. SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO.** El Sistema de Recaudo Centralizado (SRC) es el conjunto de servicios, software, hardware, y demás mecanismos de control centralizados e integrados a dicho sistema, que permiten efectuar la operación de recaudo centralizado del dinero de los pasajes a través de medios electrónicos de pago, validación de pago en efectivo y el registro de viajes del sistema.*

*La Secretaría de Movilidad del Municipio de Neiva, en armonía con lo dispuesto en la Sección 3 del Capítulo 2 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, adicionada por el Decreto 1567 de 2020, y de conformidad con lo señalado en la Resolución 20203040034065 de diciembre de 2020, reglamentará los lineamientos y las condiciones que deberán ser observadas en el diseño, estructuración e*

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

*implementación del Sistema de Recaudo Centralizado, de información al usuario y de gestión y control de flota, configurando un sistema de información de ciudad que permita la concurrencia de múltiples proveedores tecnológicos y de servicio, a partir de la puesta en funcionamiento de un proceso permanente de homologación de dichos proveedores y del diseño y definición de las condiciones comerciales que viabilicen la libre concurrencia y que permita la distribución de los ingresos sobre la base de comisiones definidas para retribuir los costos en los que incurren, en términos que promuevan la competencia dentro de este mercado de equipos y servicios.*

*Para el efecto deberá, entre otros, definir y adoptar las especificaciones técnicas y el estándar de interoperabilidad, que deberá ser de propiedad de la autoridad y administrado por ella en la operación. En cualquier caso, de conformidad con lo indicado en el numeral 5.1.1. del Anexo Técnico de la Resolución 20203040034065 de diciembre de 2020 del Ministerio de Transporte, cuando el medio de pago sea tarjeta inteligente sin contacto, la autoridad de transporte será la responsable en forma indelegable de la seguridad del sistema y la propietaria de todas las especificaciones; en particular será la única propietaria y conocedora única de las llaves de seguridad, del mapa de memoria de la tarjeta y de la generación de los módulos SAM.*

***PARÁGRAFO.** Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente artículo, la inversión pública que realice el Municipio o que se ejecute a través del convenio de cofinanciación para la adquisición de bienes y servicios propios del componente tecnológico, deberá observar el Estatuto General de la Contratación Pública".*

**ARTICULO CUARTO.** Modificar el artículo 13 del Capítulo II del Decreto Municipal 809 de 2020, el cual quedará así:

*"**ARTICULO 13. IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO.** La implementación del Sistema de Recaudo Centralizado podrá realizarse con la inversión de recursos públicos o a partir de recursos privados remunerados conforme las condiciones comerciales definidas para el Sistema dentro del Estándar de Interoperabilidad.*

*El equipamiento de autobuses y centro de control y operación, incluidos los validadores, consolas de conductor, cámaras y equipos de comunicaciones, que se adquieran con recursos públicos, serán entregados al operador de recaudo conformado por los operadores de transporte de la jurisdicción y a falta de ellos, por la entidad territorial o el ente gestor, si alguno de estos ostenta la calidad de operador de recaudo, o al operador de recaudo seleccionado a través de licitación pública o vinculado mediante contrato interadministrativo.*

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

*En los casos en que estos componentes tecnológicos y de servicio no se adquieran con recursos públicos, deberán ser adquiridos y contratados por los operadores de transporte a cualquiera de los proveedores tecnológicos y operadores de recaudo homologados y autorizados en el Municipio.*

*Los componentes del sistema central y del sistema de información de ciudad, y en general todos aquellos que corresponden a los niveles 3 y 4 de la arquitectura general y seguridad del Sistema de Recaudo Centralizado, serán adquiridos por la entidad territorial. La operación del nivel 3 corresponderá al operador de recaudo y la del nivel 4 a la autoridad; este último salvo en aquellos aspectos que reglamentariamente pueden ser objeto de delegación a terceros, en cuyo caso se podrá acudir a los instrumentos que posibilita el Estatuto General de la Contratación Pública.*

*Los medios de pago podrán ser adquiridos por el operador de recaudo de cualquier proveedor homologado y como operadores de red de venta y recarga podrán participar todos los interesados que cumplan con las condiciones de autorización que se definan para el efecto y que sean seleccionados por el operador de recaudo. En todo caso, la autoridad de transporte deberá garantizar una red de venta y recarga básica y medios de pago suficientes, para lo cual y ante la inexistencia de un interés comercial directo, podrá adelantar la contratación de una red base de venta y recarga y la adquisición de los medios de pago seleccionado al proveedor mediante Licitación pública.*

***PARÁGRAFO 1.** Siempre que exista un operador de recaudo conformado por los operadores de transporte será este el operador de recaudo del Sistema Estratégico de Transporte del municipio, encargado y responsable dentro de dicho Sistema del recaudo del efectivo validado por medios electrónicos, sin importar cuantos otros operadores de recaudo concurran en la ciudad en otros medios, modos o sistemas.*

***PARÁGRAFO 2.** En los casos de inversión pública en el componente tecnológico, la adquisición, reposición de equipos abordo o del centro de control del operador por el vencimiento de la vida útil o la obsolescencia de los equipos, solo podrá realizarse con recursos privados una vez finalizados los contratos celebrado por la entidad pública para la proveeduría de dichos componentes~~Los componentes del sistema central y del sistema de información de ciudad, y en general todos aquellos que corresponden a los niveles 3 y 4 de la arquitectura general y seguridad del Sistema de Recaudo Centralizado, serán adquiridos y operados por la autoridad de transporte, salvo aquellos que reglamentariamente pueden ser objeto de delegación a terceros, en cuyo~~*

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

~~*caso se podrá acudir a los instrumentos que posibilita el Estatuto General de la Contratación Pública.*~~

~~*Los medios de pago podrán ser adquiridos de cualquier proveedor homologado y como operadores de red de venta y recarga podrán participar todos los interesados que cumplan con las condiciones de autorización que se definan para el efecto. En todo caso, la autoridad de transporte deberá garantizar una red de venta y recarga básica y medios de pago suficientes, para lo cual y ante la inexistencia de un interés comercial directo, podrá adelantar la contratación de una red base de venta y recarga y la adquisición de los medios de pago seleccionado al proveedor mediante Licitación pública.*~~

~~***PARÁGRAFO.** Siempre que exista un operador de recaudo conformado por los operadores de transporte, será este el único encargado y responsable del recaudo del efectivo validado por medios electrónicos, sin importar cuantos otros operadores de recaudo concurran en la ciudad"*~~

**ARTÍCULO QUINTO. REMUNERACIÓN DE LOS ACTORES DENTRO DEL SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO.** La remuneración de los operadores de la red de recarga y de los operadores de recaudo, se determinará mediante la definición de una tarifa técnica elaborada por la autoridad de transporte en función de la estructura de costos ~~del~~ específicos del servicio proporcionado; dicha tarifa formará parte de la estimación de la tarifa técnica para la operación del s~~S~~istema de transporte y cada agente tendrá derecho recibirla, a través del administrador financiero, por cada operación efectivamente realizada como despliegue de la actividad remunerada en el contexto del sistema y a razón del valor definido para dicha transacción en el componente comercial del estándar de interoperabilidad.

**PARÁGRAFO.** En los casos en los cuales la tarifa al usuario resulte inferior a la tarifa técnica del servicio de transporte así conformada, una y otra determinada a partir de los viajes pagos del sistema, se recurrirá a fuentes de financiación complementarias, cubriendo con ellas las diferencias tarifarias en la medida necesaria para costear la remuneración de los diferentes agentes del Sistema Estratégico de Transporte Público.

**ARTICULO SEXTO.** Modificar el artículo 22 del Decreto Municipal 809 de 2020, el cual quedará así:

*"**ARTICULO 22. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN.** Sin perjuicio de la obligación de dar oportuno cumplimiento a las actividades que, para la acreditación de las condiciones y requisitos exigidos a los operadores de transporte, se establecen en cada una de las etapas definidas en el cronograma para el inicio de la operación que se ha introducido en las autorizaciones de servicios, las actividades de los demás*

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

*actores y autoridades deberán observar el Plan de Implementación del SETP de Neiva contenido en el ANEXO 1., que hace parte integral del presente Decreto.*

*El Plan de Implementación del SETP de Neiva contenido en el ANEXO 1. podrá ser modificado por la Secretaría de Movilidad del Municipio cuando así lo exijan las circunstancias que sobrevengan durante su ejecución".*

**ARTICULO SÉPTIMO. REPOSICION Y RENOVACION DE VEHICULOS.** La reposición y renovación de vehículos que no contravenga lo dispuesto en los permisos de operación como condiciones mínimas de los planes de reducción progresiva de flota, podrá efectuarse por los propietarios de vehículos dentro del año inmediatamente siguiente al evento de pérdida, hurto, destrucción total del vehículo o finalización de su vida útil, siempre que el contrato de vinculación se encuentre vigente.

En los casos de renovación de parque automotor, por eventos pérdida, hurto, destrucción total o finalización de la vida útil, del vehículo, podrán ingresar automotores con modelos con vida útil transcurrida no mayor a diez (10) años.

**Comentado [AL16]:** Vida útil remanente o vida útil transcurrida?

Vencido el término, la vinculación de un vehículo en la capacidad transportadora así disponible, será una prerrogativa exclusiva de la empresa de transporte, la cual deberá desplegar las acciones necesarias para garantizar la disponibilidad de un parque automotor suficiente para la prestación de los servicios que le han sido autorizados, que será el caso cuando acredite un número de vehículos en operación equivalente a la capacidad transportadora mínima asignada en el permiso de operación.

**PARÁGRAFO 1.** Salvo en los casos de vencimiento de la vida útil, de las acciones necesarias de que trata el inciso anterior formará parte la solicitud de desvinculación del vehículo por no cumplimiento del plan de rodamiento; solicitud que deberá elevar la empresa de transporte a la Secretaría de Movilidad so pena de la imposición de las sanciones que proceden por la suspensión o alteración del servicio que se configure por la insuficiencia que se pueda presentar en el parque automotor.

**PARÁGRAFO 2.** Atendiendo lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 2.2.1.1.9.2. y en el final del artículo 2.2.1.1.11.2. del Decreto 1079 de 2015, así como en el numeral 1 y el parágrafo del artículo 5 del Decreto Municipal 1060 de 2014, en ningún caso se podrán vincular vehículos al parque automotor de las empresas de transporte o los operadores de transporte cuando el número de vehículos que se encuentra vinculado administrativamente sea igual o superior a la capacidad transportadora máxima que le ha sido asignada en el permiso de

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

operación vigente al momento de elevar la solicitud. La vinculación de vehículos por reposición o por incremento solo podrá realizarse cuando en la capacidad transportadora autorizada exista la disponibilidad para el efecto.

**ARTÍCULO OCTAVO. DEPURACION DEL PARQUE AUTOMOTOR.** La Secretaría de Movilidad del Municipio de Neiva, oficiosamente o a solicitud de la empresa transportadora, depurará el registro de vehículos vinculados administrativamente a las empresas de transporte, declarando la desvinculación administrativa automática de los vehículos que haya tenido lugar, de suyo y por el solo imperio de la ley, al alcanzar el máximo de vida útil permitido por la legislación vigente o como consecuencia de la cancelación de la matrícula, sin que se requiera de ninguna otra causa o condición.

Para el efecto, la Secretaría de Movilidad del Municipio emitirá los actos administrativos pertinentes, cuantas veces sea necesario, disponiendo en ellos la cancelación del registro de vehículos vinculados administrativamente, respecto de todos aquellos equipos en los que se configuren las condiciones indicadas en el inciso anterior.

**ARTÍCULO NOVENO. DESVINCULACIÓN DE VEHÍCULOS.** Las empresas de transporte, al vencimiento del contrato de vinculación y habiendo notificado oportunamente al propietario del vehículo la no renovación de éste, acorde con los tiempos en él pactados para el efecto, deberán solicitar la desvinculación de vehículos atendiendo las causales señaladas en el artículo 2.2.1.1.10.6. del Decreto 1079 de 2015 y especialmente en los casos de no cumplimiento del plan de rodamiento.

**PÁRAGRAFO.** Salvo que se encuentre en trámite las solicitudes de desvinculación de vehículos, la Secretaría de Movilidad del Municipio de Neiva deberá adelantar averiguaciones preliminares y las investigaciones ~~que a sus resultados corresponda~~ por el incumplimiento del artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en aplicación del literal e del artículo 46 de la misma Ley, a las empresas de transporte que no acrediten la renovación de las tarjetas de operación de los vehículos vinculados y con vida útil vigente, en cantidad por lo menos equivalente a la capacidad transportadora mínima fijada en los permisos de operación.

Lo anterior sin perjuicio de las demás acciones de inspección y vigilancia que le corresponden.

**ARTICULO DECIMO. REPORTE DE INFORMACIÓN.** De conformidad con lo dispuesto en el artículo 184 de la Ley 2294 de 2023 y en armonía con lo señalado en el literal c del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, los operadores de transporte y recaudo de los sistemas de transporte deberán anualmente, en el mes de noviembre, presentar al ~~e~~Ente g~~G~~estor o quien haga sus veces, la estructura de costos de su operación correspondiente al año en que se realiza el reporte.

**Comentado [MOU17]:** No puede ser desvinculación por que ya el vehiculo esta desvinculado automáticamente por ministerio de la ley,,,lo que se hace es el retiro o depuracion

**Comentado [AL18R17]:** Se modifica y se armoniza con la resolución proyectada

**Con formato:** Resaltar

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

**ARTICULO DÉCIMO PRIMERO. ENTREGA DE PATIOS Y TALLERES**. El e~~E~~nte g~~G~~estor o quien haga sus veces, hará entrega de los patios y talleres a los operadores de transporte a través del instrumento jurídico que encuentre pertinente, atendiendo los diseños financieros y operacionales del sistema, adjuntando igualmente los m~~M~~anuales de uso, conservación y mantenimiento de la Infraestructura, que deberán obligatoriamente observarse durante el uso de la infraestructura recibida.

Los costos implicados en el mantenimiento, conservación, administración y operación de la infraestructura de patios y talleres formarán parte de la estructura de la tarifa técnica, al igual que los costos que demande la dotación de muebles, maquinaria y demás elementos que permitan la operación y control de las actividades al interior de dichos espacios, al igual que los costos indirectos de la administración, como son: vigilancia, servicios públicos, entre otros, los cuales estarán a cargo de las empresas operadoras de transporte a las que le corresponda hacer uso de la infraestructura de patios y talleres respectiva.

**ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO. -SUPERVISIÓN.** La supervisión del Sistema Estratégico de Transporte Público del M~~m~~unicipio de Neiva estará a cargo de la Secretaría de Movilidad del Municipio quien ejercerá la inspección y vigilancia con base, entre otros, en las mediciones de los indicadores de seguimiento dispuestos en el ANEXO 2~~.~~, que hace parte integral del presente Decreto y en el manual de operación adoptado por el Ente Gestor, pero sin limitarse a ellos.

En ejercicio de las funciones que le corresponde de conformidad con lo indicado en el numeral 4 del artículo 3 del Decreto Municipal 809 de 2020, el e~~E~~nte g~~G~~estor apoyará el seguimiento de los indicadores y, en general, informará a la Secretaría de Movilidad de Neiva los pormenores de la operación y el desempeño de los actores para los fines de supervisión que a ésta última corresponden.

**PARÁGRAFO.** Los indicadores de Seguimiento del SETP de Neiva contenido en el ANEXO 2. podrán ser modificados por la Secretaría de Movilidad del Municipio cuando así lo exijan las circunstancias de conformidad con su eficacia dentro de los esfuerzos por garantizar una correcta prestación del servicio.

**ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO**-. El presente Decreto modifica el Decreto 809 de 2020, y deroga cualquier disposición que le sea contraría.

Anexos.

El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación.

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dado en Neiva, a los

**GERMAN CASAGUA BONILLA**
Alcalde Municipio de Neiva

**Proyectó:**

**Andres Lopez Gómez**
Contratista – SETP – Neiva

**Juan M. Escobar G.**
Contratista – SMN

**Oscar F. Polania D.**
Contratista – SETP

**Revisó**

**Claudia P. Velasquez Zambrano**
Jefe Unidad de Empresas – SMN

**Javier Munar González**
Contratista – SMN

**Luis Bayardo Charry Medina**
Contratista – SMN

**Viviana Gómez Medina**
Contratista – SMN

| Alcaldía de Neiva 2024 - 2027 | ACTA DE REUNIÓN | FOR-GGMIPG-12<br>Versión: 02<br>Vigente desde: Septiembre 30 del 2021 | mipg modelo integrado de planeación y gestión |
|---|---|---|---|

ANEXO: Acta de Reunión No. ___

OBJETIVO DE LA REUNIÓN: DEPURACIÓN PARQUE AUTOMOTOR - RESOLUCION
FECHA: 04/JUNIO/2025 LUGAR: UNIDAD DE EMPRESAS
PROCESO: _____ SUBPROCESO: _____

**LISTA DE ASISTENTES REUNIÓN:**

| No. | NOMBRES Y APELLIDOS | DEPENDENCIA | TELEFONO Y CORREO ELECTRONICO | FIRMA |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Vivian Gómez | G. Catastral | 3228762544 V.gm12@hotmail.com | |
| 2. | Luis Bayardo Charry | G. Empresas. | 3166957647. | |
| 3 | Juan M. Escobar | SEPT | 3007730193 | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Alcaldía de Neiva

NOTA: Se recomienda NO FIRMAR este formato hasta que este totalmente diligenciad, en caso de NO utilizar algunas casillas o espacios, por favor rellenar los espacios con (N/A).

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SIG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva


BAÑO



| Alcaldía de Neiva 2024 - 2027 | ACTA DE REUNIÓN | FOR-GGMIPG-12<br>Versión: 02<br>Vigente desde: Septiembre 30 del 2021 | mipg modelo integrado de planeación y gestión |
|---|---|---|---|

| PROCESO: GESTION DE MOVILIDAD | SUB PROCESO: GESTION EMPRESAS | FECHA: 4-06-2025 | HORA: 10:00 A.M. |
|---|---|---|---|
| LUGAR: OFICINA GESTION EMPRESAS | ACTA N°:26 | | |
| OBJETIVO DE LA REUNIÓN: | MESA DE TRABAJO REVISION PROYECTO DE RESOLUCION POR MEDIO DEL CUAL SE EFECTUA DEPURACION DEL PARQUE AUTOMOTOR ADSCRITO A LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO. | | |

**DESARROLLO**

Siendo las 10:00 A.M. Se reunieron en la oficina de Gestión Empresas de la secretaria de Movilidad, los abajo firmantes. Lo anterior con el fin de revisar el proyecto de resolución por medio de la cual se efectúa el retiro definitivo del parque automotor adscrito a las empresas de transporte publico colectivo de pasajeros, por su finalización de vida útil y cancelación de matrícula.

El Ingeniero Juan Manuel Escobar asesor del SETP en la implementación del Sistema Estratégico de Transporte inicia mencionando que ya se tiene el borrador del oficio proyectado por el Dr Andrés López, asesor contratista del SETP, mediante el cual se notificará a todas las empresas del transporte público colectivo respecto a la depuración que se debe hacer con el parque automotor que representa cada empresa. Por lo anterior solicita que la parte jurídica de la oficina de Gestión Empresas revise el documento y haga las observaciones y correcciones al respecto.

Teniendo en cuenta que en la pasada reunión se dejó claro que en la resolución que se está elaborando para la depuración del parque automotor colectivo debían ir relacionados tanto los vehículos con matrículas canceladas, así como vehículos sin vida útil. La Doctora Claudia Patricia Velásquez zambrano, líder de Gestión Empresas manifiesta que esta labor ya se realizó y se incluyó dentro de la resolución que se encuentra en borrador, Quedando pendiente la formalización de la resolución una vez se tenga respuesta de las consultas elaboradas en el ministerio para estar seguros del proceder de la misma.

El equipo jurídico, junto a la líder de Gestión Empresas y el Ingeniero Juan Manuel Escobar, una vez revisaron el cuadro resumen del parque automotor que se tiene registrado actualmente, concluyeron los siguientes aspectos.

Queda claro que actualmente el parque automotor se encuentra dividido en tres grupos así:

Vehículos con matrículas canceladas 213 vehículos

Vehículos sin vida Útil. 93

Vehículos con vida útil 404 de estos, 298 se encuentran con tarjeta de operación vigente y 106 sin tarjeta de operación vigente.

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

Powered by CamScanner

El Ingeniero Juan Manuel manifiesta que se debe tener todo listo para la reunión con los transportadores y expresarles la necesidad de sacar adelante el Sistema Estratégico de Transporte, el Ingeniero expreso que de forma informal les envió los cuadros del estado de cada uno de los vehículos adscritos a cada una de las empresas de transporte público colectivo, para que cada empresa fuera adelantando la respectiva depuración del parque automotor.

El Dr. Javier Munar manifiesta que la depuración implica un ajuste en la capacidad transportadora haciendo que se reduzca esa capacidad ya que se han retirado vehículos.

En consenso el grupo reunido en este día, concluyó que de ahora en adelante se debe hablar de un parque automotor de 404 vehículos que son los que se encuentran en vida útil vigente y no se debe tener en cuenta ni los cancelados ni aquellos sin vida útil.

El ingeniero Juan Manuel expresa que si bien es cierto tenemos que generar seguridad jurídica en un concepto para poder emitir la resolución de depuración, de igual forma debemos ir avanzando enviando el oficio donde se formalice que deben hacer la depuración del parque automotor

El Dr. Javier Munar dice que la resolución no debe tener ni siquiera recurso de apelación, por ser un acto de trámite. Esta resolución será firmada por la secretaria de movilidad.

Con respecto al oficio el ingeniero juan Manuel sugiere que se le envíe a las empresas la relación de todos los cuadros y proceder después a hacer valer los términos de respuesta a los requerimientos efectuados en los términos de ley y con respecto a los de vida útil que no tienen tarjeta de operación que definan que hacer con esos vehículos porque no están dando cumplimiento al plan de rodamiento que exige la reglamentación de habilitación.

El Dr. Munar manifiesta En cuanto a la desvinculación administrativas, se debería requerir al propietario para que realice la mencionada desvinculación. Se debe ejercer presión para que las empresas sean las que radiquen dicha desvinculación. En el oficio se les daría (10) días y en caso de incumplimiento llegar a la instancia de abrir apertura de investigación por no tener su parque automotor asegurado.

Después de deliberar, de forma concertada se obtuvieron las siguientes conclusiones:

- Para emitir la resolución de depuración del parque automotor relacionada con vehículos que tienen matricula cancelada y vehículos sin vida útil se debe esperar la respuesta del ministerio respecto a los interrogantes requeridos.

- A partir de la fecha se seguirá hablando solamente de vehículos con vida útil. Este es el

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

Powered by CamScanner

parque automotor vigente, ya que la depuración del parque automotor implica una reducción en la capacidad transportadora.

- Con respecto al decreto 809 de 2020 se debe socializar con los transportadores hay esta justificado el tema de las desvinculaciones del parque automotor en depuración.

| COMPROMISO | |
|---|---|
| **DESCRIPCIÓN DEL COMPROMISO** | **RESPONSABLE** |
| Observaciones y correcciones a la resolución borrador | Equipo Jurídico-Gestión Empresas |
| Observaciones y correcciones al Oficio Borrador. | Equipo Jurídico-Gestión Empresas |
| | |
| | |
| | |

**RESPONSABLES DE LA REUNIÓN. -FIRMAN,**

**NOMBRE** [illegible] **NOMBRE**
**CARGO** Líder. Gestión Empresas **CARGO** Contratista SMN
**TELEFONO** 3166953380 **TELEFONO** 3009830198

**ANEXO:** Acta de Reunión **No.** ___

**OBJETIVO DE LA REUNIÓN:**
**FECHA:** **LUGAR:**
**PROCESO:** **SUBPROCESO:**

| LISTA DE ASISTENTES REUNIÓN: | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **No.** | **NOMBRES Y APELLIDOS** | **DEPENDENCIA** | **TELEFONO Y CORREO ELECTRONICO** | **FIRMA** |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |


La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

Powered by CamScanner

Neiva, 03 de Junio de 2025

**Sres/as**
Gerentes
**MARINO CASTRO CARVAJAL**
COOTRANSHUILA LTDA
**MONICA BELLO SANCHEZ**
COOTRANSNEIVA LTDA
**DIEGO FERNEY GARAVITO VARGAS**
FLOTA HUILA S.A
**JUAN CARLOS GONZALEZ GARCIA**
AUTOBUSES S.A.S
Ciudad.

**Asunto: Solicitud de Información en el curso de una averiguación preliminar.**

Cordial y atento saludo gerentes

Es para todos evidente que el servicio público de transporte terrestre de pasajeros, en el contexto urbano, es un servicio público esencial; así lo manifestó expresamente el legislador en el inciso primero del artículo 5 y en el artículo 56 de la Ley 336 de 1996. No es por tanto extraño que el mismo legislador considere el ofrecimiento de los servicios de transporte, si bien como un ejercicio de la libertad de empresa, a su vez, como una responsabilidad que asume el empresario cuando se accede a la prestación del servicio mediante la habilitación y el respectivo permiso de operación, según se desprende con naturalidad de lo indicado en el inciso segundo del numeral 6 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993.

La temprana jurisprudencia de la Corte Constitucional ya nos advertía sobre estos aspectos, y con toda claridad señalaba sobre el particular lo siguiente:

> *"(…) la complejidad del mundo moderno hace que el tiempo y el espacio individuales se conviertan en formas de poder social. Tiempo y espacio son elementos cruciales para la búsqueda de bienestar y progreso en las sociedades de economía capitalista. La necesidad de trascender la distancia entre los sitios de habitación, trabajo, estudio, mercado, etc, en el menor tiempo y costo posibles, coloca al ciudadano carente de medios de transporte propios, a merced del Estado o de los particulares que prestan este servicio.* ***La potencialidad de afectar la vida diaria del usuario por parte de las empresas transportadoras explica la mayor responsabilidad social y jurídica exigible a éstas y el estricto control de las autoridades con el fin de garantizar la prestación adecuada del servicio.***
> *(…)*
> *(…) La organización del sistema de transporte condiciona gran parte del intercambio económico y social. La fuerza de estructuración económica que posee el transporte público permite, cuando se accede al servicio, participar de la prosperidad general. Su carencia, en cambio, compromete un estándar mínimo de la existencia.*
> *La administración equilibrada y justa de la riqueza puede verse afectada por errores o falta de planeación del transporte público que, siendo* ***un instrumento clave del desarrollo, tiene una incidencia directa sobre el goce efectivo de los derechos fundamentales****"*[1]. (Énfasis propio)

Con un enfoque similar, teniendo como presupuesto la relevancia de los servicios públicos, la Corte

[1] COLOMBIA. CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia T-604. (14, diciembre, 1992). M.P. Eduardo Cifuentes.

Constitucional señalaba que:

> *"En este sentido los servicios públicos deben mantener **un nivel de eficiencia aceptable** para dar respuesta a las necesidades sociales, en orden a la realización de los fines esenciales del Estado, a la justicia social y a promover la igualdad en forma real y efectiva.*
>
> *Habiéndose dado al Estado colombiano por parte del constituyente de 1991 un carácter social, se hace indispensable que éste acometa acciones positivas en favor de la comunidad. En este contexto, la prestación de los servicios públicos para asegurar en forma igualitaria y sin interrupción el cumplimiento de actividades encaminadas a la realización de derechos fundamentales de los individuos que hacen parte de la comunidad, **es una de las actuaciones positivas a las que está obligado el Estado colombiano.** El carácter solidario de los servicios públicos se suma a la necesidad de que estos sean prestados ininterrumpidamente: es decir, **que los inconvenientes particulares no tengan como efecto la suspensión en la prestación del servicio**"*[2].

Puede verse en los antecedentes citados que la mayor exigencia que se deriva de la relevancia de la actividad no se realiza exclusivamente a las empresas transportadoras sino que se extiende igualmente a las autoridades con el fin de que estas garanticen la prestación adecuada del servicio; y es que en estas materias se ha considerado que incluso con la participación de los particulares, el servicio no deja de estar a cargo de las autoridades. En este sentido, la Sección Primera del Consejo de Estado tuvo la oportunidad de indicar:

> *"En ese orden, el Distrito Capital en cuanto expresión orgánica y funcional del Estado, y en la medida en que un servicio público esté determinado o delimitado por el ámbito o jurisdicción de su territorio y su respectiva población, **cabe decir que está a cargo** del Distrito Capital, tiene **legalmente el deber de asegurar su prestación eficiente**, que para el efecto da igual que sea el ente territorial que lo preste directamente, esto es, que lo gestione, o que lo hagan otras entidades públicas o privadas en su nombre. No por otra razón el servicio de transporte público y especialmente el colectivo de pasajeros, solo lo pueden prestar las empresas legalmente habilitadas y mediante la celebración del contrato de Concesión, o la obtención de un Permiso que el ente competente les otorgue"*[3]. (Énfasis propio)

Dentro del marco conceptual configurado por estas ideas, enfatizaba la Corte Constitucional, que "*(…) la obligación del Estado no se limita a garantizar la prestación de los servicios públicos, sino a llevar a cabo tal deber en condiciones de eficiencia, continuidad, regularidad e igualdad, de manera que se logre el cometido de atender en forma óptima las necesidades básicas de la población en general"*[4]. Así pues, para el cumplimiento del deber de asegurar su prestación eficiente son varias las competencias de las que dispone la autoridad de transporte, las cuales no se ven limitadas a la inspección, vigilancia y control, comprendiendo igualmente las decisiones de organización y, en ellas, las competencias para la modificación y revocación de las autorizaciones. Al respecto, el mismo antecedente del Consejo de Estado señalaba que,*"el alcance general de la competencia del Alcalde… respecto del transporte público colectivo… comprende la de organizar la correspondiente actividad, diseñar, exigir y ejecutar políticas y condiciones para asegurar su efectiva, eficiente, segura y adecuada prestación… y, consecuentemente, ejercer su inspección, vigilancia y control",* indicando adicionalmente que la competencia para *"diseñar y ejecutar las políticas de esa actividad,… implica tomar medidas más específicas y de carácter operativo o técnico para el desarrollo de esa actividad en sus diferentes*

[2] COLOMBIA. CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia T-380. (31, agosto, 1994). M.P. Hernando Herrera. Citada a su vez en las Sentencias C-075 de 1997, T-018 de 1998, T-410 de 2003, T-270 de 2007, SU-1010 de 2008 de la Corte Constitucional y en la Sentencia de radicado No. 05001-23-31-000-2010-01164-02, proferida el 14 de marzo de 2019 por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, con ponencia del Dr. Oswaldo Giraldo López.
[3] COLOMBIA. CONSEJO DE ESTADO. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. SECCIÓN PRIMERA. Sentencia de radicado No. 83402. (26, abril, 2007)
[4] COLOMBIA. CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia SU-1010. (16, octubre, 2008). M.P. Rodrigo Escobar.

*modalidades, a fin de perseguir la efectividad de los principios, fines y objetivos que le fija la ley"*[5].

Estas competencias son expresas, entre otros, en el numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, de acuerdo con el cual, el carácter de servicio público del transporte implica que *"La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad"*; así mismo, en el artículo 3 de la Ley 336 de 1996 que señala que *"en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio* (…)*"*; y en el artículo 8 ibídem, atendiendo al cual, *"*(…)*las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción* (…)*".*

Ahora, para el ejercicio de cada una de las anteriores competencias, en el numeral 4 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 se nos exige a las autoridades de transporte prestar *"*(…) *especial atención a las quejas y sugerencias que se formulen y … darles el trámite debido"* y debemos indicar que, respecto de los servicios que le han sido autorizados a las empresas **COOMOTOR LTDA, COOTRANSHUILA LTDA y COOTRANSNEIVA LTDA, AUTOBUSES S.A.S Y FLOTA HUILA S.A.**S son múltiples las quejas y sugerencias que hemos recibido, las cuales, si bien no son de la entidad que indique la necesidad de proceder a la apertura de una investigación en los términos del artículo 50 de la Ley 336 de 1996 y el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011, sí que nos obligan a iniciar las averiguaciones preliminares de que trata, como actuación previa, el inciso segundo del artículo 47 ya citado.

Es en todo caso fundamental enfatizar que la averiguación preliminar no necesariamente conduce a una apertura de investigación, bien puede concluirse que no se ha incurrido en ninguna infracción, bien sea porque no se configuran los hechos que le dan lugar o porque los configurados no son atribuibles a la empresa sino a una necesidad de reestructuración del servicio.

Así, por ejemplo, la programación o su incumplimiento, implicando de uno u otro modo la desatención de las condiciones de la autorización, pueden dar lugar a una alteración del servicio sancionable en los términos del artículo 45 o del literal c del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, en atención a su dimensión, entidad y repercusiones en el servicio. Si esta afectación responde a una insuficiencia de flota, encontrándose la flota operacional por debajo de la mínima, puede haber lugar a aperturar investigación para verificar si se ha incurrido o no en la infracción de que trata el literal a del artículo 48 de la Ley 336 de 1996.

Puede igualmente ocurrir que, a pesar de encontrarnos por debajo de la capacidad transportadora mínima, no exista una alteración del servicio con todo y la disminución de la oferta, lo que nos plantea, no el escenario de un procedimiento sancionatorio, sino la necesidad de realizar una reducción de la capacidad transportadora, pues como ha tenido oportunidad de afirmarlo el Consejo de Estado:

> *"*(…) *toda la temática sobre la capacidad transportadora está sustentada sobre el presupuesto según el cual las empresas* ***solo deben prestar el servicio con los vehículos legal y estrictamente requeridos para ello, consideración que excluye categóricamente el concepto de "sobreoferta" y que explica la necesidad de eliminarla en beneficio de la racionalización del parque automotor y de la calidad del servicio****"*[6].

Es también posible que todo lo anterior no sea el caso y que se trate simplemente de un problema de suministro de información. Tendría que establecerse aquí, de cara a lo dispuesto en la Resolución 070 y 071 del año 2023,

[5] COLOMBIA. CONSEJO DE ESTADO. Sentencia de radicado No. 83402. Óp. Cit.
[6] COLOMBIA. CONSEJO DE ESTADO. Sentencia de radicado No. 83402. Óp. Cit.

actos sobre los cuales se ha fijado la capacidad transportadora, si se ha configurado o no las infracciones de que trata el literal c del artículo 46 y el literal a del artículo 48 de la Ley 336 de 1996.

Naturalmente, es a su vez factible que ninguno de los anteriores sea el caso y que a la averiguación preliminar no le suceda ninguna actuación posterior, diferente de la verificación del oportuno cumplimiento por parte de la empresa de cada una de sus obligaciones legales y reglamentarias y el cierre de la actuación.

Así las cosas, y en ejercicio de las competencias que como autoridad de transporte corresponde a la Secretaría de Movilidad del municipio y en aras de verificar el oportuno cumplimiento de las normas de transporte, se permite esta Entidad solicitar allegue dentro del término de los diez (10) días hábiles a partir del recibo de la presente comunicación, y sin perjuicio de las consideraciones y de más elementos que considere dicha empresa pueda aportar, la siguiente Información:

- Listado de vehículos que operan las rutas de transporte público colectivo, señalando la fecha de matrícula y la fecha de vencimiento de la última tarjeta de operación que le ha sido expedida.
- Copia de las tarjetas de operación de los vehículos que operan las rutas de transporte público colectivo.
- Copia de las licencias de tránsito de los vehículos que operan las rutas de transporte público colectivo.
- Plan de rodamiento con los viajes programados para cada una de las rutas de transporte público colectivo de los últimos 60 días.
- Plantillas con los despachos ejecutados en las rutas de transporte público colectivo o evidencia de los mismos de los últimos 60 días.

Nótese que si bien puede decirse que esta entidad tiene acceso a la información solicitada o a una parte de ella, es importante enfatizar que la averiguación preliminar, y concretamente este requerimiento, se realiza con la finalidad de verificar si la información a nuestra disposición requiere de complementación o si efectivamente refleja fielmente la realidad, como circunstancia determinante para resolver sobre la necesidad de aperturar la investigación por una presunta infracción al régimen normativo del transporte.

Finalmente, es oportuno señalar que la negativa a suministrar dicha información es una infracción autónoma y puede dar lugar a la imposición de la sanción de que trata el artículo 51 de la Ley 1437 de 2011.

En todo caso, cualquier inquietud que le pueda surgir sobre la actuación en curso, se encuentra en la libertad de formularla y tenga la certeza de que con gusto será atendida.

Sin otro particular

**EDNA JOHANNA CRUZ BONILLA**
Gerente (S) SETP – TRANSFEDERAL S.A.S

**Proyecto:** **Andrés López**
Contratista – SETP

Reviso: **Juan M. Escobar**
Contratista SMN

**RESOLUCIÓN No. _____ DE 2022**

*Por medio de la cual des-oficializa la vinculación administrativa del parque automotor que forma parte de la capacidad transportadora de las empresas de transporte público colectivo de pasajeros, como consecuencia automática de la finalización de la vida útil legalmente señalada o de la cancelación de matrícula.*

**LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE NEIVA**

En ejercicio de sus facultades legales que a la autoridad de transporte corresponden, en especial las previstas en la Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996; El Decreto 1079 de 2015, y del Decreto Municipal 0809 de 2020 y

**CONSIDERANDO**

Que el artículo 365 de la Constitución Política de Colombia establece que: "[l]os servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la Ley (…). En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios (…)".

Que el numeral 3 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 establece que: "[l]a operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad".

Que el Decreto 1079 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte establece en el ARTÍCULO 2.2.1.1.2.1. como autoridades competentes las siguientes:

> *"Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes las siguientes: - En la Jurisdicción Nacional: el Ministerio de Transporte. - En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución.*
>
> *- En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley: la autoridad única de transporte metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada.*
>
> *No se podrá prestar el servicio de transporte público de esta modalidad en un radio de acción diferente al autorizado.*
>
> *Las autoridades de transporte metropolitanas, municipales y/o distritales, no podrán autorizar servicios de transporte por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta.*

Que de conformidad con lo establecido en el inciso segundo del artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, *"Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley"* y al respecto, los artículos 2 y 3 de la Ley 105 de 1993, *"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones."*, señalan que, por su carácter de servicio público, la operación del transporte público estará bajo la regulación del Estado, el que ejercerá el control y la vigilancia necesarios para

su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. Concretamente, el literal b del artículo 2 de la Ley 105 de 1993, señala:

> *"b. De la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas"*.

Que en ejercicio de estas competencias de intervención, el legislador ha dispuesto en el artículo 11 y 16 de la Ley 336 de 1996, que para la prestación del servicio lo operadores deberán obtener la habilitación y el correspondiente permiso de operación o contrato de concesión.

Que conforme a lo establecido en los artículos 17 y 18 de la Ley 336 de 1996, el permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan en los reglamentos correspondientes, lo que obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas.

Que de acuerdo con lo establecido en el artículo 23 de la Ley 336 de 1996, *"Toda empresa operadora del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados…".*

Que, en la revisión por parte de la unidad de Empresas de la secretaria de Movilidad de la Ciudad de Neiva, se efectuó el proceso de revisión del parque automotor de cada una de las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte publico colectivo en el área municipal de Neiva y en él fue posible identificar que existen vehículos que han finalizado su vida útil de acuerdo con lo previsto en la ley 336 de 1996 y lo dispuesto en la ley 2198 de 2022 y otros han adelantado el trámite de cancelación de matrícula, a pesar de lo cual se mantienen en el registro como actualmente vinculados administrativamente.

**Comentado [AL1]:** La cancelación de la tarjeta de operación no es fundamento y no recomiendo que se incluya pues puede confundir.
Los que ya adelantaron la desvinculación y no se materializó, no tienen que venir aquí; ya ellos el acto que ordeno la desvinculación es el fundamento para materializarla (su ejecutoriedad)

Que la cancelación del registro de cada uno de los vehículos que han cumplido su vida útil o sobre los que ha tenido lugar la cancelación de la matricula, en aquel registro de vehículos que da cuenta de la vinculación administrativa, es un mecanismo necesario para garantizar la seguridad vial, la calidad del servicio y la renovación del parque automotor del transporte público colectivo, que tiene lugar automáticamente como parte de la gestión del parque automotor que corresponde adelantar a la autoridad de transporte.

Que para la determinación de los efectos de la desvinculación administrativa que se ordenará en el presente acto, se debe advertir que una cosa es la vinculación administrativa y otra distinta es la relación jurídico negocial que se establece entre el propietario del vehículo y la empresa de transporte mediante la celebración del contrato de vinculación. Para el efecto, debe tenerse presente que la Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, del Consejo de Estado, en Sentencia del veintidós (22) de septiembre de dos mil once (2011), radicación: 11001 0324 000 2008 00199 00, consejero ponente, Doctor Rafael e. Ostau de Lafont Pianeta, aproximándose al asunto, indicó:

> *"… una cosa es que el contrato de vinculación se perfeccione al concurrir la voluntad de los celebrantes y otra muy distinta que el Estado, con posterioridad a ello y en ejercicio de sus potestades de control y vigilancia, expida la tarjeta de operación de los vehículos. Ese documento, siendo ulterior a la celebración del contrato, no forma parte del mismo y es, en últimas,* ***un acto de autorización que emiten las autoridades competentes para que los automotores puedan rodar por las calles*** *y*

*carreteras del país como vehículos de transporte público,* ***tras comprobarse su aptitud e idoneidad para asegurar la adecuada prestación del servicio.***

***…***

*la Sala observa que cuando los referenciados artículos 56 y 57 estipulan ciertas causales que tanto el propietario del vehículo como el representante legal de la empresa, pueden invocar para solicitar ante el Ministerio de Transporte la Desvinculación Administrativa del automotor,* ***dicha actuación ostenta un carácter eminentemente administrativo, que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora que por mandato legal (artículo 22 de la Ley 336 de 1996) debe asignársele a cada empresa en beneficio de la adecuada prestación del servicio****".* (Énfasis propio)

Que sobe el mismo asunto, la Sala De Casación Civil de la Corte Suprema De Justicia, en la Sentencia SC4961-2019 del dieciocho (18) de noviembre de dos mil diecinueve (2019), referencia: 05001-31-03-011-2008-00448-01, Magistrado Ponente: Octavio Augusto Tejeiro Duque, igualmente señaló:

*"Tan es así que el Consejo de Estado, en el fallo donde quedaron reconfiguradas las dos últimas estipulaciones, enfatizó sobre la* ***doble connotación que de la vinculación*** *de automotores se desprende, esto es, como* ***primera medida el nexo contractual de índole privado*** *entre los propietarios de automotores y las empresas habilitadas, a lo que va* ***aparejado el agotamiento de un trámite administrativo, que no pueden confundirse por tener distintas implicaciones****".* (Énfasis propio)

Que la diferenciación que cabe establecer entre estas dos connotaciones que de la vinculación de automotores se ha dicho se desprenden, se enfatiza cuando advertimos que el régimen del contrato de vinculación es el del derecho privado según se estipula en el artículo 2.2.1.1.10.3. del Decreto 1079 de 2015, no el administrativo; teniendo esta característica presente y reconociendo el carácter administrativo de la vinculación, dentro del Concepto 1487 de 2003 emitido por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, se concluye que en los tramites de desvinculación administrativa no puede el funcionario público abordar asuntos de naturaleza contractual, propios de la jurisdicción ordinaria. Pero sobre el asunto, el que resulta realmente categórico es el pronunciamiento de la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo de la misma Corporación, en el que se afirmó:

*"Por lo tanto,* ***situaciones que no tengan el carácter administrativo aludido por no referirse directamente a las condiciones de prestación del servicio, quedan por fuera de la órbita y la competencia de la autoridad transportadora****, como por ejemplo los conflictos económicos derivados del incumplimiento de las partes en la ejecución del contrato de vinculación, los que en principio deberían ser asumidos por el Juez Natural del contrato, que en este caso es el ordinario"*[1]*.* (Énfasis propio)

Que, en línea con lo anterior, se encuentra justificado afirmar la existencia de una faceta estrictamente administrativa en la vinculación, directamente asociada al control de la capacidad transportadora y referida a las condiciones de prestación del servicio, a la cual le corresponde cierta autonomía e independencia respecto

[1] la Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, del Consejo de Estado, en Sentencia del veintidós (22) de septiembre de dos mil once (2011), radicación: 11001 0324 000 2008 00199 00, consejero ponente, Doctor Rafael e. Ostau de Lafont Pianeta. En el mismo sentido: CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN PRIMERA Consejero ponente: HERNANDO SÁNCHEZ SÁNCHEZ Bogotá, D.C., quince (15) de noviembre de dos mil diecinueve (2019) Radicación número: 11001-03-24-000-2010-00283-00.

de las vicisitudes de la relación negocial que subyace, esta última regida por el derecho privado; así se desprende tácitamente de la Sentencia del Consejo de Estado, dentro de la cual discurre la corporación en los siguientes términos:

> *"…desvincular administrativamente los vehículos, …implica el ejercicio complementario de **funciones administrativas** que le corresponde a la Autoridad de Transporte en el sentido de **controlar la capacidad transportadora asignada** a cada Empresa, de conformidad con lo dispuesto la Ley 336 de 1996, siendo esta una **actuación que ostenta un carácter eminentemente administrativo, que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora** que por mandato legal del artículo 22 de la Ley 336 de 1996 debe asignársele a cada empresa en beneficio de la adecuada prestación del servicio"*[2].

Que conforme lo atrás indicado, a la desvinculación administrativa antecede una vinculación igualmente administrativa, que a partir de los términos de oficialización y des-oficialización, pude ser identificada en el pronunciamiento de la Corte Suprema de Justicia, en la citada sentencia SC4961-2019, dentro de la cual, recordando los anteriores antecedentes a los que hemos igualmente recurrido, la Corporación concluía:

> *"La anterior precisión se hace necesaria para constatar los alcances de los artículos 55, 56 y 57 del Decreto 171 de 2001, donde la «desvinculación» de los automotores en el Ministerio de Transporte no **es nada distinto a un paso de «des-oficialización» que debe agotarse ante una autoridad administrativa** como consecuencia de la ruptura de la atadura que unía a la empresa con el propietario, pero que **lejos está de significar el establecimiento de un régimen que delimite con exclusividad el entramado de la relación comercial** cuya culminación exige llevarlo a cabo.*
>
> *Ni siquiera hay que hacer un esfuerzo muy grande para constatar que **dicha tramitación en nada riñe con la intervención de la jurisdicción ordinaria civil para dirimir los conflictos que surjan en el desarrollo del «contrato de vinculación»** de vehículos a las empresas transportadoras y en algunos eventos **pueden incluso ser complementarias al agotamiento de la «desvinculación»"**.*

**Comentado [AL2]:** Esto es fundamental incluirlo para disponer en la parte resolutiva que no implica una decisión sobre la relación contractual privada entre las partes

Que atendiendo lo indicado en los antecedentes citados, debe afirmarse que la vinculación, en cuanto trámite administrativo, es una herramienta de control de la capacidad transportadora, herramienta de la que ésta dotada la autoridad de transporte y conforme la cual le corresponde oficializar la vinculación del vehículo a la empresa; una oficialización que tiene lugar con la expedición inicial de la tarjeta de operación, documento a través del cual se otorga la autorización del uso de dicho vehículo dentro de la operación de los servicios públicos asignados a una empresa de transporte; por otro lado, la continuidad que adquiere administrativamente la vinculación, en la medida que se preserva con independencia de la vigencia de la tarjeta de operación inicialmente expedida, responde, como se lee en los antecedentes transcritos, a un control de la capacidad transportadora que ejerce la autoridad en beneficio de la adecuada prestación del servicio y se explica en el régimen especial de desvinculación administrativa que, en ejercicio de las facultades que para el efecto otorga el legislador al Gobierno nacional en el artículo 65 de la Ley 336 de 1996, reglamentariamente se ha dispuesto para dar curso a las solicitudes de las partes que en un principio convinieron en la celebración del contrato de vinculación.

[2] CONSEJO DE ESTADO Bogotá, D.C., quince (15) de noviembre de dos mil diecinueve (2019) Radicación número: 11001-03-24-000-2010-00283-00. Óp. Cit.

Que en este sentido, con otras palabras podemos decir que la **vinculación, en cuanto administrativa, es la formalización u oficialización de la asociación de un vehículo a la capacidad transportadora de una empresa en específico, adelantada mediante la configuración del respectivo registro y establecida en beneficio de la adecuada prestación del servicio**. La misma, aunque rogada inicialmente, no deja de reclamar el cumplimiento de requisitos y de estar acompañada del propósito, que justifica a su vez las exigencias que dichos requisitos plantean, **de dar cuenta de la conformación, y servir de control, de *"…la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados***" a la empresa y, de tal forma, considerando que de dicha capacidad transportadora no puede formar parte aquellos vehículos que legal y reglamentariamente carecen de las condiciones necesarias para ser operados en la prestación del servicio público, no pueden a su vez formar parte del registro que se configura mediante la anotación que constituye la vinculación administrativa los vehículos que no por disposición legal no pueden ser destinados a la prestación del servicio. De ello mismo, análogamente, da cuenta directa el hecho de que la expedición de la tarjeta de operación, que no puede tener lugar cuando el vehículo tiene vencida su vida útil, es la que da lugar a la formalización u oficialización de la vinculación[3] y que vencida la vida útil, no podrá en ningún caso tener lugar.

Que a partir de lo anterior es necesario sostener que la vida útil del vehículo vinculado a la capacidad transportadora de una empresa constituye un fundamento de hecho necesario para el efecto y que, al desaparecer, conlleva la pérdida de ejecutoriedad de la vinculación en cuanto administrativa, es decir, de su respectiva anotación en el registro mediante el cual la entidad controla la capacidad transportadora de las empresas de transporte habilitada en su jurisdicción. Desaparición que no tiene por efecto dar cuenta de la vigencia o no del contrato de vinculación, del cumplimiento o incumplimiento de los términos que gobiernan las relaciones jurídicas de orden privado entre las partes involucradas, ni mucho menos resolver las diferencias que surgen de la ejecución contractual y que, de acuerdo con lo ya señalado por la Corte Suprema de Justicia, se tramitan por la jurisdicción civil y en nada riñen con la desvinculación administrativa[4]. La finalización de la vida útil es pues un hecho que se desarrolla, y que proyecta sus implicaciones, exclusivamente al interior de una "***actuación*** [que] ***ostenta un carácter eminentemente administrativo, que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora***…"[5] que puede ser destinada a la prestación del servicio público de transporte, y su única implicación es anotar que el vehículo no forma ya parte de la capacidad transportadora de la empresa en la medida que, por disposiciones de orden legal, no está permitido su uso en la prestación del servicio público de transporte.

Que lo mismo ocurre cuando al vehículo le es cancelada la matricula, pues de acuerdo con lo establecido en el artículo 23 de la Ley 336 de 1996, *"Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio…"*

Que en armonía con lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 91 de la Ley 1437 de 2011, al finalizar la vida útil de los vehículos vinculados, si estuviera vigente la tarjeta de operación, perdería como acto de autorización su fuerza ejecutoria y, con ella, la vinculación misma – de la que en un principio dio cuenta de su formalización –,

[3] Esto conforme se dispone en el artículo 2.2.1.1.10.2. del Decreto 1079 de 2015, como ya lo recordaba la jurisprudencia arriba citada.

[4] Corte Suprema de Justicia. Sentencia SC4961-2019. Óp. Cit.

[5] Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, del Consejo de Estado, en Sentencia del veintidós (22) de septiembre de dos mil once (2011), radicación: 11001 0324 000 2008 00199 00

corre idéntica suerte en cuanto acto de registro, pues no debemos olvidar, como ya lo señalaba el Consejo de Estado, *"…que en el ordenamiento jurídico colombiano, los "actos de registro" tienen el carácter de verdaderos actos administrativos, en cuanto con ellos se pone fin a las actuaciones administrativas de registro…"*[6], condición que allí mismo se predica de las anotaciones.

Que tratándose de la pérdida de fuerza ejecutoria, al desaparecer un fundamento de hecho y con él la posibilidad de emplear el vehículo en la prestación del servicio, condición que dio lugar a la vinculación administrativa como inclusión del vehículo en los registros de la autoridad de transportes y con la cual adquirió la condición de uno entre los automotores que conformaban la capacidad transportadora de la empresa, pierde obligatoriedad y no puede seguir siendo ejecutado en sus efectos, que nos son otros que predicarlo vinculado a una empresa de transporte. Por lo que, en adelante, deja de considerarse como vinculado a la empresa en forma automática, con el solo vencimiento de la vida útil que legalmente le corresponde, o la cancelación de la matricula, pues como lo ha señalado el Consejo de Estado: "… *decaimiento del acto supone que el acto no podrá surtir efectos hacia el futuro, desde el momento en que desaparecen sus fundamentos…"*[7]. Lo anterior sin perjuicio de la declaración que para efectos de anotación en el registro realice la autoridad de transporte indicando la configuración de las circunstancias en los casos específicos.

Que, en todo caso, es ésta igualmente la comprensión a la que arriba el Ministerio de transporte, entidad que sobre el particular indicó:

> *"… los vehículos que cumplen la vida útil deben salir del servicio público de transporte y como consecuencia de ello* ***se entiende que deben ser retirados automáticamente del servicio*** *y desvinculados de la sociedad transportadora a la cual se encuentran afiliados, luego* ***no se requiere que medie acto administrativo o resolución de desvinculación, por cuanto el retiro opera por ministerio de la Ley****"*[8].

Que a la misma conclusión puede llegarse considerando que de acuerdo con lo establecido en el artículo 6 de la Ley 105 de 1993, según el cual *"La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros… será de veinte (20) años"*, que de conformidad con lo señalado por la última viñeta del parágrafo 1 del artículo 6 ibídem,*"- A partir del año 2002, deberán salir anualmente del servicio los vehículos que lleguen a los veinte (20) años de vida";* y que el artículo 21 de la Ley 688 de 2001, dispone que *"Todo vehículo que cumpla su ciclo de vida útil de acuerdo con lo dispuesto en la ley, deberá ser sometido a un proceso de desintegración física"*. Así, si de conformidad con lo señalado por la Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, del Consejo de Estado, en Sentencia del 22 de septiembre de 2011, en el proceso de radicación número: 11001 0324 000 2008 00199 00, la tarjeta de operación *"…"oficializa" la vinculación del automotor a la empresa"* y *"es, en últimas, un acto de autorización que emiten las autoridades competentes para que los automotores puedan rodar por las calles y carreteras del país como vehículos de transporte público, tras comprobarse su aptitud e idoneidad para asegurar la adecuada prestación del servicio"*, procederá la *des-*

[6] CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCION PRIMERA Consejero ponente: RAFAEL E. OSTAU DE LAFONT PIANETA Bogotá, D. C., siete (7) de octubre de dos mil diez (2010) Radicación número: 11001-03-24-000-2004-00300-01

[7] CONSEJO DE ESTADO. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN CUARTA Consejero ponente: MILTON CHAVES GARCÍA Bogotá, D. C., quince (15) de agosto de dos mil dieciocho (2018) Radicación número: 11001-03-27-000-2016-00012-00(22362)

[8] Ministerio de Transporte. Concepto MT-1300-2 17598 del 20 de abril de 2004

*oficialización* o desvinculación cuando el automotor, por disposición legal, no puede ya ser destinado a la prestación del servicio público, según ya arriba se anotaba.

Que de acuerdo con lo anterior, la Secretaría de Movilidad deberá desvincular oficiosa y automáticamente los vehículos que alcancen el máximo de vida útil permitido por la legislación vigente.

Que, en mérito de lo expuesto,

**RESUELVE**

**ARTÍCULO PRIMERO -.** Efectuar la depuración mediante la declaración de la desvinculación administraba que ha operado automáticamente y realizar la cancelación de la anotación en el registro de los vehículos vinculados administrativamente, respecto de todos aquellos automotores que han cumplido con el término de su vida útil o en relación con los cuales ha tenido lugar la cancelación de matrícula, y que se tenían vinculados a las empresas que hacen parte del transporte público colectivo de la ciudad de Neiva.

**ARTICULO SEGUNDO -.** Declarar la desvinculación administrativa automática y realizar la cancelación de la anotación en el registro del parque automotor vinculado administrativamente a la empresa COOMOTOR LTDA, identificada con NIT 891.100.279-7, de cada uno de los equipos relacionado en el siguiente cuadro:

| PLACA | MODELO |
|---|---|
| VXH668 | 2000 |
| VXH819 | 2002 |
| VXH783 | 2001 |
| XPK161 | 2008 |
| VXH691 | 2001 |
| VXH688 | 2001 |
| VXI605 | 2006 |
| VXH768 | 2001 |
| VZD699 | 2008 |
| VXH687 | 2000 |
| VXH769 | 2001 |
| VXE437 | 1990 |
| VXH794 | 2002 |
| VXH652 | 2000 |
| VXI215 | 2005 |
| VXI782 | 2007 |
| VXE832 | 1992 |
| VXH765 | 2001 |
| VXI069 | 2003 |
| VXH836 | 2002 |
| VXI015 | 2003 |
| VXI216 | 2005 |
| VXI135 | 2004 |
| VXI464 | 2006 |
| VXH861 | 2002 |
| VXH793 | 2002 |

| PLACA | MODELO |
|---|---|
| VXE867 | 1993 |
| VXH656 | 2000 |
| VXI380 | 2006 |
| VXF394 | 1993 |
| VXI034 | 2003 |
| VXH771 | 2001 |
| VXF668 | 1994 |
| VXH776 | 2001 |
| TGZ494 | 2018 |
| VXI180 | 2005 |
| VXH761 | 2001 |
| VXH965 | 2003 |
| VZA902 | 1994 |
| VXH089 | 1998 |
| THP736 | 2017 |
| VXH294 | 1998 |
| VXH312 | 1998 |
| VXH327 | 1998 |
| VXH338 | 1998 |
| VXH347 | 1998 |
| THP579 | 2017 |
| VXH396 | 1998 |
| THP649 | 2017 |
| VXH448 | 1999 |
| VXH452 | 1998 |
| VXH617 | 2000 |
| VXH484 | 1999 |
| THP778 | 2017 |
| THP719 | 2017 |
| VXH515 | 1998 |
| VXH514 | 1999 |
| VXH518 | 1999 |
| VXH522 | 1999 |
| VZD124 | 2007 |
| VXH536 | 1999 |
| VXH538 | 1999 |
| VXI616 | 2006 |
| THP738 | 2017 |
| VXH697 | 2001 |
| VXH701 | 2001 |
| VXH700 | 2001 |
| VXH723 | 2004 |
| VXH722 | 2001 |

| PLACA | MODELO |
|---|---|
| VXH725 | 2001 |
| VXH737 | 2001 |
| VXH748 | 2001 |
| VXH749 | 2001 |
| VXH817 | 2002 |
| VXH816 | 2002 |
| VXH865 | 2002 |
| VXH885 | 2002 |
| VXH888 | 2002 |
| VXH892 | 2002 |
| VXI203 | 2005 |
| VXH894 | 2002 |
| XPK162 | 2008 |
| VXH896 | 2002 |
| VXH920 | 2003 |
| TBK887 | 2006 |
| VXH950 | 2003 |
| VXH974 | 2002 |
| VXH968 | 2003 |
| VXI021 | 2003 |
| VXI075 | 2003 |
| VXI296 | 2005 |
| VXI122 | 2004 |
| VXI141 | 2004 |
| TBK449 | 2002 |
| VXI159 | 2004 |
| TBK450 | 2002 |
| VXI207 | 2005 |
| VXI220 | 2005 |
| VXI233 | 2005 |
| VXI254 | 2005 |
| VXI273 | 2005 |
| VXI301 | 2005 |
| VXI493 | 2006 |
| VXI495 | 2006 |
| VXI620 | 2006 |
| VXI640 | 2006 |
| VXI662 | 2007 |
| VXI762 | 2007 |
| VXI765 | 2007 |
| VXI763 | 2007 |
| VXI758 | 2007 |
| VXI775 | 2007 |

| PLACA | MODELO |
|---|---|
| VXI774 | 2007 |
| VXI777 | 2007 |
| VXI784 | 2007 |
| VXI783 | 2007 |
| VXI897 | 2007 |
| VXI915 | 2007 |
| VXI583 | 2006 |

**ARTICULO TERCERO -.** Declarar la desvinculación administrativa automática y realizar la cancelación de la anotación en el registro del parque automotor vinculado administrativamente a la empresa COOTRANSHUILA LTDA identificada con el NIT 891.100.299-7, -7, de cada uno de los equipos relacionado en el siguiente cuadro:

| PLACA | MODELO |
|---|---|
| VXE335 | 1989 |
| THP439 | 2016 |
| THP430 | 2016 |
| UWQ236 | 2020 |
| VXI322 | 2005 |
| VXG271 | 1993 |
| VZS173 | 2009 |
| VXH860 | 2002 |
| VXI841 | 2007 |
| THP441 | 2016 |
| VZD116 | 2006 |
| VXI925 | 2007 |
| THP591 | 2017 |
| VXH784 | 2002 |
| VXH680 | 2000 |
| TBK882 | 2006 |
| VXH796 | 2001 |
| THP352 | 2016 |
| VXH902 | 2002 |
| VXI696 | 2007 |
| THP465 | 2016 |
| VXH944 | 2002 |
| THP724 | 2017 |
| THP419 | 2016 |
| VXH119 | 1998 |
| THP803 | 2017 |
| VXH173 | 1998 |
| THP812 | 2017 |
| VXH184 | 1998 |
| VXH669 | 2000 |
| VXH596 | 1999 |
| THP694 | 2017 |

| PLACA | MODELO |
|---|---|
| THP639 | 2017 |
| VXH306 | 1998 |
| VXH310 | 1998 |
| VXH307 | 1998 |
| VXI549 | 2006 |
| THP801 | 2017 |
| THP631 | 2017 |
| VXH321 | 1998 |
| VXH322 | 1998 |
| THP683 | 2017 |
| VXH368 | 1998 |
| VXH441 | 1999 |
| VXH704 | 2001 |
| VXH702 | 2000 |
| VXH724 | 2000 |
| VXH733 | 2001 |
| VXH741 | 2001 |
| VXH498 | 1999 |
| VXH762 | 2001 |
| VXI017 | 2005 |
| VXI055 | 2003 |
| VXI084 | 2003 |
| VXI086 | 2004 |
| VXI275 | 2005 |
| VXI508 | 2006 |
| VXI677 | 2007 |
| VZD974 | 2009 |

**ARTICULO CUARTO -.** Declarar la desvinculación administrativa automática y realizar la cancelación de la anotación en el registro del parque automotor vinculado administrativamente a la empresa COOTRANSNEIVA LTDA identificada con el NIT 891.100.916-3, de cada uno de los equipos relacionado en el siguiente cuadro:

| PLACA | MODELO |
|---|---|
| VXF 435 | 1993 |
| VXG267 | 1995 |
| TBK 011 | 1995 |
| VXG 488 | 1996 |
| VXG 487 | 1996 |
| VXG490 | 1996 |
| VXH 317 | 1998 |
| VXH 753 | 2001 |
| VXH812 | 2002 |
| VXI 140 | 2003 |

**ARTICULO QUINTO -.** Declarar la desvinculación administrativa automática y realizar la cancelación de la anotación en el registro del parque automotor vinculado administrativamente a la empresa AUTOBUSES S.A. identificada con el NIT 891.100.802-2, de cada uno de los equipos relacionados en el siguiente cuadro:

| PLACA | MODELO |
|---|---|
| TGZ851 | 2014 |
| VXH917 | 2002 |
| TGY826 | 2012 |
| VXH360 | 1998 |
| VZD157 | 2007 |
| VXH742 | 2001 |
| VXH766 | 2001 |
| VXH787 | 2002 |
| VXH978 | 2003 |
| TGY822 | 2012 |
| VXH996 | 2003 |
| VBV090 | 1999 |
| VXI120 | 2004 |
| VXI128 | 2004 |
| VZS032 | 2009 |
| VXI796 | 2006 |
| VXH585 | 1999 |

**ARTICULO SEXTO -.** Declarar la desvinculación administrativa automática y realizar la cancelación del registro del parque automotor vinculado administrativamente a la empresa FLOTA HUILA S.A. identificada con el NIT 891.100.772-1 relacionado en el siguiente cuadro:

| PLACA | MODELO |
|---|---|
| VXI807 | 2007 |
| SYQ157 | 2000 |
| VXI028 | 2003 |
| VXH907 | 2003 |
| VXH717 | 2000 |
| VXI264 | 2005 |
| VXI838 | 2007 |

**ARTÍCULO SÉPTIMO.** La declaración de la desvinculación administrativa automática y la cancelación de la anotación en el registro de vehículos vinculados administrativamente, que se dispone en la presente

Resolución, es una actuación que ostenta un carácter eminentemente administrativo, que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora y de ninguna manera se dirige o tiene por efecto pronunciarse o resolver sobre la relación jurídico negocial de orden privado establecida mediante los contratos de vinculación entre los propietarios de vehículos y las empresas transportadoras, cuya ejecución corresponde a las partes y, a la jurisdicción ordinaria o los mecanismos alternativos dispuestos para la solución de controversias, la resolución de las diferencias que entre ellas se susciten.

**ARTÍCULO OCTAVO. Notificaciones.** Notifíquese la presente resolución al representante legal de las empresas COOMOTOR LTDA identificada con NIT 891.100.279-7, COOTRANSHUILA LTDA identificada con el NIT 891.100.299-7, COOTRANSNEIVA LTDA identificada con el NIT 891.100.916-3, con las siguientes ubicaciones por empresa A COOTRANSHUILA LTDA en la Avenida 26 No. 4-82 Teléfono 8756368 Ext 110. A COOTRANSNEIVA LTDA en la Carrera 7 No. 68-22 Teléfono 8769804-8769805. A COOMOTOR LTDA, en la Calle 2 sur no. 7-30 / 96 Neiva/Huila Teléfono 872-4900, 315-857-5809, AUTOBUSES S.A. identificada con el NIT 891.100.802-2, con domicilio en la Carrera 5 No. 3-153 Sur - Teléfono 8602828. A FLOTA HUILA S.A identificada con el NIT 891.100.772-1, con domicilio. en la Calle 19 No. 10-18 Sur - Teléfono 8736417. en la Calle 19 Sur No. 10-18 del Barrio ZONA INDUSTRIAL teléfono. 315-323-8549 – 317-636-9381

**ARTÍCULO NOVENO. Recursos.** De conformidad con lo establecido en el artículo 74 y siguientes de la Lay 1437 de 2011, contra la presente procede el recurso de reposición dentro de los 10 días siguientes a su notificación. Contra la presente no procede recurso de apelación.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**

**EDNA JOHANNA CRUZ BONILLA**
Secretaria de Movilidad

**Proyectó:**

Andrés López
Asesor Jurídico
SETP – TRANSFEDERAL S.A.S

**Proyectó:**

Juan M. Escobar
Asesor Técnico
SETP – TRANSFEDERAL S.A.S

**Revisó:**

Claudia Velásquez
Unidad de Empresas
Secretaria de Movilidad de Neiva

**Revisó**

Javier Munar González
Asesor Jurídica Externa
Secretaria de Movilidad de Neiva

Neiva, 29 de mayo de 2025

Sr.
**DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION - DNP**
Ciudad

**Ref.:** información

Cordial saludo

Por medio de la presente me permito dar respuesta a su solicitud de información.

***1. Flota actual:***

**R/** La flota actual matriculada se resume en el siguiente cuadro:

| EMPRESAS | CON V/UTIL | T.Ope VIGENTES | NO RENV. T.Ope |
|---|---|---|---|
| **COOMOTOR LTDA** | 92 | 73 | 19 |
| **COOTRANSHUILA LTDA** | 68 | 59 | 9 |
| **COOTRANSNEIVA LTDA** | 30 | 25 | 5 |
| **AUTOBUSES SA** | 61 | 56 | 5 |
| **FLOTA HUILA SA** | 117 | 82 | 35 |
| **TOTAL** | **368** | **295** | **73** |

**2. *Tecnología de flota***

**R/** Los vehículos matriculados en la Secretaria de movilidad de Neiva, varían su tecnología entre el Euro II, Euro III, y Euro IV

***3. ¿Cuentan con estudios de prefactibilidad y factibilidad para ascensor tecnológico o renovación de flota?***

**R/** En el año 2021, se desarrollo el estudio de prefactibilidad para la implementación de buses eléctricos en el marco del estudio "*Preparando el camino hacia la movilidad urbana sin emisiones en las ciudades colombianas: acelerando la adopción de autobuses eléctricos",* desarrollado por la WRI – GIZ Colombia

***4. ¿Sino cuentan con estudios, tienen proyectado realizar?***

**R/** Para el componente de factibilidad, se ha proyectado en el futuro desarrollar desde el componente de MATERIAL RODANTE, el cual esta en proceso de creación, con la redistribución de componentes, que permite el CONPES 3896 de 2017.

***5. ¿Cuántos patios cuentan actualmente?***

**R/** Hasta el momento se encuentra construido un patios de los tres requeridos para la operación del Sistema.

***6. la infraestructura de patios contempla espacio para electrolineras?***

**R/** Se evalúa que en los patios Norte y Sur, se efectué la construcción del sistema de Recarga en Patios, pero no se

ha diseñado al destalle en lo que requiere al dimensionamiento de ELECTROLINERAS y sub estación eléctrica para la alimentación de la infraestructura de recarga.

***7. en qué estado está la instalación de ITS***

**R/** Para los sistemas de gestión y control de Flota y Recaudo centralizado, actualmente se encuentra diseñado el anexo tecnológico para la implementación del esquema tecnológico. Se ha ef3ectuado un estudio de mercado detallado, para determinar los costos de implementación. Estamos a ala espera del proceso de recomposición con cambio de alcance para incluir el componente de Recaudo para que sea financiado y de esta forma continuar con el proceso de licitación pública para su suministro e instalación.

**8.** En qué estado está la actualización del PMSS

***9. R/ Este será contratado para el año 2026, lo anterior se debe a las inversiones previas necesarias para la actualización del POT de la ciudad e Neiva, el cual es prioritario para efectos de planificaron de la ciudad***

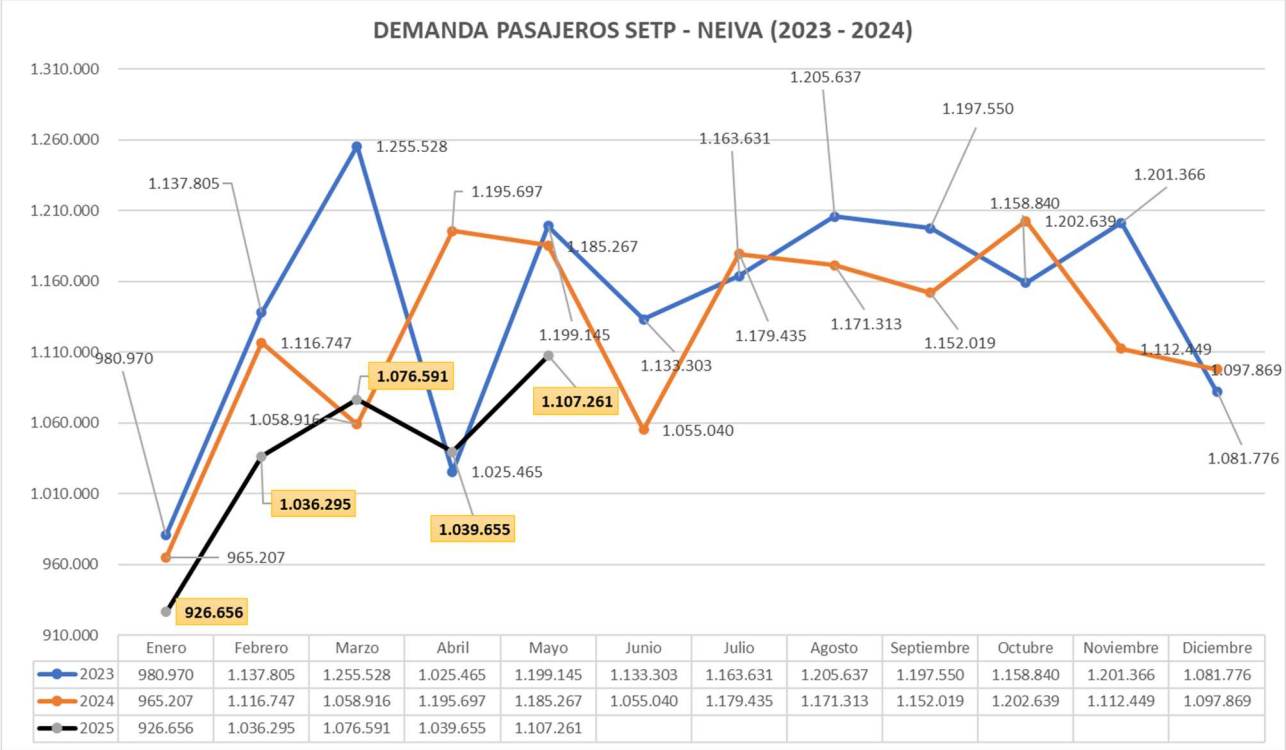
Sin otro particular

(original firmado)
**EDNA JOHANNA CRUZ BONILLA**
Secretaria de Movilidad
Alcaldía de Neiva

**CONTROL DE LA DEMANDA DE PASAJEROS PARA EL AÑO 2025.**

De acuerdo a los informes entregados por los operadores del sistema y que son origen del control que hace las empresas REGISTEL S.A.S, se han entregado la información correspondiente al mes de mayo de 2025, el cual tiene los siguientes resultados.

| MES | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|---|---|---|
| Enero | 980.970 | 965.207 | **926.656** |
| Febrero | 1.137.805 | 1.116.747 | **1.036.295** |
| Marzo | 1.255.528 | 1.058.916 | **1.076.591** |
| Abril | 1.025.465 | 1.195.697 | **1.039.655** |
| Mayo | 1.199.145 | 1.185.267 | **1.107.261** |
| Junio | 1.133.303 | 1.055.040 | |
| Julio | 1.163.631 | 1.179.435 | |
| Agosto | 1.205.637 | 1.171.313 | |
| Septiembre | 1.197.550 | 1.152.019 | |
| Octubre | 1.158.840 | 1.202.639 | |
| Noviembre | 1.201.366 | 1.112.449 | |
| Diciembre | 1.081.776 | 1.097.869 | |
| TOTAL | 13.741.016,00 | 13.492.598,00 | 5.186.458,00 |




| | Enero | Febrero | Marzo | Abril | Mayo | Junio | Julio | Agosto | Septiembre | Octubre | Noviembre | Diciembre |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2023 | 980.970 | 1.137.805 | 1.255.528 | 1.025.465 | 1.199.145 | 1.133.303 | 1.163.631 | 1.205.637 | 1.197.550 | 1.158.840 | 1.201.366 | 1.081.776 |
| 2024 | 965.207 | 1.116.747 | 1.058.916 | 1.195.697 | 1.185.267 | 1.055.040 | 1.179.435 | 1.171.313 | 1.152.019 | 1.202.639 | 1.112.449 | 1.097.869 |
| 2025 | 926.656 | 1.036.295 | 1.076.591 | 1.039.655 | 1.107.261 | | | | | | | |

Como se puede observar para el mes de mayo de se transportaron 1.107.261 Pasajeros, representado en 46.136 Pax/día para esta mensualidad.

En comparación con el año inmediatamente anterior, existe una reducción en el ingreso de pasajeros al sistema del 6.58% y un acumulado para los primeros cinco meses del 2025 de -5.83%

Como se preveía en meses pasados, existe una reducción en el número de pasajeros, el cual se debe particularmente a la reducción de flota en el sistema y a otros fenómenos de informalidad e ilegalidad y lla altísima motorización que no solo ocurre en la ciudad de Neiva, es un fenómeno de tipo nacional, lo cual trae como consecuencia esta reducción en la demanda de pasajeros.

Aunque se esperaba un crecimiento de los pasajeros desde el año 2022, época de pospandemia, los datos revelan una reducción desde el año 2023, sin la posibilidad de recuperar la demanda de pasajeros del año 2019.

Esta información se incluye como parte del segundo informe trimestral para la UMUS – Ministerio de Transporte.

**JUAN M. ESCOBAR G**
Contratista
Alcaldía de Neiva

**DECRETO No _____ DE 2025**

"*Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones*"

**EL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE NEIVA**

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial de las previstas en los artículos 315 y 365 de la Constitución Política, las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, el Decreto Municipal 562 de 2015 y el Decreto 1079 de 2015, y

**C O N S I D E R A N D O**

Que el artículo 365 de la Constitución Política establece que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y éste debe garantizar su eficiente prestación a todos los habitantes.

Que en atención a lo establecido en el artículo 8 de la Ley 336 de 1996, "*Las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción".*

Que de acuerdo con lo señalado en el a~~A~~rtículo *2.2.1.1.2.1.* del Decreto 1079 de 2015, *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte", "Son autoridades de transporte competentes… En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución".*

Que el Decreto Municipal 809 de 2020 "*POR EL CUAL SE REGLAMENTA, PRECISA Y DESARROLLAN LAS CONDICIONES DE ADOPCIÓN, IMPLEMENTACIÓN, OPERACIÓN Y CONTROL DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA EL MUNICIPIO DE NEIVA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES*", define las condiciones particulares para la implementación, operación y control del s~~S~~istema e~~E~~stratégico de transporte del municipio, el cual incluye los diferentes componentes y actores para la implementación y correcta operación buscando con ellos la eficiencia y sostenibilidad del s~~S~~istema y de la movilidad en el territorio, así como de los actores que participan de la oferta de servicios de transporte.

Que el ~~El~~ Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP ~~–~~ TRANSFEDERAL S.A.S, desarrolló los procesos de consultoría técnica para efectuar el rediseño del esquema operacional y financiero del sistema, considerando que las condiciones de demanda de pasajeros y la oferta para atender la misma, no habían sido objeto de actualización desde el año 2018, ni se había generado un análisis sobre los efectos de la pandemia ~~PANDEMIA~~ declarada por el gobierno nacional en el año 2020 por el COVID-19.

Con formato: Fuente: Cursiva

Con formato: Fuente: Cursiva

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

Que en los procesos de consultoría desarrollados por las firmas SAIP S.A ~~e~~y IKON Banca de Inversión S.A, las cuales se desarrollaron a través de los contratos de consultoría No 132 y 129 de 2023, en l marco de la implementación del SETP para la ciudad de Neiva, ~~se~~ definieron las condiciones de operación, ajustando el diseño a las características de la demanda actual y estructurando la oferta requerida para el desarrollo del proceso de operación del Sistema. El ejercicio requirió igualmente la modelación de los escenarios ajustados a las condiciones operacionales diseñadas, evaluando el cierre del modelo financiero para su operación. Las principales conclusiones de los estudios desde el esquema operativo se enmarcan en el ajuste del esquema operacional, debido a la reducción de la demanda de pasajeros por consecuencia de los efectos de la postpandemia y otros que afectan la sostenibilidad financiera del sistema.- A partir de estas condiciones se ha generado un escenario con ajustes estratégicos enfocados en ampliar cobertura, reducir costos generalizados de viaje y mejorar los niveles de servicio. Con estas premisas se ha genero un diseño con 19 rutas operadas por dos operadores, abarcando 38.5 km² y beneficiando nuevos sectores urbanos como Calamarí, La Trinidad, Santa Isabel y Las Margaritas. Se utiliza una flota de microbuses y busetas, con estándares técnicos homogéneos para garantizar un servicio eficiente, con intervalos máximos de 8 minutos en hora pico y 10 minutos en horas valle. Los indicadores operativos muestran una mejora en la eficiencia del sistema, con incremento moderado en viajes y reducción del costo generalizado de los mismos, así como del tiempo promedio de caminata. Además, se han reconfigurado los patios y paraderos para optimizar la operación, y se han estimado necesidades futuras de flota y crecimiento de demanda, considerando escenarios base, pesimista y optimista.~~,~~ Con relación al ajuste financiero para la operación del sistema. La actualización del modelo financiero del SETP Neiva determina bajo las condiciones actuales, el sistema no es financieramente sostenible. A pesar de una estructuración técnica detallada y una optimización operativa que busca eficiencia y formalización, los ingresos generados únicamente por la tarifa al usuario resultan insuficientes para cubrir los costos completos de operación, mantenimiento, administración y reposición de flota. En estas condiciones, el sistema requiere, por lo tanto, la implementación de un Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) además de políticas para incrementar la demanda, combatir la informalidad y generar nuevas fuentes de financiación municipal. De estas conclusiones ~~por lo cual~~ resulta necesaria la modificación de la vigencia que deberá otorgarse a los permisos de operación, con la finalidad de no frustrar el correcto ciclo de la inversión que se exige de los actores.

Que en los estudios elaborados por la consultoría citada, ~~indicada,~~ y a partir de los análisis técnicos, económicos y financieros ~~dentro de ellos~~ realizados, se estableció un vigencia del proyecto para un periodo de 15 años; período que deberá corresponder con la vigencia de los permisos de operación a partir de lo indicado en el parágrafo del artículo 2.2.1.2.2.5.2. del Decreto 1079 de 2015.

**Comentado [IR1]:** En virtud de que contrato se realizó esa consultoría, referirlo. En qué fecha. Cuales fueron las conclusiones.

**Comentado [JE2R1]:** Se incluye las conclusiones de los estudios, para complementar las consideraciones

**Comentado [IR3]:** ¿Como se evaluó el modelo? ¿Cuales fueron los resultados?

**Comentado [JE4R3]:** En el parrafo anterior se resume los resultados que permiten el ajuste del modelo operaiconal y generan un conclusion sobre la creacion del FET para la viabilidad y sostenbilidad del SETP.

Sugiero no incluir valores o costos a esta redaccion porque finalmente los resultados finacnieros para el SETP son deficitarios. Este es un factor comun de los ocho SETP que se implementan en colombia.,

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

Que dentro de la actualización de la estructuración, particularmente dentro del análisis técnico operacional del sistema estratégico de transporte, ~~,~~ como parte de los instrumentos de adaptación de las condiciones de la oferta a las nuevas circunstancias, se concluye ~~igualmente en~~ la necesidad de realizar la redefinición de la tipología vehicular y se propone en términos que buscan responder a las actuales necesidades de la operación, las cuales deben responder a la atención de una demanda de 52.000 pax/dia, modelo que debe cubrir con la implementación de 19 rutas, que cubren entre el 90 y 96% del territorio municipal. En este sentido se ha generado un cambio en las condiciones de tipología vehicular, unificando las características técnicas en un solo vehículos que se adapte a las vías y topografía de la ciudad, y finalmente calculando las condiciones de la oferta necesaria para atender el sistema de rutas con un total de 240 vehículos como mínimo, ~~en condiciones de~~ buscando con ello la eficiencia que coadyuve los esfuerzos por lograr la sostenibilidad financiera del s~~S~~istema, sin sacrificar la calidad del servicio proporcionado a los usuarios.

Que atendiendo lo dispuesto en el parágrafo del artículo 2.2.1.2.2.1.4~~.~~ del Decreto 1079 de 2015 y en armonía con lo señalado en el artículo 2.2.1.2.2.1.1~~.~~ del mismo texto reglamentario, las autoridades competentes deberán exigir que la reposición de vehículos se efectúe por la tipología vehicular que recomienden los estudios técnicos realizados para cada SETP.

Que de conformidad con lo indicado en el inciso primero del artículo 2.2.1.2.2.1.1. del Decreto 1079 de 2015, *"El parque automotor destinado a los Sistemas Estratégicos de Transporte Público deberá contar con homologación previa por parte del Ministerio de Transporte, el cual deberá estandarizarse y tener uniformidad de flota, cumpliendo con las especificaciones técnicas y ambientales vigentes"*.

Que, en este sentido, si bien el artículo 2.2.1.1.9.3. del Decreto 1079 de 2015 dispone para el t~~T~~ransporte p~~P~~úblico c~~C~~olectivo que *"la asignación de clase de vehículo con el que se prestará el servicio se agrupará según su capacidad…",* para el caso de los s~~S~~istemas e~~E~~stratégicos, la exigida estandarización y la uniformidad de la flota, exige, como efectivamente se consagra, ~~de~~ una mayor capacidad de la autoridad para señalar las características de la tipología vehicular con fundamento en lo recomendado en los estudios técnicos, como se consagra ~~puede verse~~ en los artículos 2.2.1.2.2.1.1. y 2.2.1.2.2.1.4. del mismo decreto reglamentario. De tal manera que es viable ~~no cabe~~ en los s~~S~~istemas e~~E~~stratégicos, por cuanto no están dados los elementos para su aplicación analógica, la racionalización de vehículos en cabeza del operador de transporte mediante la libre elección de la capacidad de pasajeros del automotor dentro de los rangos que contempla cada grupo~~.~~ ~~, Ccondición que tampoco viene implicimplícita, ada en olla aunque algunos así lo hayan considerado, requiriendo una aclaración que no corresponde proporcionar a estea acto administrativo.~~

**Comentado [IR5]:** ¿Cuales son las actuales necesidades de la operación?

**Comentado [JE6R5]:** Se incluye las actuales necesidades de operación para atender las necesidades del servicio en la ciudad de Neiva.

**Con formato:** Resaltar

**Comentado [IR7]:** A qué se refiere con que "algunos así lo hayan considerado". Considero que esa última línea sobra.

**Con formato:** Resaltar

**Con formato:** Fuente: Negrita, Resaltar

**Con formato:** Resaltar

**Con formato:** Resaltar

**Con formato:** Resaltar

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~é~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

~~Que de acuerdo con lo señalado en el numeral 1 del artículo 2.2.1.2.2.8. del Decreto 1079 de 2015, *"Por lo menos el 75% de las carrocerías deberán ser de producción nacional"*.~~

Que en ~~de~~ armonía con lo indicado en el parágrafo del artículo 1 del Decreto Municipal 535 de 2014 y atendiendo lo señalado en el numeral 1 y el parágrafo del artículo 5 del Decreto Municipal 1060 de 2014, la Secretaría de Movilidad Municipal reestructuró oficiosamente el servicio y se modificaron los permisos de operación de~~a~~ las empresas de transporte que operan en el~~del~~ municipio, con el objeto de implementar, mediante la reorganización del Transporte Público Colectivo, el Sistema Estratégico de Transporte Público SETP de Neiva, y en dichos actos se señaló la capacidad transportadora de las empresas de transporte.

Que en este sentido debe acogerse ~~atendiendo~~ lo señalado por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado en ~~la~~ sentencia del 3 de septiembre de 1998, proferida ~~dictada~~ dentro del proceso con ~~de~~ radicación número 4980:

> *"la cuestionada fijación de una fecha límite para la reposición de los automotores que fueron retirados definitivamente…, no puede constituir violación del principio de libertad de empresa, porque en nada restringe el ejercicio de este derecho por parte de las empresas dedicadas al transporte, ya que no implica requisito ni exigencia adicional a las señaladas por la ley para constituirse y para funcionar. Por el contrario, se les incentiva en su desarrollo, toda vez que se les permite hacer uso de la capacidad disponible que deja el automotor retirado definitivamente, que su propietario no repuso.*
>
> (…)
>
> *El hecho de que la reposición deba obedecer a programas que implican la obtención de recursos y la aplicación integral del sistema de transporte, no impide per se que para los vehículos… se les pueda fijar a sus propietarios una fecha máxima para solicitar su reposición,* (…) *en la medida de que… al quedar fuera de servicio crearon una capacidad disponible no utilizada y a la cual debía dársele uso. Lo razonable, entonces, era ponerle un límite al no uso de la misma**. Además, según se desprende del artículo 6º, parágrafo 3, de la ley 105 de 1.993, la solicitud de reposición puede sujetarse a plazos***". (Énfasis propio)

Que, en relación con la facultad de las autoridades locales para expedir la reglamentación de los procesos de reposición de los automotores, la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, en providencia del 12 de abril del año 2015, radicada con el número 25000-23-24-000-2003-00495-02, afirmó:

**Con formato:** Resaltar

**Comentado [IR8]:** Falta completar la idea, pues se plantea la norma con que objeto.

**Comentado [AL9R8]:** Como una de las condiciones que viene impuestas por la reglamentación nacional a la flota.
Se enfatiza así, siguiendo esta consideración, en el **ARTICULO SEGUNDO.** Modificar el numeral 1 del artículo 11 del Decreto Municipal 809 de 2020, el cual quedará así:

**Con formato:** Resaltar

**Con formato:** Resaltar

**Comentado [AL10]:** La idea es hacer referencia específica a la resolución y su modificación (que resolvió el recurso) de cada una de las empresas.

**Con formato:** Resaltar

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

> *"…tema que no es ajeno a las competencias otorgadas por el Constituyente en el numeral 2 del artículo 315 y el artículo 365 de la Constitución Política, pues como se dijo previamente, al ser la máxima autoridad en materia de transporte en la ciudad* (…)*, es competente para organizar la actividad transportadora dentro de su jurisdicción, diseñar, exigir y ejecutar políticas y condiciones para garantizar la eficiente prestación del servicio público y bajo ese entendido puede organizar el desarrollo de la reposición de vehículos automotores de transporte público colectivo en la ciudad...*
>
> (…)
>
> *…es claro que, como máxima autoridad en materia de transporte en su localidad, puede establecer condiciones de operatividad para acceder a la reposición.*
>
> (…)
>
> *…la reposición se tramita de acuerdo con la normativa definida por las autoridades competentes en materia de transporte dentro de su jurisdicción".*

Que por ~~todo~~ lo anterior, teniendo en cuenta que la capacidad transportadora de las empresas de transporte no es otra que la señalada en los permisos de operación vigentes y que de conformidad con ella, en principio es necesario que en el presente Decreto, en ejercicio de las competencias ~~que~~ asignadas ~~le corresponden~~ a la autoridad de transporte en el territorio, se dicten las pautas para que ~~generales en el contexto de las cuales~~ las empresas ~~puedan~~ formulen ~~ar~~ sus planes de reducción de flota.

Que atendiendo la implementación gradual~~idad~~ del SETP que exige el numeral 4 del artículo 2.2.1.2.2.7. del Decreto 1079 de 2015 ~~en la implementación del Sistema~~, las medidas de transición ~~pueden~~ permiten ~~ir~~ el cierre normal y no atípico o anticipado de los ciclos de inversión, evitando la configuración de afectaciones patrimoniales o desequilibrios en las cargas públicas, a partir de viabilizar y disponer la continuidad en la operación de los vehículos hasta la finalización de su vida útil dispuesta legalmente, logrando la racionalización de la oferta a partir de permitir la reposición o vinculación de vehículos, solamente cuando exista disponibilidad de capacidad transportadora, determinando la misma ~~exclusivamente a en consideración de la~~ que se encuentra autorizada en los permisos de operación vigentes, siendo este el sentido en el que se dispondrá, en el presente Decreto, lo cual no ~~que de ninguna manera~~ frustra la continuidad dentro de la industria, sino que implica, ~~pues simplemente,~~ en algunos casos, ~~implica~~ la reconducción de la inversión dentro de la misma actividad y hacia otros servicios, como una carga legítima ~~ordinaria~~ de cualquier actividad comercial.

**Comentado [AL11]:** Igual aquí. Referencia directa a la resolución

**Con formato:** Resaltar

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

Que la acciones para la racionalización de la flota deben ~~igualmente~~ formar parte de los procesos de depuración ~~de las capacidades transportadoras~~ de las empresas transportadoras y, para el efecto, además de las acciones privadas dirigidas a obtener la desvinculación administrativa de los vehículos que no cumplen el plan de rodamiento, es necesario ~~igualmente~~ proceder a la depuración del registro de vehículos vinculados administrativamente a las empresas de transporte y declarar oficiosamente, si es necesario, que la misma tuvo lugar automáticamente al haber alcanzado los equipos el máximo establecido como vida útil o al haberse tramitado la cancelación de la matrícula, ~~todo lo cual tiene lugar~~ conforme los razonamientos que se desarrollan a continuación. ~~en seguida.~~

Que la desvinculación administrativa automática por vencimiento de la vida útil de los vehículos, en su fundamentación normativa, debe partir de recordar que de conformidad con lo señalado en el artículo 22 de la Ley 336 de 1996, *"Toda empresa operadora del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados… el reglamento determinará la forma de vinculación de los equipos"*

Que, en este sentido, la capacidad transportadora no es otra que la conformada con los vehículos que serán usados en la prestación del servicio, por lo cual y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.10.2~~.~~ del Decreto 1079 de 2015: *"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".*

Que sobe el particular, la Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, del Consejo de Estado, en Sentencia del veintidós (22) de septiembre de dos mil once (2011), radicación: 11001 0324 000 2008 00199 00, consejero ponente, Doctor Rafael E~~o~~. Ostau de Lafont Pianeta, aproximándose al asunto, realizó algunas distinciones que resulta fundamental atender:

> *"Como se puede advertir, **una cosa es la celebración del contrato de vinculación y otra muy diferente la obtención de la tarjeta de operación**. En tanto que la primera se refiere al **establecimiento de una relación negocial de carácter privado, la segunda corresponde a un acto unilateral mediante el cual las autoridades de tránsito** y transporte, en ejercicio de las potestades que les son propias, **autorizan a cada vehículo automotor para asumir la prestación del servicio público de***

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

> ***transporte**, tras constatar su idoneidad y verificar el cumplimiento de las exigencias mínimas establecidas por el ordenamiento jurídico.*
>
> *En ese orden de ideas, resulta claro que la celebración del contrato produce una serie de efectos y consecuencias jurídicas para las partes contratantes, pero ha de tenerse en cuenta que el solo perfeccionamiento de tales negocios jurídicos no es en sí mismo suficiente para poder **asumir la prestación del servicio**. Es precisamente por ello que la autoridad de tránsito y transporte se reserva la potestad de otorgar la tarjeta de operación, con la cual se **"oficializa" la vinculación del automotor a la empresa**, tal como lo señala el artículo 53 del decreto acusado.*
>
> *Expresado de otra manera, una cosa es que el contrato de vinculación se perfeccione al concurrir la voluntad de los celebrantes y otra muy distinta que el Estado, con posterioridad a ello y en ejercicio de sus potestades de control y vigilancia, expida la tarjeta de operación de los vehículos. Ese documento, siendo ulterior a la celebración del contrato, no forma parte del mismo y es, en últimas, **un acto de autorización que emiten las autoridades competentes para que los automotores puedan rodar por las calles** y carreteras del país como vehículos de transporte público, **tras comprobarse su aptitud e idoneidad para asegurar la adecuada prestación del servicio.***
>
> ***...***
>
> *la Sala observa que cuando los referenciados artículos 56 y 57 estipulan ciertas causales que tanto el propietario del vehículo como el representante legal de la empresa, pueden invocar para solicitar ante el Ministerio de Transporte la Desvinculación Administrativa del automotor, **dicha actuación ostenta un carácter eminentemente administrativo, que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora que por mandato legal (artículo 22 de la Ley 336 de 1996) debe asignársele a cada empresa en beneficio de la adecuada prestación del servicio**".* (Énfasis propio)

Que sobre el mismo asunto, la Sala De Casación Civil de la Corte Suprema De Justicia, en la Sentencia SC4961-2019 del dieciocho (18) de noviembre de dos mil diecinueve (2019), referencia: 05001-31-03-011-2008-00448-01, Magistrado Ponente: Octavio Augusto Tejeiro Duque, igualmente señaló:

> *"Tan es así que el Consejo de Estado, en el fallo donde quedaron reconfiguradas las dos últimas estipulaciones, enfatizó sobre la **doble connotación que de la vinculación** de automotores se desprende, esto es, como **primera medida el nexo***

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

> ***contractual de índole privado*** *entre los propietarios de automotores y las empresas habilitadas, a lo que va* ***aparejado el agotamiento de un trámite administrativo, que no pueden confundirse por tener distintas implicaciones****".* (Énfasis propio)

Que ~~la diferenciación que cabe establecer entre~~ estos~~as~~ dos pronunciamientos jurisprudenciales ~~connotaciones que de la vinculación de automotores se ha dicho se desprenden, se enfatiza cuando~~ advierten ~~ertimos~~ que el régimen del contrato de vinculación es el ámbito del derecho privado según se estipula en el artículo 2.2.1.1.10.3. del Decreto 1079 de 2015, no del administrativo; teniendo esta característica presente y reconociendo el carácter administrativo del trámite de ~~l~~a vinculación, en el~~dentro del~~ Concepto 1487 de 2003 emitido por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, se concluye que en los tramites de desvinculación administrativa no puede el funcionario público abordar asuntos de naturaleza contractual, propios de la jurisdicción ordinaria. S~~Pero s~~obre el asunto, el que resulta ~~realmente~~ categórico es el pronunciamiento de la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo de la misma Corporación, en el que se afirmó:

**Con formato:** Sin Resaltar

> *"Por lo tanto,* ***situaciones que no tengan el carácter administrativo aludido por no referirse directamente a las condiciones de prestación del servicio, quedan por fuera de la órbita y la competencia de la autoridad transportadora****, como por ejemplo los conflictos económicos derivados del incumplimiento de las partes en la ejecución del contrato de vinculación, los que en principio deberían ser asumidos por el Juez Natural del contrato, que en este caso es el ordinario"*[1]*.* (Énfasis propio)

Que, en línea con lo anterior, se ~~encuentra justificado~~ afirma~~r~~ la existencia de una actuación de control ~~faceta~~ estrictamente administrativa en la vinculación y desvinculación de los vehículos, directamente asociada al control de la capacidad transportadora y referida a las condiciones de prestación del servicio público, a la cual le corresponde cierta autonomía e independencia, respecto de las vicisitudes de la relación negocial privada que subyace, esta última regida por el derecho privado; así se desprende tácitamente de la Sentencia del Consejo de Estado:~~,~~ ~~dentro de la cual discurre la corporación en los siguientes términos:~~

> *"…desvincular administrativamente los vehículos, …implica el ejercicio complementario de* ***funciones administrativas*** *que le corresponde a la Autoridad de Transporte en el sentido de* ***controlar la capacidad transportadora asignada*** *a cada Empresa, de conformidad con lo dispuesto la Ley 336 de 1996, siendo esta una*

[1] la Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, del Consejo de Estado, en Sentencia del veintidós (22) de septiembre de dos mil once (2011), radicación: 11001 0324 000 2008 00199 00, consejero ponente, Doctor Rafael e. Ostau de Lafont Pianeta. En el mismo sentido: CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN PRIMERA Consejero ponente: HERNANDO SÁNCHEZ SÁNCHEZ Bogotá, D.C., quince (15) de noviembre de dos mil diecinueve (2019) Radicación número: 11001-03-24-000-2010-00283-00.

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

> ***actuación que ostenta un carácter eminentemente administrativo, que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora*** *que por mandato legal del artículo 22 de la Ley 336 de 1996 debe asignársele a cada empresa en beneficio de la adecuada prestación del servicio"*[2]*.*

Que conforme lo atrás indicado, a la desvinculación administrativa antecede una vinculación igualmente administrativa, que a partir de los términos de oficialización y des-oficialización, ~~pude~~ ser identifica~~da~~ en el pronunciamiento de la Corte Suprema de Justicia, en la citada sentencia SC4961-2019, que ~~dentro de la cual,~~ recordando los anteriores antecedentes a los que hemos ~~igualmente~~ recurrido, la Corporación concluye:~~ía:~~

> *"La anterior precisión se hace necesaria para constatar los alcances de los artículos 55, 56 y 57 del Decreto 171 de 2001, donde la «desvinculación» de los automotores en el Ministerio de Transporte no* ***es nada distinto a un paso de «des-oficialización» que debe agotarse ante una autoridad administrativa*** *como consecuencia de la ruptura de la atadura que unía a la empresa con el propietario, pero que* ***lejos está de significar el establecimiento de un régimen que delimite con exclusividad el entramado de la relación comercial*** *cuya culminación exige llevarlo a cabo.*
>
> *Ni siquiera hay que hacer un esfuerzo muy grande para constatar que* ***dicha tramitación en nada riñe con la intervención de la jurisdicción ordinaria civil para dirimir los conflictos que surjan en el desarrollo del «contrato de vinculación»*** *de vehículos a las empresas transportadoras y en algunos eventos* ***pueden incluso ser complementarias al agotamiento de la «desvinculación»"****.*

~~-~~Que atendiendo lo citado~~indicado~~ en los antecedente~~ses citados~~, se ~~debe~~ afirma~~rse~~ que la vinculación, ~~en cuanto trámite administrativo,~~ es una herramienta de control de la capacidad transportadora, herramienta de la que ésta dotada la autoridad de transporte y conforme la cual le corresponde oficializar la vinculación del vehículo a la empresa; una oficialización que tiene lugar con la expedición inicial de la tarjeta de operación, documento a través del cual se otorga la autorización del uso de dicho vehículo dentro de la operación de los servicios públicos asignados a una empresa de transporte; por otro lado, la continuidad que adquiere administrativamente la vinculación, en la medida que se preserva con independencia de la vigencia de la tarjeta de operación inicialmente expedida, responde, ~~como se lee en los antecedentes transcritos,~~ a un control de la capacidad transportadora que ejerce la autoridad en beneficio de la adecuada prestación del servicio público y se explica en el régimen especial

[2] CONSEJO DE ESTADO Bogotá, D.C., quince (15) de noviembre de dos mil diecinueve (2019) Radicación número: 11001-03-24-000-2010-00283-00. Óp. Cit.

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

de desvinculación administrativa que, en ejercicio de las facultades que para el efecto otorga el legislador al Gobierno N~~n~~acional en el artículo 65 de la Ley 336 de 1996, reglamentariamente se ha dispuesto para dar curso a las solicitudes de las partes que en un principio convinieron en la celebración del contrato de vinculación.

Con formato: Resaltar

Que en este sentido, ~~con otras palabras podemos decir que~~ la **vinculación, en cuanto administrativa, es la formalización u oficialización de la asociación de un vehículo a la capacidad transportadora de una empresa en específico, adelantada mediante la configuración del respectivo registro y establecida en beneficio de la adecuada prestación del servicio**. La misma, aunque rogada inicialmente, no deja de reclamar el cumplimiento de requisitos y de estar acompañada del propósito, que justifica a su vez las exigencias que dichos requisitos plantean, **de dar cuenta de la conformación, y servir de control, de *"…la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados"*** a la empresa y, de tal forma, considerando que de dicha capacidad transportadora no ~~puede~~ forman~~r~~ parte ~~de~~ los ~~aquellos~~ vehículos que legal y reglamentariamente carecen de las condiciones necesarias para ser operados en la prestación del servicio público, no pueden a su vez, formar parte del registro que ~~se configura mediante la anotación que~~ constituye la vinculación administrativa de los vehículos, que ~~no~~ por disposición legal no son aptos para~~pueden~~ ser destinados a la prestación del servicio. L~~D~~e ~~o~~ anterior, ~~ello mismo,~~ análogamente, da cuenta ~~directa~~ el hecho de que la expedición de la tarjeta de operación, que no tiene ~~no puede tener~~ lugar cuando el vehículo tiene vencida su vida útil, es la que da lugar a la formalización u oficialización de la vinculación[3]. ~~y que vencida la vida útil, no podrá en ningún caso tener lugar.~~

Que ~~a partir de lo anterior es necesario sostener que~~ la vida útil del vehículo vinculado a la capacidad transportadora de una empresa constituye un fundamento de hecho necesario para el efecto y ~~que,~~ al desaparecer, conlleva la pérdida de ejecutoriedad de la vinculación ~~en cuanto administrativa~~, es decir, de su respectiva anotación en el registro mediante el cual la entidad controla la capacidad transportadora de las empresas de transporte habilitadas en su jurisdicción. Tal d~~D~~esaparición ~~que~~ no tiene por efecto dar cuenta de la vigencia o no del contrato de vinculación, del cumplimiento o incumplimiento de los términos que gobiernan las relaciones jurídicas de orden privado entre las partes involucradas, ni mucho menos resolver las diferencias que surgen de la ejecución contractual y que, de acuerdo con lo ya señalado por la Corte Suprema de Justicia, se tramitan por la jurisdicción civil y en nada riñen con la desvinculación administrativa[4]. La finalización de la vida útil es pues un hecho que se

[3] Esto conforme se dispone en el artículo 2.2.1.1.10.2. del Decreto 1079 de 2015, como ya lo recordaba la jurisprudencia arriba citada.
[4] Corte Suprema de Justicia. Sentencia SC4961-2019. Óp. Cit.

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

desarrolla, y que proyecta sus implicaciones, exclusivamente al interior de una "***actuación*** [que] ***ostenta un carácter eminentemente administrativo, que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora***…"[5] que puede ser destinada a la prestación del servicio público de transporte, y su única implicación es registrar~~anotar~~ que el vehículo no forma ya parte de la capacidad transportadora de la empresa en la medida que, por disposiciones de orden legal, no está permitido su uso en la prestación del servicio público de transporte.

Que en armonía con lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 91 de la Ley 1437 de 2011, al finalizar la vida útil de los vehículos vinculados, si estuviera vigente la tarjeta de operación, esta pierde ~~erdería~~ como acto de autorización su fuerza ejecutoria y, con ella, la vinculación misma –~~de~~ la que en un principio dio cuenta de su formalización –, y corre idéntica suerte en cuanto acto de registro, pues ~~no debemos olvidar,~~ como ya lo señaló~~aba~~ el Consejo de Estado, *"…~~que~~ en el ordenamiento jurídico colombiano, los "actos de registro" tienen el carácter de verdaderos actos administrativos, en cuanto con ellos se pone fin a las actuaciones administrativas de registro…"*[6], condición que allí mismo se predica de las anotaciones.

Que tratándose de la pérdida de fuerza ejecutoria del acto administrativo de registro, al desaparecer el~~un~~ fundamento de hecho y con él la posibilidad de que~~emplear~~ el vehículo continúe ~~en la~~ prestando ~~ción d~~el servicio, ~~condición que dio lugar a la vinculación administrativa como inclusión del vehículo en los registros de la autoridad de transportes y con la cual adquirió la condición de uno entre los automotores que conformaban la capacidad transportadora de la empresa,~~ pierde obligatoriedad la vinculación administrativa y en ~~consecuabcia~~consecuencia no puede seguir siendo ejecutado en sus efectos, que nos son otros que predicarlo vinculado a una empresa de transporte. Por lo que, en adelante, deja de considerarse como vinculado a la empresa de transporte en forma automática, con el solo vencimiento de la vida útil ~~que legalmente le corresponde~~, pues como lo ha señalado el Consejo de Estado: "… *decaimiento del acto supone que el acto no podrá surtir efectos hacia el futuro, desde el momento en que desaparecen sus fundamentos…"*[7]. Lo anterior sin perjuicio de la declaración que para efectos de anotación en el registro realice la autoridad de transporte indicando la configuración de las circunstancias particulares. ~~en los casos específicos.~~

**Con formato:** Resaltar

**Con formato:** Resaltar

[5] Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, del Consejo de Estado, en Sentencia del veintidós (22) de septiembre de dos mil once (2011), radicación: 11001 0324 000 2008 00199 00

[6] CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCION PRIMERA Consejero ponente: RAFAEL E. OSTAU DE LAFONT PIANETA Bogotá, D. C., siete (7) de octubre de dos mil diez (2010) Radicación número: 11001-03-24-000-2004-00300-01

[7] CONSEJO DE ESTADO. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN CUARTA Consejero ponente: MILTON CHAVES GARCÍA Bogotá, D. C., quince (15) de agosto de dos mil dieciocho (2018) Radicación número: 11001-03-27-000-2016-00012-00(22362)

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

Que, en el mismo sentido ~~todo caso, es ésta igualmente la comprensión a la que arriba~~ el Ministerio de Ttransporte, ~~entidad que sobre el particular~~ indicó:

> *"… los vehículos que cumplen la vida útil deben salir del servicio público de transporte y como consecuencia de ello* ***se entiende que deben ser retirados automáticamente del servicio*** *y desvinculados de la sociedad transportadora a la cual se encuentran afiliados, luego* ***no se requiere que medie acto administrativo o resolución de desvinculación, por cuanto el retiro opera por ministerio de la Ley****"*[8].

Que a la misma conclusión se ~~puede~~ llega~~rse~~ considerando que de acuerdo con lo establecido en el artículo 6 de la Ley 105 de 1993, según el cual *"La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros… será de veinte (20) años"*, que de conformidad con lo señalado por la última viñeta del parágrafo 1 del artículo 6 ibidem, *"~~"~~ A partir del año 2002, deberán salir anualmente del servicio los vehículos que lleguen a los veinte (20) años de vida";* y que el artículo 21 de la Ley 688 de 2001, dispone que *"Todo vehículo que cumpla su ciclo de vida útil de acuerdo con lo dispuesto en la ley, deberá ser sometido a un proceso de desintegración física"*. Así, ~~si~~ de conformidad con lo señalado por la Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, del Consejo de Estado, en s~~S~~entencia del 22 de septiembre de 2011, en el proceso de radicación número: 11001 0324 000 2008 00199 00, la tarjeta de operación *"…"oficializa" la vinculación del automotor a la empresa"* y *"es, en últimas, un acto de autorización que emiten las autoridades competentes para que los automotores puedan rodar por las calles y carreteras del país como vehículos de transporte público, tras comprobarse su aptitud e idoneidad para asegurar la adecuada prestación del servicio"*, procederá la *des-oficialización* o desvinculación cuando el automotor, por disposición legal, no puede ya ser destinado a la prestación del servicio público, según ya arriba se anotaba.

Que de acuerdo con lo anterior, la Secretaría de Movilidad deberá depurar el registro de vehículos vinculados administrativamente a las empresas de transporte, declarando oficiosamente, si es necesario, la desvinculación administrativa automática de los vehículos que operó de suyo al alcanzar el máximo de vida útil permitido por la legislación vigente o como consecuencia de la cancelación de la matricula.

**Comentado [MOU12]:** No puede ser desvinculación por que ya el vehiculo esta desvinculado automáticamente por ministerio de la ley,,,lo que se hace es el retiro o depuracion

**Comentado [AL13R12]:** Se modifica y se armoniza con la resolución proyectada

Que atendiendo la política pública de t~~T~~ransporte y en desarrollo de lo dispuesto en el artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, se expidió el Decreto 1567 de 2020, " POR EL CUAL SE ADICIONA LA SECCIÓN 3 AL CAPÍTULO 2 DEL TÍTULO 1 DE LA PARTE 2 DEL LIBRO 2 DEL DECRETO 1079 DE 2015 ÚNICO REGLAMENTARIO DEL SECTOR TRANSPORTE", en el cual se definen las condiciones para el diseño, estructuración, implementación y operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados de los Servicios de Transporte

[8] Ministerio de Transporte. Concepto MT-1300-2 17598 del 20 de abril de 2004

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

cofinanciados con recursos de la Nación; condiciones que fueron detalladas en sus alcances técnicos concretos mediante la Resolución 20203040034065 de diciembre de 2020 del Ministerio de Transporte, "POR LA CUAL SE REGLAMENTAN LAS CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS DE RECAUDO CENTRALIZADOS, EN LOS SISTEMAS ESTRATÉGICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO".

Que de acuerdo con los requerimientos de la nueva normativa, es necesario modificar las condiciones generales de implementación del esquema tecnológico de recaudo para la ciudad de Neiva, respondiendo a los requerimientos particulares y vinculantes de la normativa nacional y de los avances tecnológicos en la materia.

Que en ~~dentro d~~el artículo 23 d~~D~~el capítulo VI – "DISPOSICIONES FINALES" de los estudios de actualización de la estructuración ~~de fecha XXXX~~desarrollados en los contratos de consultoría 129 y 132 de 2023, realizados por las firmas SAIP S.A e~~y~~ IKON Banca de Inversión S.A, se actualizan ~~igualmente~~ los hitos y las actividades requeridas para la entrada en preoperación del SETP~~sistema~~, incluyendo las que deberán ser cumplidas por los diferentes actores privados, así como el tiempo en que deberán ser introducidos y entrar en servicio cada uno de los componentes del sistema para iniciar finalmente su operación, ajustado las anteriores para responder, entre otros factores, a las condiciones financieras fijadas por la Nación en el marco fiscal del mediano plazo.

**Con formato:** Resaltar

**Comentado [IR14]:** En ejecución del contrato… para citar el contrato con las firmas SAIO e IKON

**Comentado [JE15R14]:** Se incluye la información de los contratos.

Que de tal forma, como resultado de las evaluaciones técnicas previstas para la operación del SETP~~sistema~~, se han generado cambios en el desarrollo de los procesos de implementación de la infraestructura física, de la operación del s~~S~~istema de t~~T~~ransporte y del componente tecnológico requerido para el inicio pleno de la operación de las rutas y servicios SETP.

**Con formato:** Resaltar

Que por lo anterior, se hace necesario rediseñar el cronograma de implementación y operación del sistema, de manera que se ajuste, entre otros, a las condiciones del marco fiscal de mediano plazo de la Nación; definiendo en él a su vez las acciones y la fecha límite para su oportuno cumplimiento por parte de los diferentes actores del sistema, en dirección a la consolidación e inicio de la preoperación y la subsiguiente operación formal del sistema.

En mérito de lo expuesto, se~~:~~

**DECRETA**

**ARTICULO PRIMERO.** Modificar el artículo 10 del Decreto Municipal 809 de 2020, el cual quedará así:

**DECRETO No _____ DE 2025**

"*Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones*"

> ***"ARTICULO 10. VIGENCIA DEL PERMISO DE OPERACIÓN.*** *Los permisos de operación que autoricen las rutas y servicio SETP expedidos para la implementación y operación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Neiva tendrán una vigencia de quince (15) años, contados desde la expedición de la certificación de inicio de la operación plena del ~~S~~sistema.*
>
> *La certificación deberá ser expedida por la Secretaría de Movilidad del Municipio de Neiva, una vez entrada en operación la totalidad de las rutas, la infraestructura y el componente tecnológico del Sistema de Transporte, de acuerdo con los términos de la estructuración técnica, legal y financiera y sus modificaciones".*

**ARTICULO SEGUNDO.** Modificar el numeral 1 del artículo 11 del Decreto Municipal 809 de 2020, el cual quedará así:

> *"**1. Componente Operacional:** El Sistema Estratégico de Transporte Público de Neiva, será diseñado atendiendo las características de la demanda, como una arquitectura conformada por rutas jerarquizadas, diseñadas de conformidad con los estudios técnicos respectivos e integradas tarifaria y operacionalmente entre sí.*
>
> *El parque automotor que de conformidad con lo establecido en el artículo 22 de la Ley 336 de 1996, se vincule dentro de la capacidad transportadora asignada a los operadores para la prestación de los servicios autorizados, atendiendo lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.2.1.4. del Decreto 1079 de 2015, deberá garantizar criterios de estandarización y uniformidad que permitan el desarrollo y aprovechamiento de las economías de escala y de las eficiencias operativas que así se posibilita en los procesos asociados a la gestión de la flota.*
>
> *Sin perjuicio de lo dispuesto en el aparte final del numeral 1 del artículo 2.2.1.2.2.8. del Decreto 1079 de 2015 y de lo señalado en los artículos 5 y 9 de la Ley 1972 de 2019, los vehículos que se incorporen al Sistema Estratégico de Transporte Público de Neiva deberán estar homologados para el Servicio público colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros, cumpliendo con lo dispuesto en la Resolución 3753 del 6 de octubre de 2015 así como en la Resolución 7126 del 11 de octubre de 1995 en aquellos aspectos complementarios de la anterior, o por lo dispuesto en las normas que modifiquen, adicionen o sustituyan a cada una de ellas, y contar con una capacidad de entre 24 y 39 pasajeros, incluidos los sentados y de pie.*
>
> ***PARÁGRAFO.*** *Si los estudios técnicos así lo recomiendan para la satisfacción adecuada de las necesidades de los usuarios, en ejercicio de las competencias de reestructuración del servicio y mediante resolución debidamente motivada, la*

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

*Secretaría de Movilidad podrá en cualquier tiempo modificar total o parcialmente la tipología vehicular adoptada para el Sistema en el presente artículo, observando en todo caso en su implementación la gradualidad que corresponda para evitar afectaciones en los usuarios y agentes del sistema Estratégico; deberá igualmente acompañar su iniciativa de las medidas necesarias para garantizar la razonabilidad y viabilidad financiera de la modificación".*

**ARTICULO TERCERO.** Modificar el artículo 12 del Capítulo II del Decreto Municipal 809 de 2020, el cual quedará así:

*"**ARTICULO 12. SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO.** El Sistema de Recaudo Centralizado (SRC) es el conjunto de servicios, software, hardware, y demás mecanismos de control centralizados e integrados a dicho sistema, que permiten efectuar la operación de recaudo centralizado del dinero de los pasajes a través de medios electrónicos de pago, validación de pago en efectivo y el registro de viajes del sistema.*

*La Secretaría de Movilidad del Municipio de Neiva, en armonía con lo dispuesto en la Sección 3 del Capítulo 2 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, adicionada por el Decreto 1567 de 2020, y de conformidad con lo señalado en la Resolución 20203040034065 de diciembre de 2020, reglamentará los lineamientos y las condiciones que deberán ser observadas en el diseño, estructuración e implementación del Sistema de Recaudo Centralizado, de información al usuario y de gestión y control de flota, configurando un sistema de información de ciudad que permita la concurrencia de múltiples proveedores tecnológicos y de servicio, a partir de la puesta en funcionamiento de un proceso permanente de homologación de dichos proveedores y del diseño y definición de las condiciones comerciales que viabilicen la libre concurrencia y que permita la distribución de los ingresos sobre la base de comisiones definidas para retribuir los costos en los que incurren, en términos que promuevan la competencia dentro de este mercado de equipos y servicios.*

*Para el efecto deberá, entre otros, definir y adoptar las especificaciones técnicas y el estándar de interoperabilidad, que deberá ser de propiedad de la autoridad y administrado por ella en la operación. En cualquier caso, de conformidad con lo indicado en el numeral 5.1.1. del Anexo Técnico de la Resolución 20203040034065 de diciembre de 2020 del Ministerio de Transporte, cuando el medio de pago sea tarjeta inteligente sin contacto, la autoridad de transporte será la responsable en forma indelegable de la seguridad del sistema y la propietaria de todas las especificaciones; en particular será la única propietaria y conocedora única de las llaves de seguridad, del mapa de memoria de la tarjeta y de la generación de los módulos SAM.*

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

***PARÁGRAFO.*** *Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente artículo, la inversión pública que realice el Municipio o que se ejecute a través del convenio de cofinanciación para la adquisición de bienes y servicios propios del componente tecnológico, deberá observar el Estatuto General de la Contratación Pública".*

**ARTICULO CUARTO.** Modificar el artículo 13 del Capítulo II del Decreto Municipal 809 de 2020, el cual quedará así:

*"**ARTICULO 13. IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO.** La implementación del Sistema de Recaudo Centralizado podrá realizarse con la inversión de recursos públicos o a partir de recursos privados remunerados conforme las condiciones comerciales definidas para el Sistema dentro del Estándar de Interoperabilidad.*

*El equipamiento de autobuses y centro de control y operación, incluidos los validadores, consolas de conductor, cámaras y equipos de comunicaciones, que se adquieran con recursos públicos, serán entregados al operador de recaudo conformado por los operadores de transporte de la jurisdicción y a falta de ellos, por la entidad territorial o el ente gestor, si alguno de estos ostenta la calidad de operador de recaudo, o al operador de recaudo seleccionado a través de licitación pública o vinculado mediante contrato interadministrativo.*

*En los casos en que estos componentes tecnológicos y de servicio no se adquieran con recursos públicos, deberán ser adquiridos y contratados por los operadores de transporte a cualquiera de los proveedores tecnológicos y operadores de recaudo homologados y autorizados en el Municipio.*

*Los componentes del sistema central y del sistema de información de ciudad, y en general todos aquellos que corresponden a los niveles 3 y 4 de la arquitectura general y seguridad del Sistema de Recaudo Centralizado, serán adquiridos y operados por la autoridad de transporte, salvo aquellos que reglamentariamente pueden ser objeto de delegación a terceros, en cuyo caso se podrá acudir a los instrumentos que posibilita el Estatuto General de la Contratación Pública.*

*Los medios de pago podrán ser adquiridos de cualquier proveedor homologado y como operadores de red de venta y recarga podrán participar todos los interesados que cumplan con las condiciones de autorización que se definan para el efecto. En todo caso, la autoridad de transporte deberá garantizar una red de venta y recarga básica y medios de pago suficientes, para lo cual y ante la inexistencia de un interés comercial*

**DECRETO No _____ DE 2025**

"*Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones*"

*directo, podrá adelantar la contratación de una red base de venta y recarga y la adquisición de los medios de pago seleccionado al proveedor mediante Licitación pública.*

***PARÁGRAFO.** Siempre que exista un operador de recaudo conformado por los operadores de transporte, será este el único encargado y responsable del recaudo del efectivo validado por medios electrónicos, sin importar cuantos otros operadores de recaudo concurran en la ciudad"*

**ARTÍCULO QUINTO. REMUNERACIÓN DE LOS ACTORES DENTRO DEL SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO.** La remuneración de los operadores de la red de recarga y de los operadores de recaudo, se determinará mediante la definición de una tarifa técnica elaborada por la autoridad de transporte en función de la estructura de costos ~~del~~ específicos del servicio proporcionado; dicha tarifa formará parte de la estimación de la tarifa técnica para la operación del s~~S~~istema de transporte y cada agente tendrá derecho recibirla, a través del administrador financiero, por cada operación efectivamente realizada como despliegue de la actividad remunerada en el contexto del sistema y a razón del valor definido para dicha transacción en el componente comercial del estándar de interoperabilidad.

**PARÁGRAFO.** En los casos en los cuales la tarifa al usuario resulte inferior a la tarifa técnica del servicio de transporte así conformada, una y otra determinada a partir de los viajes pagos del sistema, se recurrirá a fuentes de financiación complementarias, cubriendo con ellas las diferencias tarifarias en la medida necesaria para costear la remuneración de los diferentes agentes del Sistema Estratégico de Transporte Público.

**ARTICULO SEXTO.** Modificar el artículo 22 del Decreto Municipal 809 de 2020, el cual quedará así:

*"**ARTICULO 22. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN.** Sin perjuicio de la obligación de dar oportuno cumplimiento a las actividades que, para la acreditación de las condiciones y requisitos exigidos a los operadores de transporte, se establecen en cada una de las etapas definidas en el cronograma para el inicio de la operación que se ha introducido en las autorizaciones de servicios, las actividades de los demás actores y autoridades deberán observar el Plan de Implementación del SETP de Neiva contenido en el ANEXO 1., que hace parte integral del presente Decreto.*

*El Plan de Implementación del SETP de Neiva contenido en el ANEXO 1. podrá ser modificado por la Secretaría de Movilidad del Municipio cuando así lo exijan las circunstancias que sobrevengan durante su ejecución".*

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

**ARTICULO SÉPTIMO. REPOSICION DE VEHICULOS.** La reposición de vehículos que no contravenga lo dispuesto en los permisos de operación como condiciones mínimas de los planes de reducción progresiva de flota, podrá efectuarse por los propietarios de vehículos dentro del año inmediatamente siguiente al evento de pérdida, hurto, destrucción total del vehículo o finalización de su vida útil, siempre que el contrato de vinculación se encuentre vigente.

En los casos de renovación de parque automotor, por eventos pérdida, hurto, destrucción total o finalización de la vida útil, del vehículo, podrán ingresar automotores con modelos con vida útil transcurrida no mayor a diez (10) años.

**Comentado [AL16]:** Vida útil remanente o vida útil transcurrida?

Vencido el término, la vinculación de un vehículo en la capacidad transportadora así disponible, será una prerrogativa exclusiva de la empresa de transporte, la cual deberá desplegar las acciones necesarias para garantizar la disponibilidad de un parque automotor suficiente para la prestación de los servicios que le han sido autorizados, que será el caso cuando acredite un número de vehículos en operación equivalente a la capacidad transportadora mínima asignada en el permiso de operación.

**PARÁGRAFO 1.** Salvo en los casos de vencimiento de la vida útil, de las acciones necesarias de que trata el inciso anterior formará parte la solicitud de desvinculación del vehículo por no cumplimiento del plan de rodamiento; solicitud que deberá elevar la empresa de transporte a la Secretaría de Movilidad so pena de la imposición de las sanciones que proceden por la suspensión o alteración del servicio que se configure por la insuficiencia que se pueda presentar en el parque automotor.

**PARÁGRAFO 2.** Atendiendo lo dispuesto en el numeral 1 y el parágrafo del artículo 5 del Decreto Municipal 1060 de 2014, en ningún caso se podrán vincular vehículos al parque automotor de las empresas de transporte o los operadores de transporte cuando el número de vehículos que se encuentra vinculado administrativamente sea igual o superior a la capacidad transportadora máxima que le ha sido asignada en el permiso de operación vigente al momento de elevar la solicitud. La vinculación de vehículos por reposición o por incremento solo podrá realizarse cuando en la capacidad transportadora autorizada exista la disponibilidad para el efecto.

**ARTÍCULO OCTAVO. DEPURACION DEL PARQUE AUTOMOTOR.** La Secretaría de Movilidad del Municipio de Neiva, oficiosamente o a solicitud de la empresa transportadora, depurará el registro de vehículos vinculados administrativamente a las empresas de transporte, declarando la desvinculación administrativa automática de los vehículos que haya

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

tenido lugar, de suyo y por el solo imperio de la ley, al alcanzar el máximo de vida útil permitido por la legislación vigente o como consecuencia de la cancelación de la matrícula, sin que se requiera de ninguna otra causa o condición.

Para el efecto, la Secretaría de Movilidad del Municipio emitirá los actos administrativos pertinentes, cuantas veces sea necesario, disponiendo en ellos la cancelación del registro de vehículos vinculados administrativamente, respecto de todos aquellos equipos en los que se configuren las condiciones indicadas en el inciso anterior.

**ARTÍCULO NOVENO. DESVINCULACIÓN DE VEHÍCULOS.** Las empresas de transporte, al vencimiento del contrato de vinculación y habiendo notificado oportunamente al propietario del vehículo la no renovación de éste, acorde con los tiempos en él pactados para el efecto, deberán solicitar la desvinculación de vehículos atendiendo las causales señaladas en el artículo 2.2.1.1.10.6. del Decreto 1079 de 2015 y especialmente en los casos de no cumplimiento del plan de rodamiento.

**PÁRAGRAFO.** Salvo que se encuentre en trámite las solicitudes de desvinculación de vehículos, la Secretaría de Movilidad del Municipio de Neiva deberá adelantar averiguaciones preliminares y las investigaciones ~~que a sus resultados corresponda~~ por el incumplimiento del artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en aplicación del literal e del artículo 46 de la misma Ley, a las empresas de transporte que no acrediten la renovación de las tarjetas de operación de los vehículos vinculados y con vida útil vigente, en cantidad por lo menos equivalente a la capacidad transportadora mínima fijada en los permisos de operación.

Lo anterior sin perjuicio de las demás acciones de inspección y vigilancia que le corresponden.

**ARTICULO DECIMO. REPORTE DE INFORMACIÓN.** De conformidad con lo dispuesto en el artículo 184 de la Ley 2294 de 2023 y en armonía con lo señalado en el literal c del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, los operadores de transporte y recaudo de los sistemas de transporte deberán anualmente, en el mes de noviembre, presentar al e~~E~~nte g~~G~~estor o quien haga sus veces, la estructura de costos de su operación correspondiente al año en que se realiza el reporte.

**ARTICULO DÉCIMO PRIMERO. ENTREGA DE PATIOS Y TALLERES**. El e~~E~~nte g~~G~~estor o quien haga sus veces, hará entrega de los patios y talleres a los operadores de transporte a través del instrumento jurídico que encuentre pertinente, atendiendo los diseños financieros y operacionales del sistema, adjuntando igualmente los m~~M~~anuales de uso, conservación y mantenimiento de la Infraestructura, que deberán obligatoriamente observarse durante el uso de la infraestructura recibida.

**Comentado [MOU17]:** No puede ser desvinculación por que ya el vehiculo esta desvinculado automáticamente por ministerio de la ley,,,lo que se hace es el retiro o depuracion

**Comentado [AL18R17]:** Se modifica y se armoniza con la resolución proyectada

**Con formato:** Resaltar

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

Los costos implicados en el mantenimiento, conservación, administración y operación de la infraestructura de patios y talleres formarán parte de la estructura de la tarifa técnica, al igual que los costos que demande la dotación de muebles, maquinaria y demás elementos que permitan la operación y control de las actividades al interior de dichos espacios, al igual que los costos indirectos de la administración, como son: vigilancia, servicios públicos, entre otros, los cuales estarán a cargo de las empresas operadoras de transporte a las que le corresponda hacer uso de la infraestructura de patios y talleres respectiva.

**ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO. -SUPERVISIÓN.** La supervisión del Sistema Estratégico de Transporte Público del M~~m~~unicipio de Neiva estará a cargo de la Secretaría de Movilidad del Municipio quien ejercerá la inspección y vigilancia con base, entre otros, en las mediciones de los indicadores de seguimiento dispuestos en el ANEXO 2~~.~~, que hace parte integral del presente Decreto y en el manual de operación adoptado por el Ente Gestor, pero sin limitarse a ellos.

En ejercicio de las funciones que le corresponde de conformidad con lo indicado en el numeral 4 del artículo 3 del Decreto Municipal 809 de 2020, el e~~E~~nte g~~G~~estor apoyará el seguimiento de los indicadores y, en general, informará a la Secretaría de Movilidad de Neiva los pormenores de la operación y el desempeño de los actores para los fines de supervisión que a ésta última corresponden.

**PARÁGRAFO.** Los indicadores de Seguimiento del SETP de Neiva contenido en el ANEXO 2. podrán ser modificados por la Secretaría de Movilidad del Municipio cuando así lo exijan las circunstancias de conformidad con su eficacia dentro de los esfuerzos por garantizar una correcta prestación del servicio.

**ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO**-. El presente Decreto modifica el Decreto 809 de 2020, y deroga cualquier disposición que le sea contraría.

Anexos.

El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dado en Neiva, a los

**GERMAN CASAGUA BONILLA**
Alcalde Municipio de Neiva

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

**Proyectó:**

**Andres Lopez Gómez**
Contratista – SETP – Neiva

**Juan M. Escobar G.**
Contratista – SMN

**Oscar F. Polania D.**
Contratista – SETP

**Revisó**

**Claudia P. Velasquez Zambrano**
Jefe Unidad de Empresas – SMN

**Javier Munar González**
Contratista – SMN

**Luis Bayardo Charry Medina**
Contratista – SMN

**Viviana Gómez Medina**
Contratista – SMN

**Plan de acción 4 etapas:**

1.PRE-OPERACIÓN: Adopcion de rutas

2.INFRAESTRUCTURA – PREOPERACIONAL: Patios y talleres, Sistema de Paraderos, Terminales de ruta- Terminales Cabecera y Carril Prioritario Simple.

3.TECNOLOGIA: Sistema de gestión y control de flota (SGCF), Sistema de recaudo centralizado (SRC), Sistema información al Usuario (SIU) y Sistema de semaforización.

4. REORGANIZACION: Reorganización del sistema y Operación formal, Decreto 1079 de 2015.

**Normativa para la implementación**:

Normativa Legal Nacional:

- CONPES 3756 de 2013: Implementación y operación del sistema estratégico de transporte público colectivo de la ciudad de Neiva.
- Decreto 1079 de 2015: Decreto Reglamentario del sector Transporte en Colombia.
- Ley 1955 de 2019 PND: Plan Nacional de desarrollo "pacto por Colombia-pacto por la equidad".
- Resolución 6609 de 2019 "Sistema de información, seguimiento y evaluación del transporte urbano – SISETU y se dictan otras disposiciones"
- Resolución 20203040034065 de 2020 - "Por la cual se reglamentan las condiciones para la operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados, en los Sistemas Estratégicos de Transporte Público"
- Ley 2198 "por el cual se establecen medidas de reactivación Económica para el transporte público terrestre de Pasajeros y mixto y se dictan otras disposiciones"
- Ley 2294 de 2023 – PND – Articulo 184 – Reporte de información de recaudo en los SETP y SITM

**Normativa Municipal**:

- Decreto 948 de 2013: Adopción del sistema estratégico de transporte público colectivo.
- Decreto 535 de 2013: Se congela la capacidad transportadora de las empresas de colectivos.
- Decreto 1047 de 2013: Por la cual se ordena la implementación de una medida de gestión y control de flota (sensores).
- Decreto 1060 de 2013: Establece una etapa de transición del transporte público colectivo al SETP.
- Decreto 809 de 2020: Por la cual se reglamenta, precisa y desarrollan las condiciones de adopción, implementación, operación y control del SETP para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones.
- Resolución 050 de 2023: Por medio del cual se estructura oficiosamente el servicio y se modifican los permisos de operación a las empresas COOMOTOR, COOTRASHUILA y COOTRANSNEIVA LTDA., con el objeto de implementar mediante reorganización del

transporte público colectivo al Sistema Estratégico de Transporte Público Colectivo SETP de Neiva.

- Resolución 051 de 2023: Por medio del cual se estructura oficiosamente el servicio y se modifican los permisos de operación a las empresas AUTOBUSES S.A. Y FÑLOTA HUILA S.A., con el objeto de implementar mediante reorganización del transporte público colectivo al Sistema Estratégico de Transporte Público Colectivo SETP de Neiva
- Resolución 070 de 2023: Por medio del cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto por las empresas AUTOBUSES S.A. Y FLOTA HUILA S.A., contra la Resolución 051 de 2023.
- Resolución 071 de 2023: Por medio del cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto por las empresas COOMOTOR, COOTRASHUILA y COOTRANSNEIVA LTDA., contra la Resolución 050 de 2023.
- resolución 086 "Por medio de la cual se autoriza la ejecución de los servicios del SETP de la ciudad de Neiva asignados a las empresas COOMOTOR LTDA, COOTRANSHUILA LTDA y COOTRANSNEIVA LTDA, a través de una única estructura organizacional centralizada"
- resolución 001 de 2024 ". Por medio de la cual se autoriza la ejecución de los servicios del SETP de la ciudad de Neiva asignados a las empresas AUTOBUSES S.A.S Y FLOTA HUILA S.A.S, a través de una única estructura organizacional centralizada."

NOTA: Lo que define el Decreto 809 de 2020: Por la cual se reglamenta, precisa y desarrollan las condiciones de adopción, implementación, operación y control del SETP para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones. El cual va hacer modificado.

- Define la medición de indicadores mínimos y sus sanciones en caso de incumplimiento.
- Define tipología vehicular.
- Define las instituciones y autoridad para la implementación del esquema SETP
- Implementación del sistema de gestión y control de flota (SGCF) y sistema de recaudo centralizado (SRC)
- Fisiones empresariales e incentivos
- Esquema de reorganización del servicio.

**RESOLUCIÓN No. _____ DE 2025**
**XXXXX DE 2025**

Por medio de la cual se reestructura oficiosamente el servicio y se modifican los permisos de operación a las empresas COOMOTOR LTDA, COOTRANSHUILA LTDA y COOTRANSNEIVA LTDA, con el objeto de implementar mediante reorganización del Transporte Público Colectivo el Sistema Estratégico de Transporte Público SETP de Neiva"

**LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE NEIVA**

En ejercicio de sus facultades legales que a la autoridad de transporte corresponden, en especial las previstas en la Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996 y Ley 1955 de 2019; El Decreto 1079 de 2015, y en el artículo 2 del Decreto Municipal 0809 de 2020 y

**CONSIDERANDO**

Que de conformidad con lo establecido en el artículo 2 de la Constitución Política de Colombia, Son fines esenciales del Estado, entre otros, **garantizar la efectividad de los principios y derechos** consagrados en la Constitución y uno de estos derechos es el que tiene todo colombiano para circular libremente por el territorio nacional, según se encuentra consagrado en el artículo 24 de la misma Carta.

Que a la libertad de locomoción que está implicada en la consagración del derecho de circular libremente, le acompaña un carácter positivo prestacional como derecho fundamental. Sobre el particular, la Corte Constitucional en la Sentencia T- 595 de 2002, recordaba que ya en la Sentencia T 427 de 1992 se señalaba que:

> *"Los derechos prestacionales de rango constitucional tienen una estrecha relación con los derechos sociales, económicos y culturales del capítulo 2, título II de la Constitución, pero no se identifican con ellos.* ***También los derechos de libertad*** *-derechos civiles y políticos fundamentales-* ***pueden contener un elemento prestacional.*** *En términos generales, el carácter prestacional de un derechos está dado por su capacidad* ***para exigir de los poderes públicos y, en ocasiones de los particulares, una actividad de hacer o dar derivada del mismo texto constitucional****".*

Que así, la Corte Constitucional, en la Sentencia T – 595 de 2002, entiende que se supera la distorsión que implicaba excluir los derechos de libertad del grupo de aquellos que demandaban prestaciones positivas articuladas incluso en gasto público. En ella, además de recordar el pronunciamiento atrás indicado, señala:

> *La libertad de locomoción suele ser considerada un derecho de dimensión negativa o defensiva, por cuanto se ha entendido que su función consiste en ser un límite al ejercicio del poder del Estado en defensa de la libertad del individuo. El creer que su goce efectivo implica únicamente el freno a las acciones del Estado o requiere tan sólo la inacción estatal ha llevado a suponer que las libertades suelen ser garantías que no comprometen gasto público. No comparte esta Sala de Revisión esta tesis. Casos como el que se estudia en esta sentencia, evidencian que derechos fundamentales llamados de libertad, como el de locomoción, pueden tener una faceta positiva y de orden prestacional. Como se dijo, en las ciudades contemporáneas la libertad de locomoción depende en gran medida del servicio público de transporte. Sin éste difícilmente es posible desplazarse a lo largo de una urbe, incluso para las personas que no tienen una limitación física.*
> *…*
> *El carácter prestacional de las libertades surge de la dimensión positiva de éstas. Tradicionalmente la doctrina identificaba las libertades básicas con derechos negativos o de abstención. El Estado sólo estaba* ***obligado a no impedir el goce y ejercicio de las libertades*** *de la persona, sin que fuera concebible hablar de una dimensión prestacional de las libertades. No obstante, actualmente se reconoce que* ***incluso las libertades más clásicas como el derecho a la libre locomoción o a la libre expresión presuponen prestaciones materiales que hacen posible su ejercicio****. En la sociedades modernas, donde el uso de la libertad individual depende de acciones y prestaciones públicas –* ***servicio público de transporte****, de telecomunicaciones, de salud, etc – y donde la seguridad personal cuesta, no es posible sostener la tesis del carácter negativo de las libertades básicas…"*

Que es en este sentido que puede afirmarse, como lo indicó la Corte Constitucional en la Sentencia C – 075 de 1997, que *"La prestación eficiente de los servicios públicos* ***permite concretar la finalidad social del Estado****, en razón a la relación consustancial que mantiene con la misma y al deber del Estado de suministrarlos a todos los habitantes del territorio nacional (C.P., art. 365)".*

Que se consolida así los servicios públicos como una de las acciones positivas a las que se encuentra el Estado obligado en atención a su carácter social. Al respecto, la Corte Constitucional, en la Sentencia T- 380 de 1994, ya había indicado:

> *"Habiéndose dado al Estado colombiano por parte del constituyente de 1991 un carácter social, se hace indispensable que éste acometa acciones positivas en favor de la comunidad. En este contexto, la prestación de los servicios públicos para asegurar en forma igualitaria y sin interrupción el cumplimiento de actividades encaminadas a la realización de derechos fundamentales de los individuos que hacen parte de la comunidad es una de las actuaciones positivas a las*

*que está obligado el Estado colombiano. El carácter solidario de los servicios públicos se suma a la necesidad de que estos sean prestados ininterrumpidamente: es decir, que los inconvenientes particulares no tengan como efecto la suspensión en la prestación del servicio."*

Que efectivamente, el artículo 365 de la Constitución Política establece que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y éste debe garantizar su eficiente prestación a todos los habitantes.

Que es por ello que, de acuerdo con lo señalado por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado en la Sentencia 83402 del 26 de abril de 2007, el Municipio *"en cuanto expresión orgánica y funcional del Estado, y en la medida en que un servicio público esté determinado o delimitado por el ámbito o jurisdicción de su territorio y su respectiva población, cabe decir que está a cargo"* del Municipio dicho servicio y como tal, de conformidad con lo señalado en el numeral 3 del artículo 315 de la Constitución Política de Colombia, le corresponde al alcalde asegurar su prestación eficiente.

Que la eficiente prestación de los servicios públicos es condición necesaria para la adecuada respuesta a las necesidades de la población, sin la cual no se realizan los fines sociales del Estado. Así lo sostuvo la Corte Constitucional en la Sentencia T – 380 de 1994, en la que indicó: *"los servicios públicos deben mantener un nivel de eficiencia aceptable para dar respuesta a las necesidades sociales, en orden a la realización de los fines esenciales del Estado, a la justicia social y a promover la igualdad en forma real y efectiva".*

Que de conformidad con lo establecido en el artículo 58 de la Constitución Política, *"Cuando de la aplicación de una ley expedida por motivos de utilidad pública o interés social, resultaren en conflicto los derechos de los particulares con la necesidad por ella reconocida, el interés privado deberá ceder al interés público o social".*

Que en el transporte, como servicio público esencial, según se desprende de lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 y en los artículos 5 y 56 de la Ley 336 de 1996, prima el interés general sobre el interés particular *"especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios"*, de acuerdo con lo establecido en el artículo 5 ibidem.

Que de conformidad con lo establecido en el inciso segundo del artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, *"Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley"* y al respecto, los artículos 2 y 3 de la Ley 105 de 1993, *"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones."*, señalan que, por su carácter de servicio público, la operación del transporte público estará bajo la regulación del Estado, el que ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. Concretamente, el literal b del artículo 2 de la Ley 105 de 1993, señala:

*"b. De la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas".*

Que en ejercicio de estas competencias de intervención, el legislador ha dispuesto en el artículo 11 y 16 de la Ley 336 de 1996, que para la prestación del servicio lo operadores deberán obtener la habilitación y el correspondiente permiso de operación o contrato de concesión.

Que conforme a lo establecido en los artículos 17 y 18 de la Ley 336 de 1996, el permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan en los reglamentos correspondientes, lo que obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas.

Que de acuerdo con lo establecido en el inciso segundo del numeral 5 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, *"El otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público a particulares no genera derechos especiales, diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos"* y los allí estipulados, conforme lo dispone el artículo 5 y 18 de la Ley 336 de 1996 son revocables, sin perjuicio de las indemnizaciones a que pueda haber lugar cuando se proceda por razones de interés público, según lo señaló la Corte Constitucional en la Sentencia C – 1078 de 2002.

Que la revocación de los permisos NO configura el único camino para la reconfiguración de la oferta en dirección a la satisfacción del interés general involucrado en la organización y prestación del servicio público de transporte terrestre de pasajeros. Así lo indico la Corte Constitucional en la Sentencia C – 043 de 1998 al señalar:

*"…cuando la actividad llevada a cabo por el particular involucra intereses que superan a los suyos propios y comprometen derechos de la colectividad en los que media un interés público, es deber de la Administración no sólo velar por su cumplimiento eficiente, so pena de revocar el permiso de operación, **sino también el de reacondicionarlo o adecuarlo, en forma razonada y justa, a las circunstancias sobrevinientes a su expedición**, y que hubieran sido determinantes para concederlo de haber existido en su oportunidad.*

*Ello en manera alguna busca desconocer el derecho que la Administración otorga al particular para operar un servicio público. Sin embargo, como ha quedado explicado, dado que se trata de una actividad en la que resulta comprometido*

*el interés general, el derecho otorgado es precario y temporal y, por tanto,* ***puede resultar afectado en cuanto a su ejecución****, o bien* ***por determinaciones de la Administración dirigidas a la optimización del servicio****, o bien por normas posteriores de carácter legal o reglamentario, también dictadas por motivos de utilidad pública o de interés general…"*

*Así entonces, tratándose del servicio público de transporte, en el que se encuentran comprometidos derechos constitucionales fundamentales como la vida y la integridad personal de los usuarios y, en general, el interés público,* ***la autorización inicial de los organismos estatales de control no puede ser inmodificable. En este caso****, sin perjuicio del poder de revocación que le asiste (art. 18 de la ley 336/96),* ***el Estado se encuentra más que facultado, obligado a actualizar, cuando las circunstancias así lo exijan, las condiciones de operación del servicio aun cuando con ello se afecten los derechos que, mediante el otorgamiento de licencias, se conceden a los particulares para la ejecución del mismo.*** *Tal actitud, si bien en apariencia rompe el principio de la intangibilidad de los actos administrativos derivado del precepto constitucional de la seguridad jurídica, encuentra sustento legítimo en la defensa de los derechos fundamentales de las personas y en la primacía del interés general sobre el particular, de consagración igualmente constitucional (arts. 1°, 2° de la C.P., entre otros)."* (Énfasis propio)

Que en el documento CONPES 3167 de 2002 es identificada la insuficiencia y las problemáticas que algunas malas prácticas generalizadas acarreaban en el Servicio Público de Transporte Terrestre Colectivo de Pasajeros de las diferentes ciudades, adoptándose en él la Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros con la cual se le haría frente a dichas dificultades; documento al que sucede el documento CONPES 3260 de 2003 que adopta la Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo, dirigida a apoyar la implementación de servicios en la modalidad de Sistemas Integrados de Transporte Masivo en ciudades con más de 600 mil habitantes.

Que tal y como se recuerda en el CONPES 3896 de 2017, la problemática no era en todo caso exclusiva de ciudades como las indicadas para el despliegue de Sistemas Masivos y se evidenciaron similares problemáticas en las ciudades con menor población, lo que *"hizo manifiesta la necesidad de dar continuidad a estos esfuerzos y, por tanto, establecer estrategias acordes a las características de estas ciudades que permitieran mitigar las dificultades existentes en el servicio de transporte público"*.

Que para este tipo de ciudades, impulsar la modalidad de transporte masivo, en aquel entonces regulada en el Decreto 3109 de 1997, en sustitución parcial de la modalidad de transporte público colectivo regulada en el Decreto 170 de 2001 no era una opción, y se requería una estrategia propia y acorde a las características de las ciudades intermedias. Así, según lo recuerda el CONPES 3896 de 2017, *"con la expedición del PND 2006-2010…, se instó al Gobierno nacional a la consecución de recursos para la implementación de SETP… De conformidad con esta Ley el Gobierno nacional expidió el Decreto 3422 de 2009"*.

Que en el Decreto No. 3422 del 9 de septiembre de 2009, proferido por el Ministerio de Transporte y compilado en la sección 2 del capítulo 2 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, se reglamentan los Sistemas Estratégicos de Transporte -SETP- en todo el país, en acatamiento a lo establecido en la Ley 1151 de 2007 "Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010", el cual se aplica integralmente en las ciudades que cuenten con cofinanciación de la nación.

Que de conformidad con lo dispuesto en el documento CONPES 3756 del 02 de agosto de 2013 *"Declaración de importancia estratégica del proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público del municipio de Neiva"*, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación recomiendan al CONPES *"Aprobar los recursos al proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para la ciudad de Neiva de acuerdo con el esquema de financiación y el cronograma descrito en el presente documento"*.

Que en atención a lo establecido en el artículo 8 de la Ley 336 de 1996, "*Las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción"*

Que de acuerdo con lo señalado en el Artículo *2.2.1.1.2.1.* del Decreto 1079 de 2015, *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte", "Son autoridades de transporte competentes… En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución…"*.

Que de acuerdo con la interpretación normativa realizada por el Consejo de Estado en la Sentencia 83402 del 26 de abril de 2007 arriba citada, *"el alcance general de la competencia del Alcalde… respecto del transporte público colectivo… comprende la de organizar la correspondiente actividad, diseñar, exigir y ejecutar políticas y condiciones para asegurar su efectiva, eficiente, segura y adecuada prestación… y, consecuentemente, ejercer su inspección, vigilancia y control"*, indicando adicionalmente que la competencia para *"diseñar y ejecutar las políticas de esa actividad,… implica tomar medidas más específicas y de carácter operativo o técnico para el desarrollo de esa actividad en sus diferentes modalidades, a fin de perseguir la efectividad de los principios, fines y objetivos que le fija la ley"*.

Que en ejercicio de sus competencias y en cumplimiento del artículo 7º. del Decreto 3422 de 2009, compilado en el artículo 2.2.1.2.2.7 del Decreto 1079 de 2015, previo convenio con la Nación, la Alcaldía del Municipio de Neiva, mediante el Decreto municipal 948 de 2013 adoptó el Sistema Estratégico de Transporte Público de Neiva, en el cual se definieron los lineamientos generales para la implementación de dicho Sistema.

Que de conformidad con lo establecido en el artículo 2 del Decreto municipal 809 del 21 de septiembre de 2020, la Secretaría de Movilidad será la Autoridad de transporte competente del Sistema Estratégico de Transporte de Neiva "SETP" y de acuerdo con lo indicado en el artículo 6 del miso decreto, a ella igualmente corresponde adoptar mediante acto administrativo la reorganización del servicio.

Que por disposición del artículo de la Ley 86 de 1989, modificado por el artículo 184 de la Ley 2294 de 2023, los sistemas de transporte públicos cofinanciados por la nación, como es el caso del Sistema Estratégico de Transporte Público de Neiva, deberán ser sostenibles y *"Para ello, las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas **a otras fuentes de financiación de origen territorial, si se requiere, deberán ser suficientes** para cubrir los costos de operación, administración y mantenimiento de los equipos"*.

Que El SETP – TRANSFEDERAL S.A.S, desarrolló los procesos de consultoría técnica para efectuar el rediseño del esquema operacional y financiero del sistema, considerando que las condiciones de demanda de pasajeros y la oferta para atender la misma, no habían sido objeto de actualización desde el año 2018, ni se había generado un análisis sobre los efectos de la PANDEMIA declarada por el COVID-19.

Que en los procesos de consultoría desarrollados por las firmas SAIP S.A y IKON Banca de Inversión S.A, se definieron las condiciones de operación para los próximos 15 años, ajustando el diseño a las características de la demanda actual y estructurando la oferta requerida para el desarrollo del proceso de operación del Sistema. El ejercicio requirió igualmente la modelación de los escenarios ajustados a las condiciones operacionales diseñadas, evaluando el cierre del modelo financiero para su operación, por lo cual resulta necesaria la modificación de la vigencia que deberá otorgarse a los permisos de operación, con la finalidad de no frustrar el correcto ciclo de la inversión que se exige de los actores.

Que dentro de la actualización de la estructuración, particularmente dentro del análisis técnico operacional del sistema, como parte de los instrumentos de adaptación de las condiciones de la oferta a las nuevas circunstancias, se concluye igualmente en la necesidad de realizar la redefinición de la tipología vehicular y se propone en términos que buscan responder a las actuales necesidades de la operación, en condiciones de eficiencia que coadyuve los esfuerzos por lograr la sostenibilidad financiera del Sistema, sin sacrificar la calidad del servicio proporcionado a los usuarios.

Que atendiendo lo dispuesto en el parágrafo del artículo 2.2.1.2.2.1.4. del Decreto 1079 de 2015 y en armonía con lo señalado en el artículo 2.2.1.2.2.1.1. del mismo texto reglamentario, las autoridades competentes deberán exigir que la reposición de vehículos se efectúe por la tipología vehicular que recomienden los estudios técnicos realizados para cada SETP.
Que de conformidad con lo indicado en el inciso primero del artículo 2.2.1.2.2.1.1. del Decreto 1079 de 2015, *"El parque automotor destinado a los Sistemas Estratégicos de Transporte Público deberá contar con homologación previa por parte del Ministerio de Transporte, el cual deberá estandarizarse y tener uniformidad de flota, cumpliendo con las especificaciones técnicas y ambientales vigentes"*.
Que de acuerdo con lo señalado en el numeral 1 del artículo 2.2.1.2.2.8. del Decreto 1079 de 2015, *"Por lo menos el 75% de las carrocerías deberán ser de producción nacional"*.
Que de armonía con lo indicado en el parágrafo del artículo 1 del Decreto Municipal 535 de 2014 y atendiendo lo señalado en el numeral 1 y el parágrafo del artículo 5 del Decreto Municipal 1060 de 2014, la Secretaría de Movilidad Municipal reestructuró oficiosamente el servicio y modificaron los permisos de operación a las empresas de transporte del municipio, con el objeto de implementar mediante reorganización del Transporte Público Colectivo el Sistema Estratégico de Transporte Público SETP de Neiva, y en dichos actos señaló la capacidad transportadora de las empresas de transporte.

**Comentado [AL1]:** La idea es hacer referencia específica a la resolución y su modificación (que resolvió el recurso) de cada una de las empresas.

Que atendiendo lo señalado por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado en la sentencia del 3 de septiembre de 1998, dictada dentro del proceso de radicación número 4980:

> *"la cuestionada fijación de una fecha límite para la reposición de los automotores que fueron retirados definitivamente…, no puede constituir violación del principio de libertad de empresa, porque en nada restringe el ejercicio de este derecho por parte de las empresas dedicadas al transporte, ya que no implica requisito ni exigencia adicional a las señaladas por la ley para constituirse y para funcionar. Por el contrario, se les incentiva en su desarrollo, toda vez que se les permite hacer uso de la capacidad disponible que deja el automotor retirado definitivamente, que su propietario no repuso.*
>
> (…)
>
> *El hecho de que la reposición deba obedecer a programas que implican la obtención de recursos y la aplicación integral del sistema de transporte, no impide per se que para los vehículos… se les pueda fijar a sus propietarios una fecha máxima para solicitar su reposición, (…) en la medida de que… al quedar fuera de servicio crearon una capacidad disponible no utilizada y a la cual debía dársele uso. Lo razonable, entonces, era ponerle un límite al no uso de la misma**. Además, según se desprende del artículo 6°, parágrafo 3, de la ley 105 de 1.993, la solicitud de reposición puede sujetarse a plazos**"*. (Enfasis propio)

Que, en relación con la facultad de las autoridades locales para la reglamentación de los procesos de reposición, la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, en providencia del 12 de abril del año 2015, radicada con el número 25000-23-24-000-2003-00495-02, afirmó:

> *"…tema que no es ajeno a las competencias otorgadas por el Constituyente en el numeral 2 del artículo 315 y el artículo 365 de la Constitución Política, pues como se dijo previamente, al ser la máxima autoridad en materia de transporte en la ciudad (…), es competente para organizar la actividad transportadora dentro de su jurisdicción, diseñar, exigir y ejecutar políticas y condiciones para garantizar la eficiente prestación del servicio público y bajo ese entendido puede organizar el desarrollo de la reposición de vehículos automotores de transporte público colectivo en la ciudad...*
>
> (…)

*…es claro que, como máxima autoridad en materia de transporte en su localidad, puede establecer condiciones de operatividad para acceder a la reposición.*

(…)

*…la reposición se tramita de acuerdo con la normativa definida por las autoridades competentes en materia de transporte dentro de su jurisdicción".*

Que por todo lo anterior, teniendo en cuenta que la capacidad transportadora de las empresas de transporte no es otra que la señalada en los permisos de operación vigentes y que de conformidad con ella, en principio es necesario que en el presente Decreto, en ejercicio de las competencias que le corresponden a la autoridad de transporte en el territorio, se dicten las putas generales en el contexto de las cuales las empresas puedan formular sus planes de reducción de flota.

Que para el efecto, encontramos que el parque efectivamente en operación se encuentra por debajo de la capacidad transportadora mínima asignada y considerando incluso aquel con vida útil vigente pero carente de los documentos requeridos para disponerse su operación, sigue estando la flota por debajo de la capacidad transportadora máxima autorizada en la reestructuración de los permisos. Análisis general del que solo puede excluirse a la empresa Flota Huila S.A., como puede verse a continuación:

| EMPRESAS | RES.70 Y 71 DE 2023 | | VEHICULOS VINCULADOS | | | ESTADO DE CUMPLIMIENTO |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | CAP MAX | CAP MIN | CON V/UTIL | TO VIGENTES | TO VENCIDAS | |
| COOMOTOR LTDA | 96 | 73 | 100 | 72 | 28 | No Cumple |
| COOTRANSHUILA LTDA | 90 | 70 | 76 | 60 | 16 | No Cumple |
| COOTRANSNEIVA LTDA | 39 | 31 | 38 | 27 | 11 | No Cumple |
| AUTOBUSES SA | 75 | 57 | 66 | 56 | 10 | No Cumple |
| FLOTA HUILA SA | 108 | 83 | 126 | 83 | 43 | Cumple |
| TOTAL | 408 | 314 | 406 | 298 | 108 | |

Que de acuerdo con lo anterior, las medidas de transición pueden limitarse a permitir la reposición o vinculación de vehículos solamente cuando exista disponibilidad de capacidad transportadora, determinando la misma exclusivamente a partir de la que se encuentra autorizada en los permisos de operación vigentes, siendo este el sentido en el que se dispondrá en el presente Decreto; de manera que, los vehículos de flota huila S.A. que superan la capacidad transportadora actualmente autorizada, podrán continuar en operación hasta que un hecho externo les excluya del servicio, como podría ser la pérdida, hurto, destrucción total del vehículo o finalización de su vida útil, y no podrán ser objeto de reposición si no se cuenta con la capacidad transportadora disponible para el efecto. Lo anterior sin perjuicio de la posibilidad de realizar cambios de empresa, dirigiéndose a cualquiera de aquellas con disponibilidad dentro de la capacidad asignada.

Que para garantizar la sostenibilidad del SETP y atender la obligación legal señalada en el párrafo anterior, mediante el Decreto Municipal 1033 de 2021 se creó el fondo de estabilización tarifaria y de subvención FET, se reglamentó su operatividad y funcionamiento, todo con el propósito de fortalecer la financiación de la operación del Sistema Estratégico de Transporte Público de la ciudad de Neiva.

Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 del Decreto Municipal 1060 del 30 de octubre de 2014, corresponde a la Secretaría de Movilidad, como autoridad de transporte del municipio de Neiva, adoptar las medidas tendientes a garantizar la continuidad del Servicio de Transporte Terrestre Automotor Colectivo en la ciudad durante la etapa de transición. En el mismo sentido, el artículo 8 ibídem establece que *"la Secretaría de Movilidad podrá determinar el desmonte gradual de las rutas cuyo permiso de operación pierda vigencia, de manea que la cesación de la operación de tales rutas no se produzca en un mismo instante de tiempo, sino en forma paulatina y al mismo ritmo de implantación de las correspondientes rutas reestructuradas".*

Que de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.2.2.3. del Decreto 1079 de 2015, los sistemas estratégicos de transporte público están orientados, entre otros objetivos, a lograr una movilidad integrada, eficiente y accesible y, para el logro de estos fines, por disposición del numeral 4 del artículo citado, se estructuran, diseñan e implementan como *"una red jerarquizada de rutas o servicios de transporte público según su función y área servida"*. De tal manera, el modelo de operación de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público, según se dispone en el artículo 2.2.1.2.2.1.1. ibídem, no es otro que el de *"una arquitectura de rutas o servicios, …bajo la modalidad de red de servicios, conformados por rutas jerarquizadas, diseñadas de conformidad con los estudios técnicos respectivos"*, para lo cual, de acuerdo con lo señalado en el artículo 2.2.1.2.2.5.2. del Decreto 1079 de 2015, *"los permisos de operación de rutas otorgados a las empresas de* transporte público colectivo y mixto, serán reemplazados por la nueva red de servicios, de acuerdo con los estudios técnicos".

Que de acuerdo con lo señalado por el artículo 2.2.1.2.2.1.2. del Decreto 1079 de 2015, *"La autoridad de transporte competente deberá oficiosamente, sustentado en los respectivos estudios técnicos, reestructurar el servicio, respetando los criterios de equidad y proporcionalidad de las empresas en el mercado".* Procedimiento que, de conformidad con lo señalado en el parágrafo 2 ibídem, configura una forma de implementación del sistema denominada reglamentariamente como reorganización del servicio y que da lugar al reemplazo de los permisos de operación anteriores mediante la modificación de las condiciones de organización del servicio y la expedición del correspondiente acto administrativo a través de la cual materialmente ocurre el reemplazo de que trata la norma.

Que, de conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 1 del artículo 2.2.1.2.2.1.2. del Decreto Nacional 1079 de 2015, dentro del proceso de reorganización corresponde a la autoridad de transporte o quien esta delegue, suprimir, modificar, recortar, fusionar, empalmar o prolongar las actuales rutas, sin que para ello existan limitaciones de longitud, recorrido y/o nivel de servicio; adicionalmente, podrá modificar las frecuencias, horarios, clase, número de vehículos y capacidad transportadora, de conformidad con los estudios técnicos realizados para tal efecto, o declarar la vacancia de las rutas.

Que si bien de conformidad con el parágrafo 2 del artículo 2.2.1.2.2.1.2. del Decreto 1079 de 2015, la reorganización del servicio que en el inciso primero del mismo artículo se consagra, podría ser considerada exclusivamente una facultad para la implementación del Sistema y operaría por ende una sola vez dado su propósito único, la aplicación supletoria del artículo 2.2.1.1.7.3. del Decreto 1079 de 2015, realizable en atención a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.2.5.4. ibídem, faculta a la autoridad de transporte para reestructurar de oficio en cualquier tiempo las autorizaciones otorgadas para la prestación del servicio cuando las necesidades de los usuarios lo exijan. Reestructuración que según lo indicado por el Consejo de Estado, entre otras, en sentencias del 26 de noviembre del 2008, Radicación No. 25000-23-24-000-2002-00480-01 y del 28 de mayo de 2009, Radicación No. 73001-23-31-000-2003-00436-01, *"hace relación a todos los elementos comprendidos en la definición y no solamente al recorrido, por lo cual bien podía la entidad demandada variar el nivel de servicio, la clase de vehículo, el horario y la frecuencia"*, así, ésta *"puede darse en las rutas, frecuencias, horarios, nivel de servicio, etc.* [y deberá adoptarse] *teniendo en cuenta, entre otros factores, las necesidades del conglomerado social que hagan uso de las mismas y cumpliendo para el efecto los requisitos legales establecidos"*, para el caso, los correspondientes estudios técnicos, que no pueden en sus requisitos y condiciones, ser confundidos con los que corresponden a los estudios para la determinación de las necesidades insatisfechas de movilización de que trata el artículo 2.2.1.1.5.5. del Decreto 1079 de 2015 y la *"Resolución 02252 del 8 de noviembre de 1999 "Por la cual se establece el Manual y Formatos para determinar las necesidades de movilización de pasajeros para el transporte terrestre colectivo Metropolitano, Distrital y/o Municipal"*. Así se pronunció la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Concejo de Estado, en la Sentencia del 14 de abril de 2016, dictada dentro del expediente con número de radicación 76001-23-31-000-2001-00872-01, en la cual indicó:

> *"No cabe duda alguna que la norma transcrita, contiene una autorización para que la autoridad competente en este caso la Secretaría de Tránsito y Transporte de Cali, efectuara una reestructuración para mejorar la prestación del servicio público de transporte en dicha ciudad, que si bien es cierto según la normativa debe estar sustentada dicha reestructuración en un "estudio técnico en condiciones normales de demanda", igualmente lo es que no se puede considerar que dicho estudio sea el mismo al que aluden los artículos 25 y 27 del Decreto 1558 de 1998, pues se reitera, este estudio técnico es para la etapa inicial cuando se concursa para obtener el contrato de concesión u operación o para lograr el permiso o licencia de funcionamiento, mientras que el supuesto del artículo 36 analizado, es el del estudio técnico para la reestructuración del servicio público que ha de entenderse, ya se está prestando.*

Que si bien los artículos 25 y 27 a que se refiere el antecedente no se encuentran vigentes, la regulación en ellos contenida se preserva en todo su sentido en el artículo 27 del Decreto 170 de 2001, compilado en el Decreto 2.2.1.1.5.5. Decreto 1079 de 2015, disposición actualmente vigente, conservando el antecedente así, a su vez, una referencia y posición frente a un marco normativo vigente.

Que bien sea mediante la reorganización del servicio dispuesta en el artículo 2.2.1.2.2.1.2. del Decreto 1079 de 2015 o la reestructuración del servicio consagrada en el artículo 2.2.1.1.7.3. ibídem, la autoridad de transporte, conforme lo sostuvo la Corte Constitucional en la Sentencia C – 043 de 1998, *"más que facultada,* [se encuentra] *obligad*[a] *a actualizar, cuando las circunstancias así lo exijan, las condiciones de operación del servicio"*, facultad que podrá desarrollar en cualquier tiempo con base en los respectivos estudios técnicos, incluso por razones de optimización del servicio.

Que para la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público del Municipio de Neiva, se realizó la estructuración técnica, legal y financiera de detalle del Sistema Estratégico de Transporte, estudio elaborado por el Consorcio Cal y Mayor – IKON.

Que en el estudio realizado se diseñó la arquitectura de rutas y servicios del Sistema Estratégico del Municipio *"…bajo la modalidad de red de servicios, conformados por rutas jerarquizadas"* conforme lo exige el modelo de operación de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público por disposición del artículo 2.2.1.2.2.1.1. del Decreto 1079 de 2015 y se formuló el diseño operacional y demás características del Sistema, como medidas necesarias para superar las problemáticas identificadas en el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo y configurar una oferta de servicio público en condiciones de eficiencia que permitan dar una adecuada respuesta a las necesidades sociales.

Que para el efecto, se hace necesario modificar los permisos de operación de los actuales operadores y, dado que es posible la modificación de los servicios contenidos en los permisos, incluso de "*todos los elementos comprendidos en la definición y no solamente al recorrido"*, la variación que en esta oportunidad es necesario realizar, para evitar la dispersión de los actos administrativos de autorización y facilitar el seguimiento del cumplimiento de las condiciones adecuadas de prestación del servicio, se encuentra pertinente llevarla a cabo mediante la expedición de una nueva resolución que, como nuevo acto administrativo, contenga integralmente los términos de los permisos de operación, considerando las nuevas condiciones que les corresponden atendiendo las modificaciones que se proceden a realizar respecto de su configuración anterior. Así, con fundamento en las facultades de reorganización y reestructuración del servicio, los permisos serán modificados, no revocados; modificación que se introducirá mediante la expedición de un nuevo acto administrativo que recoja el permiso de operación con las nuevas condiciones de organización del servicio. De esta manera, conforme una noción material, la revocatoria de la

resolución que previamente los contenía se realiza para la modificación de los permisos, sin que estos en ningún sentido puedan afirmarse revocados, pues sobre estos opera una modificación mediante la expedición de un acto administrativo que ahora establece los nuevos términos que se requieren para la adecuada satisfacción del interés general, conforme se identificó necesario en los estudios técnicos que soportan la decisión, los cuales además acreditan la viabilidad jurídica, técnica y financiera de las modificaciones a ser implementadas.

Que conforme a lo establecido en los artículos 17 y 18 de la Ley 336 de 1996, el permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan en los reglamentos correspondientes, lo que obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas. No obstante, si considera el operador que no está en capacidad de prestar el servicio en las condiciones establecidas en los actos de autorización dada la modificación oficiosa del servicio, conserva su facultad, contenida en el artículo 2.2.1.1.8.7. del Decreto 1079 de 2015, para solicitar el desistimiento de los servicios que le han sido autorizados; facultad que resulta aplicable en forma supletoria y por tal carácter debe entenderse viable en un sentido que armonice y no resulte incompatible con la regulación que rigen la adopción, implementación y operación de los SETP.

Que siendo autorizados los servicios SETP como un sistema de rutas dentro de una 'red de servicios' que se compone de rutas que en su conjunto procuran la integración entre ellas para garantizar la accesibilidad, así como el equilibrio financiero mediante un diseño del sistema en el que la asignación de servicios busca además de la equidad entre los operadores autorizados, la viabilidad mediante la compensación de las rutas deficitarias con rutas superavitarias autorizando unas y otras conjuntamente como sistema o subsistema de rutas, la aplicación supletiva de la posibilidad de solicitar el desistimiento de servicios implica que solo son procedentes los desistimientos de servicios sobre el total de los servicios autorizados o sobre el grupo de servicios que, vistos en conjunto, permitan preservar la configuración del sistema en su equilibrio financiero y técnico. De manera que, siendo autorizado el servicio como sistema de rutas, serán desistibles los sistemas de rutas autorizados y no las rutas individuales de las que vistas en conjunto se compone el Sistema o subsistema respectivo; de cualquier otra manera, de la regulación que posibilita el desistimiento de servicios no podría darse aplicación supletiva por cuanto devendría incompatible.

Que se hace necesario para la implementación del diseño operacional del Sistema Estratégico de Transporte Público Colectivo SETP de Neiva, del Sistema mismo en su integridad, así como para propender por el incremento de la demanda de pasajeros de este modo de transporte, satisfaciendo las necesidades de viajes de los ciudadanos al tiempo que se reduce la accidentalidad de los usuarios, se mejora la seguridad vial, la calidad del ambiente y se implementan mecanismos de gestión de la demanda, desarrollar una transición ordenada de los modelos de operación de manera que las empresas puedan realizar las trasformaciones que les corresponden sin detrimento de la calidad del servicio para los ciudadanos.

Que todo lo anterior hace necesario, para concretar la transición y entrada en operación del Sistema Estratégico de Transporte Público Colectivo de Neiva – SETP, que la autoridad de transporte modifique oficiosamente los permisos de operación otorgados a las empresas de transporte en la jurisdicción municipal en la modalidad de transporte colectivo.

Que a la empresa de transporte COOMOTOR LTDA., mediante la habilitación con Resolución No. 248 de 2002 y expedida por la Alcaldía del municipio de Neiva, le fue concedida la habilitación para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros en este Municipio y que mediante el Decreto 335 del 20 de agosto de 2002 expedida por la Alcaldía del municipio de Neiva, y en el proceso de reorganización, se le concedió permiso de operación mediante la asignación de servicios en la modalidad de servicio de transporte terrestre público colectivo de pasajeros en el Radio de Acción Municipal.

Que a la empresa de transporte COOTRANSNEIVA LTDA S.A., mediante la habilitación con Resolución 0485 del 30 de octubre de 2000 expedida por la Alcaldía del municipio de Neiva, le fue concedida la habilitación para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros en este Municipio y mediante el Decreto 335 del 20 de agosto de 2002 expedida por la Alcaldía del municipio de Neiva, y en el proceso de reorganización, se le concedió permiso de operación mediante la asignación de servicios en la modalidad de servicio de transporte terrestre público colectivo de pasajeros en el Radio de Acción Municipal.

Que a la empresa de transporte a la empresa COOTRANSHUILA LTDA, mediante la habilitación con Resolución 0014 del 25 de enero de 2002 expedida por la Alcaldía del municipio de Neiva, le fue concedida la habilitación para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros en este Municipio y mediante el Decreto 335 del 20 de agosto de 2002 expedida por la Alcaldía del municipio de Neiva, y en el proceso de reorganización, se le concedió permiso de operación mediante la asignación de servicios en la modalidad de servicio de transporte terrestre público colectivo de pasajeros en el Radio de Acción Municipal.

Que las empresas COOMOTOR LTDA, COOTRANSHUILA LTDA y COOTRANSNEIVA LTDA, hoy habilitadas y con permisos de operación para la prestación del Transporte Público Colectivo en la jurisdicción del municipio de Neiva, atendiendo lo dispuesto, entre otros, en el artículo 2.2.1.2.2.2., en el numeral 8 del artículo 2.2.1.2.2.7, en los artículos 2.2.1.2.2.2.3 y 2.2.1.2.2.2.4., todos los anteriores del Decreto 1079 de 2015, tiene ellas la condición de operadores del Sistema Estratégico de Transporte Público, en la medida que para la implementación del mismo se ha recurrido a la reorganización del servicio, para lo cual se deberán modificar los actos administrativos de otorgamiento de permisos atrás relacionados y cualquier otro anterior o posterior a los referidos que contenga permisos de operación o autorización para la prestación del servicio público

de transporte terrestre automotor colectivo municipal de pasajeros en la jurisdicción del municipio o del sistema estratégico de transporte público de Neiva.

Que a través de la resolución 071 de noviembre de 2023, "POR MEDIO DE LA CUAL SE RESULEVE LOS RECURSOS DE REPOSICION INTERPUESTOS POR LAS EMPRESAS COOMOTOR, COOTRANSHHUILA Y COOTRAANDES LTDA, EN CONTRA D ELA RESOLUCION 050 DEL 31 DE AGOSTO DE 2023", se concede permiso de operación, para la operación conjunta del sistema de rutas al OPERADOR OPITA S.A.S.

Que el esquema operacional viene desarrollando su pre-operación de acuerdo con las condiciones del PLAN DE ACCION formulado para tal propósito y con el cual se da por reorganizado el esquema de operación para la futura operación formal del SETP de la ciudad de Neiva.

Que en su condición de autoridad de transporte y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 del Decreto Municipal 809 del 21 de septiembre de 2020 y su modificación prevista en el Decreto XXXX del año 2025, la Secretaría de Movilidad de Neiva se encuentra facultada para modificar y adaptar el cronograma de implementación del Sistema a las nuevas condiciones de autorización y servicios, con base en los estudios de actualización de la Estructuración; de tal forma que la operación y por tanto la prestación del servicio, se ajuste a los nuevos requerimientos establecidos para el Sistema en los estudios de estructuración y en los actos administrativos expedidos con fundamento en dichos estudios.

Que las empresa de transporte COOMOTOR LTDA, COOTRANSHUILA Y COOTRANSNEIVA, hoy habilitadas y con permisos de operación vigentes para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros colectivo – TPC en el municipio de Neiva han manifestado su voluntad y compromiso de suscribir un convenio de colaboración empresarial con el objetivo de conformar un operador y administrador del sistema de rutas del SETP de Neiva, como una estructura organizacional única para la planeación y ejecución de los servicios autorizados y viabilizar la implementación del Sistema mediante el ejercicio de las facultades de reorganización del servicio que corresponden a la autoridad de transporte.

Que, en materia de Transporte Público Colectivo, le corresponde a la autoridad de transporte del municipio de Neiva determinar la necesidad real de flota para atender la demanda en condiciones de calidad, seguridad, accesibilidad y oportunidad, formando parte de sus competencias la determinación de la capacidad transportadora que se la autoriza a las empresas de transporte público de pasajeros en el marco del TPC, en su transición al Sistema y en la operación plena del SETP de Neiva, según se lee en el numeral 3 del artículo 2.2.1.2.2.3., en el inciso primero del artículo 2.2.1.2.2.1.4., en el parágrafo 1 del artículo 2.2.1.2.2.1.2. del Decreto Nacional 1079 de 2015 y en el artículo 5 del Decreto Municipal 1060 del 30 de octubre de 2014.

Que, de conformidad con los estudios técnicos de estructuración y su actualización, adelantado por el ente gestor SETP – TRANSFEDERAL S.A.S, para la ejecución de la totalidad del diseño operacional del Sistema se requiere de un mínimo de **DOSCIENTOS DIECISIETE (217) y un máximo de DOSCIENTOS CUARENTA (240)** vehículos, para la lo cual se tiene en cuenta la asignación de flota en los diferentes periodos del día hábil, tomando en cuenta los diagramas de carga (demanda) de la rutas, la tipología vehicular del sistema, así como los criterios de capacidad y tiempo de espera de los usuarios, optimizando los procesos de operación y mantenimiento que garantiza la eficiencia financiera y de sostenibilidad del sistema.

Que la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo, consejero Ponente Doctor RAFAEL E. OSTAU DE LAFONT PIANETA en Sentencia del 26 de abril de 2007, dictada dentro del proceso de radicación núm. 25000 2324 000 2003 00834 02, indicaba que el concepto de sobre oferta de vehículos se encuentra excluido del transporte público. Sobre el particular, expresamente indicaba:

> *"la capacidad transportadora, tanto de las empresas como la global, sólo puede obedecer a las necesidades de movilización que se determinen técnicamente…*
> *[…]*
> *Además, es necesario agregar que toda la temática sobre la capacidad transportadora está sustentada sobre el presupuesto según el cual las empresas* ***solo deben prestar el servicio con los vehículos legal y estrictamente requeridos para ello, consideración que excluye categóricamente el concepto de "sobreoferta" y que explica la necesidad de eliminarla en beneficio de la racionalización del parque automotor y de la calidad del servicio.*** *Este criterio inequívocamente se desprende de lo dispuesto por el artículo 42 del Decreto 170 de 2001: "La capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados".*

Que en atención de lo establecido en el artículo 2.2.1.2.2.1.4. del Decreto 1079 de 2015, "*Los estudios técnicos definirán la flota del transporte público colectivo que se utilizará para cada SETP y las pautas para la transición, racionalización de la oferta y la modernización del parque automotor"* y atendiendo lo estipulado en el inciso segundo del artículo 5 del Decreto Municipal 1060 del 30 de octubre de 2014, a la Secretaría de Movilidad le corresponde garantizar el cumplimiento de las condiciones operativas del sistemas y establecer los términos, condiciones, plazos y procedimientos para la presentación y aprobación del plan progresivo de reducción de la flota en la media que exista un excedente y vigilar su cumplimiento.

Que por tratarse de un sistema de transporte que, en su estructuración define las condiciones de la oferta que encuentra adecuada y eficiente para atender la demanda de los habitantes del territorio, la cual es claramente un hecho o circunstancia diacrónica en la medida que evoluciona o se transforma en el tiempo, entre otras, de acuerdo a las condiciones de crecimiento

de la ciudad y de los diferentes modos de transporte que operan sobre la malla vial del municipio y su incidencia en el sistema estratégico de transporte publico colectivo, es necesario que la autoridad de transporte garantice la actualización o ajustes a la oferta de conformidad con los resultados de los ejercicios permanentes de planeación y de conformidad con los resultados de los estudios técnicos que así lo recomienden, desarrollados para evaluar las condiciones de operación del sistema y evaluar los ajustes, modificaciones, preservando siempre el equilibrio y sostenibilidad operacional y financiera del sistema.

Que las inversiones previstas en los diferentes componentes del SETP de Neiva, posibilitada por el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, modificado por el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019, el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019, y el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, no constituyen auxilios en los términos del artículo 355 de la Constitución Política, y se dirigen, por el contrario, a la reducción de la tarifa que correspondería a los usuarios en condiciones de mercado, por lo que se hace necesario garantizar su disposición en la operación a través de alternativas que permitan reducir efectivamente los costos asociados a la operación, especialmente en relación con los Patio Talleres, de manera que esta inversión pública en la infraestructura de patios y talleres, no siendo un alivio dirigido al empresario, como medida de intervención en la economía a través de inversión pública, posibilite el acceso de las personas al servicio, descargando dichos costos de la tarifa para hacer accesible el servicio de transporte a los usuarios, cumpliendo el principio de eficiencia establecido en el numeral 5 del artículo 27 de la Ley 1454 de 2011, conforme el cual, es deber de las entidades territoriales garantizar *"que el uso de los recursos públicos y las inversiones que se realicen en su territorio, produzcan los mayores beneficios sociales, económicos y ambientales"*.

Que al municipio corresponden las facultades descritas en el literal "d" del artículo 1 del Decreto 80 de 1987, de acuerdo con las cuales a éste corresponde *"adoptar las medidas necesarias para asignar la localización adecuada de las empresas transportadoras*"; facultades que pueden a su vez afirmarse implícitamente señaladas dentro de las competencias que para la organización del transporte le son asignadas en el artículo 8 de la Ley 336 de 1996 a las autoridades en sus respectivas jurisdicciones y, para el caso de los patio talleres y terminales de despacho, como infraestructuras de transporte según lo señalado por el numeral 10 del artículo 4 de la Ley 1682 de 2013, se preservan éstas como competencias, no solo en las facultades de organización del transporte, sino también: en la facultad para reglamentar los usos del suelo contenida en el literal "d" del numeral 4 del artículo 29 de la Ley 1454 de 2011; en el numeral 2 del artículo 8 de la Ley 388 de 1997, que contempla la localización de la infraestructura para el transporte dentro de las acciones urbanísticas que corresponden a los municipios; en el artículo 8 de la Ley 1682 de 2013 de acuerdo con el cual, la eficiencia en los proyectos de infraestructura de transporte, como principio bajo el cual, entre otros, se planeará y desarrollará la infraestructura del transporte, implica que con dichos proyectos de infraestructura se buscará la adecuada organización de los diversos modos de transporte; y en el artículo 57 de la Ley 336 de 1996 que reconoce, incluso en los servicios entre diferentes municipios, la facultad de las autoridades territoriales para disponer sobre el uso de su propia infraestructura. Todas las anteriores derivadas de la autonomía que a los territorios corresponden de conformidad con lo establecido en el artículo 287 de la Constitución Política y conforme al cual corresponde a estos administrar los recursos para el cumplimiento de sus funciones, una de ellas garantizar la prestación eficiente del servicio público de transporte.

Que en ejercicio de las competencias relacionadas en el párrafo anterior y en dirección a materializar el principio de eficiencia *en el ejercicio de competencias,* que busca "*que el uso de los recursos públicos y las inversiones que se realicen en su territorio, produzcan los mayores beneficios sociales, económicos y ambientales"* y del principio de eficiencia en los proyectos de infraestructura de transporte que exige de las autoridades buscar *"la optimización del sistema de movilidad integrado, la adecuada organización de los diversos modos de transporte",* y de acuerdo con lo concluido en los estudios que dan lugar a la presente resolución, se hace necesario autorizar y ordenar a las empresas de transporte habilitadas para la operación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Neiva, la realización de sus operaciones desde el patio taller correspondiente a los segmentos asignados para la operación del subsistema de rutas que se conforman con la reestructuración que en el presente acto se realiza, de forma que se garantice la materialización de las condiciones que, de conformidad con los estudios de estructuración, permiten el cumplimiento de los principios mencionados en dirección a la adecuada satisfacción del interés general mediante la prestación eficiente del servicio público de transporte. Para el efecto, se deberá permitir a la empresa adelantar a su cargo y durante el periodo de transición de la operación, las acciones correspondientes dirigidas a establecer las condiciones de funcionalidad de los espacios que ocupará en el patio taller, tales como: conectividad, implementación del espejo del Sistema de Gestión y Control de Flota, plan de manejo ambiental, suministro de combustible, entre otros.

Que como quiera que la estructuración técnica, legal y financiera del SETP – ETLF, contempla que el operador del servicio también podrá participar de la operación de recaudo de la tarifa cobrada a los usuarios y que por disposición de los incisos 5 y 6 del artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, el agente operador de transporte o sus vinculados pueden operar el sistema de recaudo centralizado y, para el efecto, en los casos en que existan múltiples operadores de transporte, siempre que todos ellos constituyan un único operador de recaudo y que el operador así conformado tenga por objeto desarrollar operaciones de recaudo en los Sistemas de Recaudo Centralizado de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público, al estar constituida ella por todos y cada uno de los operadores de transporte autorizados para la operación del SETP deberá también implementar las medidas que correspondan para realizar la labor de recaudo, en los términos que para ello se contemplan en los estudios correspondientes, acreditando previamente el cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto 1567 de 2020, la Resolución No. 20203040034065 de 2020 y las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

Que en atención a lo señalado en el inciso 6 del artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, *"cuando no se logre la participación de todos los operadores de transporte en el agente de recaudo, la entidad territorial, el ente gestor o quien estos deleguen deberá adjudicar la operación del servicio de recaudo centralizado mediante licitación pública o convenio interadministrativo"*.

Que, en mérito de lo expuesto,

**RESUELVE**

**ARTÍCULO 1. REESTRUCTURACIÓN DEL SERVICIO.** Reestructurar oficiosamente los servicios autorizados a las empresas de transporte público colectivo COOMOTOR LTDA, identificada con NIT 891.100.279-1, COOTRANSHUILA LTDA identificada con el NIT 891.100.299-7, COOTRANSNEIVA LTDA identificada con el NIT 891.100.916-3 con domicilio en el municipio de Neiva y, con base en los estudios de actualización de las condiciones técnicas y financieras del Sistema Estratégico de Transporte Público de Neiva y en armonía con lo dispuesto los Decretos Municipales 948 de 2013, 535 del 2014, 1047 de 2014, 1060 de 2014, 0809 de 2020 y 1033 de 2021 y en el Decreto 1079 de 2015 y las normas que las modifiquen, adicionen y sustituyan.

La reestructuración del servicio implica la actualización y por ende la modificación de los servicios autorizados en los permisos de operación asignados a cada una de ellas con anterioridad a la expedición de la presente resolución.

**ARTÍCULO 2. PERMISO DE OPERACIÓN DE UN SUBSISTEMA DE RUTAS.** Otorgar a la empresa de transporte COOMOTOR LTDA identificada con el NIT 891.100.279-1, como empresa de transporte debidamente habilitada para la prestación del servicio público colectivo urbano, el permiso de operación del Sistema de rutas SETP, conformado como subsistema por las rutas que resultan de la modificación del permiso que previamente ostentaba, y que en sus nuevas condiciones se integra como se detalla a continuación:

| **RUTA** | **Tiempo de viaje** | **Long Kms** | **Velocidad promedio km/h** |
|---|---|---|---|
| 910 | 2:31:43 | 31,8 | 15 |
| **RUTA REEMPLAZADA** | **Grupo tipología vehicular** | **Capacidad máxima** | **Capacidad máxima** |
| R11 | B | 13 | 14 |
| **DESCRIPCIÓN DE RECORRIDO** | | | |
| **SALIDA:** Esta ruta inicia en la cerrera 7 con calle 90 pasando por el Cai del barrio Galindo seguidamente por la misma 7ª pasa por la estación de servicio de Coomotor, calle 82c por el mismo sentido gira a la derecha por la calle 81c hasta llegar a la carrera 4ª desviándose a la calle 82b detenidamente hace un giro a la derecha tomando la carrera 3ª seguidamente ser la av segunda más adelante se gira a la derecha por la calle 72 hasta salir a la carrera primera donde se gira a la izquierda para tomar el barrio la inmaculada por esta misma ruta de la carrera 1ª pasamos por la iglesia del barrio Chicalá, la EDS del barrio Chicalá, pasando por las instalaciones de la CAM, barrio las mercedes, por el ancianato, pasando por el colegio liceo, canchas de sintética de futbol, colegio Inem y universidad Surcolombiana llegamos a intercambiador vial por debajo del mismo tomamos la glorieta hacia la izquierda y luego tomamos la ruta hacia el centro de la ciudad pasamos por el puente pastrana carrera 2, sigue directo por la carrera segunda hasta llegar a la calle 4 donde gira a la izquierda, directo hasta llegar a la carrera 7 gira a la izquierda, por esta misma via sentido sur norte, hasta llegar a la calle 8 (caldo parado) donde gira a la derecha tomando la misma calle 8, sigue directo hasta llegar a la carrera 14 donde hacemos el giro a la izquierda donde vamos a salir al colegio ANGEL MARIA PAREDES para hacer el giro a la derecha y tomar la calle 9 seguidamente por esta misma calle llegamos a la carrera 16 (frente al hospital) donde hacemos el giro a la izquierda, sigue directo por la carrera 16 hasta llegar a la calle 12 donde gira a la derecha, directo hasta la carrera 17 gira a la izquierda, llega a la calle 12 en donde gira a la derecha, sigue directo por la calle 12 hasta llegar a la calle 11 donde gira a la derecho, sigue directo hasta llegar a la carrera 28 y gira a la izquierda, hasta llegar nuevamente a la calle 12 en donde da un giro a la derecha, llega a la calle 14 y gira a a izquierda, sigue directo hasta llegar a la carrera 30 donde gira a la izquierdar hasta llegar a la calle 19, directo pasando por la universidad Antonio Nariño seguidamente por esta misma via mas adelante nos encontramos con el almacen D1 carrera 46, por el Cai del barrio Villa Cafe seguimos con el recorrido y llegamos al semáforo del barrio las palmas donde hacemos un giro a la izquierda para pasar a la carrera 52 seguimos en línea recta hasta llegar a la calle 26 donde finaliza esta ruta. | | | |

**RETORNO:** Esta ruta es la de regreso la cual empieza en la carrea 52 barrio Las Palmas hasta llegar a la calle 22 donde hacemos un giro a la izquierda seguidamente continuamos por la misma calle mas adelante nos encontramos con la institución educativa HUMBERTO TAFUR CHARRY mas adelante hacemos un giro a la izquierda por la carrera 59 por esta misma via llegamos a la esquina del barrio las palmas donde giramos a la izquierda para tomar la calle 21 directo hasta llegar a la carrera 59 donde hace un giro a la izquierda, sigue hasta llegar a la calle 22 y gira a la izquierda, sigue directo para salir nuevamente a la carrera 52 donde gira a la derecha para salir a la calle 19, calle 20, sigue directo la av. Buganviles hasta llegar a la carrera 19 donde gira a la izquierda, directo hasta llegar a la calle 15 gira a la derecha, calle 14, directo pasando por debajo del intercambiador vial de la Toma, sigue directo y en la primera curva giramos a la izquierda para devolverse por la av la Toma, hasta llegar a la carrera 15b y gira a la derecha, sigue directo hasta la calle 9 en la esquina del Hospital, gira a la derecha, sigue por la calle 9 hasta llegar a la carrera 14 donde gira a la izquierda, sigue hasta llegar a la calle 8 y gira a la derecha, sigue directo llegando a la carrera 7 y gira a la izquierda, sigue por la carrera 7 y llega a la calle 6 gira a la derecha, sigue en línea recta por esta misma calle, sigue directo hasta llegar a la carrera 2 donde gira a la derecha, sigue en línea recta por la carrera 2 pasando por el centro comercial los comuneros sentido sur – norte, sigue directo hasta llegar al Intercambiador de la Usco, sigue para tomar la carrera 2 barrio Cándido, directo hasta llega a la calle 45 donde gira a la izquierda, hasta llegar a la esquina de la carrera 1 donde giramos hacia la derecha para seguir por esta misma carrera, sigue directo por la carrera 1 hasta llegar a la calle 70 donde gira a la derecha, directo hasta la carrera 3 gira a la izquierda, por esta misma vía seguimos derecho hasta llegar a la calle 82b donde giramos a la derecha la cual direcciona mas adelante a la calle 81c por esta misma via segue en línea recta hasta salir a la carrera 7ª donde hace el giro a la izquierda, sigue en línea recta hasta llegar al cai del barrio Galindo, donde finaliza la ruta.

| RUTA | Tiempo de viaje | Longitud Km | Velocidad promedio km/h |
|---|---|---|---|
| 946 | 1:29:52 | 22,7 | 18 |
| **RUTA REEMPLAZADA** | **Grupo tipología vehicular** | **Capacidad mínima** | **Capacidad máxima** |
| R49 | B | 7 | 8 |

**DESCRIPCIÓN DE RECORRIDO**

**SALIDA:** Inicia en el Barrio Galindo Cra 7 con calle 90 , sigue por la Cra 7 hasta llegar a la carrera 26 , de ahí sigue y pasa por el Éxito continua por la carrera 26 hasta llegar al semáforo donde gira a la izquierda para tomar la Cra 7, de ahi sigue por toda la cra 7 pasa por todo el centro hasta pasar el puente torcido , pasa por la Glorieta Terpel de Coomotor , sigue por la Cra 7 sur, toma la Glorieta DOMO, toma la Transversal 5, toma la Cra 5 pasa por la glorieta de jardines el paraíso y gira a la derecha para tomar la Avenida Ines García Duran , toma la Glorieta y llega a Mercaneiva.

**RETORNO:** Inicia en Mercaneiva , pasa por sur abastos , gira a la izquierda para tomar la Cra 5, pasa por la glorieta jardines el paraíso , sigue por la Cra 5 hasta la Transversal 5, sube y toma la glorieta el DOMO para continuar por la Cra 7 , pasa por la Glorieta Terpel de Coomotor y sigue por toda la Cra 7 hasta tomar la Avenida 26 , sigue por la Avenida 26 , pasa por San Pedro Plaza , continúa hasta tomar la Cra 7 vía Neiva - Tello , sigue por la cra 7 hasta llegar al barrio Galindo con calle 90.

| RUTA | Tiempo de viaje | Longitud Km | Velocidad promedio km/h |
|---|---|---|---|
| 146 | 1:30:17 | 26,8 | 15 |
| **RUTA REEMPLAZADA** | **Grupo tipología vehicular** | **Capacidad mínima** | **Capacidad máxima** |
| R90 | B | 10 | 11 |

**DESCRIPCIÓN DE RECORRIDO**

**SALIDA:** Inicia en el barrio Santa Rosa toma la carrera 3, sigue directo pasando la carrera 2 hasta la calle 72 donde gira a la derecha, sigue directo hasta la carrera 1 donde gira a la izquierda, sigue directo pasando por el Colegio San Miguel Arcagel, el CAI de Cándido, llega al intercambiador de la USCO, pasando por el Puente Pastrana, carrera 2, sigue directo atravesando la calle 21 donde encontramos el albergue infantil y el Instituto educativo técnico superior por el costado oriental y por el costado occidental el cementerio central, continúa la ruta por la Carrera segunda realizando su recorrido por AV la toma, sigue directo por la carrera 2 hasta llegar a la calle 12 donde gira a la izquierda, sigue directo por la calle 12, hasta llegar a la carrera 7 donde gira a la derecha, sigue directo por la carrera 7 cruzando avenida circunvalar, puente torcido, Tomamos la rotonda por la segunda salida, continúa por Carrera séptima ubicando el terminal de transporte costado oriental, toma la rotonda por la tercera salida calle 4A sur y continúa 100 a metros tomando la siguiente rotonda por la primera salida a la derecha con Carrera 11 sigue directo hasta llegar a la rotonda para tomar la calle 21 sur, sigue directo, por la carrera 33, directo hasta llegar a transversal 36 sur donde gira a la izquierda, directo hasta la calle 31 b sur, donde gira a la izquierda, toma la diagonal 26 A sur, directo hasta la calle 28 A SUR donde gira a la derecha, luego gira a la derecha por la carrera 37, sigue directo hasta la calle 31 B sur, donde termina la ruta.

**RETORNO:** Inicia su recorrido en la calle 31 B Sur, hasta llegar a la transversal 36 sur, donde gira a la izquierda, sigue directo hasta la carrera 33 donde gira a la derecha, hasta la calle 31 sur donde gira a la izquierda, sigue derecho hasta la carrera 31 A, donde gira a la derecha, sigue directo por esta misma carrera hasta la calle 28 sur donde gira a la izquierda y posteriormente gira a la derecha para tomar la carrera 31, sigue directo hasta llegar a la calle 24 sur donde gira a la izquierda por la carrera 30, sigue directo hasta llegar a la calle 36 sur, sigue directo hasta la carrera 25 donde gira a la derecha, luego gira a la izquierda para tomar la calle 21 sur, sigue directo hasta llegar a la carrera 11 toma la rotonda por la segunda salida con calle 4ª sur, gira a la derecha por Carrera 10 (terminal centenario costado oriental) toma la rotonda por primera salida Carrera 7 con calle 42 (terminal de transporte costado oriental) llega a la siguiente rotonda (estación Servicio Terpel calle 21 con carrera séptima y toma la segunda salida para continuar por la carrera 7 con 1E. Continua su recorrido por puente torcido y avenida circunvalar por Carrera séptima, pasando el barrio estadio Urdaneta costado oriental hasta llegar a la calle 4 y giramos a la izquierda, a unos 100 m de la calle 4 gira a la derecha por la carrera 6, continúa por la carrera 6 hasta llegar a la calle 6 y gira a la izquierda (centro de la ciudad, centro comercial metropolitano, biblioteca banco de la República, iglesia catedral, edificio palacio de justicia, Hotel Chicala) hasta llegar a la calle 6 con Carrera 2 y giramos a la derecha sigue la ruta por carrera segunda ubicando la plaza cívica, costado oriental almacenes éxito costado oriental centro común centro comercial los comuneros costado occidental, continúa la ruta por carrera segunda donde ubicamos parque de los mártires (Carrera segunda con calle 12), parque los potros, avenida de la toma, Instituto educativo técnico superior (Carrera segunda con calle 21), cementerio central continúa la ruta por carrera segunda hasta llegar al intercambiador de la USCO, toma la rotonda por tercera salida para continuar por la Carrera segunda carril izquierdo, gira a la izquierda por la calle 58, gira a la derecha para tomar la carrera 1, continúa por la Carrera 1 hasta llegar a la calle 70 directo hasta llegar a la carrera 2, continúa por la carrera 3, hasta llegar a la curva, toma la curva haciendo la U - barrio Santa rosa

| RUTA | Tiempo de viaje | Longitud Km | Velocidad promedio km/h |
|---|---|---|---|
| 941 | 2:00:09 | 29,6 | 15 |
| **RUTA REEMPLAZADA** | **Grupo tipología vehicular** | **Capacidad minima** | **Capacidad máxima** |
| R9 | B | 13 | 14 |
| **DESCRIPCIÓN DE RECORRIDO** | | | |

**SALIDA:** Inicia en la carrera séptima con calle 90 del barrio Galindo continúa por la carrera séptima hasta la estación de servicio de la pradera seguidamente toma la carrera 26 continúa por la carrera 26 hasta llegar a la rotonda de la Cruz roja continúa por la carrera 26 hasta el intercambiador de la Usco, pasa por el puente pastrana continúa por la carrera segunda pasando por el colegio técnico superior sigue por la carrera segunda hasta llegar a la rotonda monumento luna roja toma la calle cuarta continúa hasta la carrera séptima gira a la izquierda por la carrera séptima y continúa hasta la calle octava gira a la derecha continúa por la calle octava hasta la carrera 14 gira a la izquierda y continúa hasta la calle 9 gira a la izquierda toma la carrera 16 continúa por la carrera 16 hasta la calle 12 gasolinera Primax gira a la derecha y continúa hasta la carrera 17, gira a la izquierda hasta la calle 12, gira a la derecha para tomar la calle 11 hasta llegar a la carrera 28 gira a la izquierda y continúa hasta la calle 14 gira a la izquierda por la carrera 30 hasta llegar a la calle 19 gira a la derecha tomando la calle 19 avenida Buganviles continúa por la calle 19 hasta la carrera 46 con calle 19 girada a la izquierda y continúa por la carrera 46 barrio La Rioja hasta la carrera 51 entre calle 26 a y 25 b continúa por la carrera 51 hacia la izquierda avanza por la carrera 51 hasta la calle 28 gira a la derecha por el conjunto torres de Alejandría, toma la calle 28, hasta la carrera 36 – Patio el Tesoro.

**RETORNO:** Patio taller el tesoro – carrera 36, la calle 28, torres de Alejandria, avanza hasta la carrera 51, gira a la derecha hasta la carrera 46 avanza por la carrera 46 hasta la calle 24 a hasta la carrera 49a gira a la derecha continúa avenida Buganviles gira a la derecha y continúa hasta llegar al supermercado olímpica pasa a la calle 20 gira a la izquierda tomando la carrera 35, continúa hasta la calle 19, gira a la izquierda a la carrera 30, gira a la derecha hasta la calle 14, llega a la calle 13 gira a la derecha hasta la carrera 27 gira a la izquierda continúa hasta la calle 12 gira a la izquierda por la carrera 18, hasta la calle 9 gira a la derecha, hasta la carrera 16 gira a la izquierda y continúa hasta la calle 8 gira a la derecha continúa por la calle 8 hasta la carrera séptima gira a la izquierda por la calle 6, sigue directo hasta llegar a la carrera 2, sigue directo por toda la carrera 2 hasta llegar al intercambiador de la Usco gira a la derecha para tomar la carrera 26 y continúa tomando el Glorieta de la Cruz roja avanza por la carrera 26 hasta llegar a la estación de servicio La pradera continúa por la carrera séptima vía Tello hasta la calle 90 con carrera séptima terminando la ruta en el barrio Galindo.

| RUTA | Tiempo de viaje | Longitud Km | Velocidad promedio km/h |
|---|---|---|---|
| 938 | 1:04:11 | 22 | 15 |
| **RUTA REEMPLAZADA** | **Grupo tipología vehicular** | **Capacidad mínima** | **Capacidad máxima** |
| R7 | B | 8 | 9 |
| **DESCRIPCIÓN DE RECORRIDO** | | | |

**SALIDA:** Inicia en vía Neiva-Tello, barrio Galindo en la Carrera 7 con Calle 90, directo por la Carrera 7 pasando por el Cai de Galindo, Puente Peatonal de Galindo, por los barrios Eduardo Santos, Luis Carlos Galán II, Virgilio Barco, Tercer Milenio, Centro Materno Infantil CAIMI, Conjunto Residencial Reservas del Coclí, Condominio Residencial Torres de Varegal, Monumento la Llamarada, directo por la Carrera 26, pasando por Condominio Santa Mónica, Polideportivo Las Granjas, Frente de San Pedro Plaza, Institución Educativa María Cristina Arango, Cra 26 hasta el Gimnasio de Cámbulos, giro a mano izquierda por la Calle 30 hasta la Calle 27, donde gira a mano izquierda tomando directo por la Calle 27, toma el Intercambiador Vial, toma directo por la Carrera 16, frente al Batallón, directo por la Carrera 16 hasta la Calle 21 donde gira por la mano derecha, bajando por la Calle 21 hasta la Carrera 7 donde gira a mano izquierda, Parque Leesburg, directo por la carrera 7, Barrio Quirinal, cruzo la toma, Clínica Medilaser, Colegio La Presentación, continua directo por toda la carrera 7 hasta llegar al Estadio Urdaneta, ahí gira a mano izquierda tomando directo por la la Calle 2a, pasando por el Barrio Quebraditas, cruzando la Carrera 15, continua por la Calle 2a hasta la Carrea 15a, donde giro a mano derecha, hasta la calle 1G, donde gira a mano izquierda, por la cual continua directo hasta la Carrera 15b, donde gira a mano derecha hasta la calle 1D, gira a la derecha y luego gira a la izquierda hasta la Calle 1Bis continua directo hasta la Carrera 27 donde gira a mano derecha, continuando por la Carrera 27 hasta la Calle 1D Sur, continua directo hasta la carrera 29, donde toma la Calle 1 A hasta la Carrera 30 donde gira a mano izquierda, sigue directo por la Carrera 30 hasta tomar la Calle 1B Bis, terimando en el barrio Panorama.

**RETORNO:** Inicia en el Barrio Panorama, la Calle 1B Bis directo hasta por la Carrera 30 hasta la Calle 1A, donde gira a mano derecha continua por la calle 1D Sur directo hasta la carrera 27 donde gira a mano izquierda directo hasta la calle 1 Bis directo hasta la Carrera 23 donde gira a mano izquierda hasta encontrar de nuevo con la calle 1D Sur directo hasta encontrarse con la Carrera 20a Sur hasta la Calle 1 Bis directo hasta la Carrera 16 donde gira a la derecha por la Calle 1D, donde gira a mano derecha por la Carrera 15B hasta la Calle 1G donde gira a mano izquierda directo hasta la Carrera 15a hasta la Calle 2a donde gira a mano izquierda y sigue el trayecto directo cruzando la Carrera 15, pasando por Peter Pan, Barrio Quebraditas, directo por la Calle 2a hasta llegar al Estadio Urbaneta donde gira a mano derecha para tomar el recorrido directo por toda la Carrera 7, pasando por el Edificios Los Espejos, el Colegio La Presentación, Clínica Medilaser, hasta el Parque Leesbourg donde gira a mano derecha por toda la Calle 21, directo por el Batallón, toma el Intercambiador Vial, tomando la Calle 27 directo hasta la Calle 30 donde giro a mano derecha, hasta llegar al Gimnasio de Cámbulos donde gira a mano derecha tomando toda la Carrera 26 directo, pasando por San Pedro Plaza, directo por toda la Carrera 26, pasando por los barrios Tercer Milenio, Virgilio Barco, Luis Carlos Galán II, Eduardo Santos, Puente Peatonal de Galindo, pasando por frente del Cai de Galindo, tomando la Carrera 7 hasta la Calle 90, terminando en el barrio Galindo.

**ARTÍCULO 2. PERMISO DE OPERACIÓN DE UN SUBSISTEMA DE RUTAS.** Otorgar a la empresa de transporte COOTRANSHUILA identificada con el NIT 891.100.299-7, como empresa de transporte debidamente habilitada para la prestación del servicio público colectivo urbano, el permiso de operación del Sistema de rutas SETP, conformado como subsistema por las rutas que resultan de la modificación del permiso que previamente ostentaba, y que en sus nuevas condiciones se integra como se detalla a continuación:

| RUTA | Tiempo de viaje | Longitud Km | Velocidad promedio km/h |
|---|---|---|---|
| 246 | 1:27:06 | 28,2 | 17 |
| **RUTA REEMPLAZADA** | **Grupo tipología vehicular** | **Capacidad mínima** | **Capacidad máxima** |
| R22 | B | 8 | 9 |
| **DESCRIPCIÓN DE RECORRIDO** | | | |

**SALIDA:** Inicia por la manzana E o calle 75 con carrera 43 barrio el Pinal continúa por la manzana L y gira por la izquierda por la manzana I, manzana H, manzana B, club Villa Rosalba, giramos a la derecha por la calle 51 B, o manzana A exactamente pasando por detrás de los conjuntos brisas y reservas de Caña Brava, gira a la izquierda para tomar la carrera 29 pasando por altos de Caña Brava hasta llegar al supermercado popular y girar a la derecha por la calle 51. Gira a la izquierda por la Carrera 23 directo gira a la derecha para tomar la calle 50 Con carrera 22 B continuamos por la calle 50 pasando Home Center atravesando la carrera 16, continuamos por la calle 49 pasando por el conjunto bosques de tamarindo hasta llegar a la carrera 26 pasamos por el centro comercial San Pedro plaza directo hasta llegar a la calle 34 Colegio Maria Cristina Arango de Pastrana, gira a la derecha entrando al barrio las granjas, hasta a la carrera séptima y gira a la izquierda, continúa por carrera séptima hasta llegar a la calle 28 hasta llegar a la carrera 6 gira a la izquierda, directo hasta llegar al semáforo de la carrera 6 gira a la derecha y sigue directo pasando por la Cruz Roja, tomando la rotonda por primera salida a la derecha hasta llegar al intercambiador de la USCO sigue directo por la carrera 2 hasta llegar a la calle 12 donde gira a la izquierda, sigue directo por la calle 12 hasta llegar a la carrera 7 gira a la derecha, continuamos por carrera séptima atravesando avenida circunvalar, puente torcido tomamos la rotonda en segunda salida, continuamos por Carrera séptima, pasando por el terminal de transporte y tomando rotonda por tercera salida girando a la derecha por calle 4A Sur continua a 100 m tomando la siguiente rotonda por primera salida a la derecha con carrera 11 y gira a la izquierda por diagonal 14 sur hasta llegar a la Carrera 13, giramos a la derecha y encontramos la iglesia de Timanco, gira a la izquierda por calle 19 (colegio Oliverio Lara Borrero), continúa por la calle 16 con carrera 22 (CAI de Timanco) continúa por la calle 16 hasta llegar a la carrera 25 y gira a la derecha, sigue su recorrido hasta llegar a la calle 18E sur y gira a la izquierda, continúa su recorrido pasando por el parque de las tres cruces, hasta llegar a la carrera 31 hasta llegar a la calle 19 sur con carrera 31A (barrio Limonar, instituto educativo Limonar, cancha Limonar) gira a la derecha por la carrera 39, directo hasta la calle 24 sur hasta llegar a la Cra 33 y gira a la izquierda a la avenida Max Duque, hasta llegar a bosques de San Luis costado occidental y cuarto centenario costado oriental, gira a la

izquierda por la transversal 36 sur y gira a la derecha por la calle 31B Sur hasta llegar al centro de desarrollo infantil mis Huellitas y finaliza en la carrera 39 exactamente en los conjuntos residenciales María Paula.

**RETORNO:** Inicia por la Carrera 39 con calle 31 B Sur centro desarrollo infantil mis Huellitas y conjunto residencial María Paula gira por la transversal 36 sur hasta llegar a la carrera 33 o avenida Max Duque y gira a la derecha hasta llegar a la calle 24 Sur, gira a la derecha pasando por el barrio Encenillo y Oasis hasta llegar a la Carrera 38 con calle 23, gira a la izquierda, continúa por la carrera 38 hasta llegar a la calle 19 sur, gira a la izquierda por el barrio Limonar, giramos a la derecha por carrera 31, luego gira a la derecha por la calle 18 bis llegamos a la calle 18 e sur, giramos a la derecha (barrio timanco), a la carrera 25 y giramos a la izquierda, tomando la calle 16 (CAI de Timanco, colegio Oliverio Lara Borrero) hasta llegar a la iglesia de Timanco giro a la derecha, tomando calle 14 hasta llegar a la carrera 11 gira a la derecha, tomando la rotonda por segunda salida a tomar calle 4A Sur y giro a la derecha por carrera 10, tomo la rotonda por primera salida a la derecha, carrera 7, terminal de transporte, directo por la carrera séptima atravesando puente torcido, avenida circunvalar, continúa por Carrera séptima hasta llegar a la calle 4 y giro a la izquierda, luego gira a la derecha por la carrera sexta hasta llegar a la calle 6 y giro al izquierda, continúa por calle sexta hasta llegar a carrera 2 y giro a la derecha atravesando el centro de la ciudad entre (plaza cívica, comuneros parque los mártires, avenida la toma), hasta llegar al intercambiador de la USCO, gira a la izquierda por avenida 26, directo hasta la carrera 6 entrando al Barrio Las Granjas, gira a la izquierda directo giro a la derecha por calle 28, directo gira a la izquierda por carrera séptima, continúa por carrera séptima hasta llegar a la calle 40 y gira a la derecha. Continúa por calle 40 hasta llegar a avenida 26 y gira la izquierda, centro comercial San Pedro plaza hasta llegar a la calle 49 y gira a derecha ubicando el conjunto bosques de tamarindo, tomamos calle 50 (Homecenter) hasta llegar a la carrera 23 y gira a la izquierda, calle 51, continuamos por la calle 51 hasta llegar al supermercado popular y giramos a la izquierda por carrera 29, giramos por la calle 51 B o manzana A del barrio Pinal, llegamos a la manzana B giramos a la izquierda recorriendo las manzana H, I,L (CLUB VILLA ROSALBA) y giramos a la derecha para tomar calle 75 o manzana E barrio El Pinal donde finaliza la ruta.

| RUTA | Tiempo de viaje | Longitud Km | Velocidad promedio km/h |
|---|---|---|---|
| 110 | 1:34:09 | 30,3 | 17 |
| **RUTA REEMPLAZADA** | **Grupo tipología vehicular** | **Capacidad mínima** | **Capacidad máxima** |
| R60 | B | 13 | 14 |

**DESCRIPCIÓN DE RECORRIDO**

**SALIDA:** Da inicio en el barrio Santa Rosa por la carrera 3, directo hasta llegar a la curva a la izquierda hace la U, sigue directo por la carrera 3 hasta llegar a la avenida segunda, directo llega a la calle 72 voltea a la derecha, directo llega a la carrera 1 , directo pasa por la iglesia Parroquia del Espíritu Santo del barrio Chicalá, pasa por la EDS Terpel de Chicalá, directo pasa por la CAM, directo por la carrera 1, entra al barrio Cándido, directo, llega al intercambiador de la USCO, toma el Glorieta del intercambiador para subir por el puente Pastrana, sigue directo por la carrera 2, llega a la calle 12 voltea, sigue directo hasta llegar a la carrera 7 voltea a la derecha, sigue toda la carrera 7 directo hasta llegar a la calle 4, gira a la izquierda sigue por la calle 4, voltea a la derecha por la carrera 8, voltea a la derecha por la calle 3, para luego girar a la derecha por la carrera 7. Sigue directo por la carrera 7 hasta la calle 8 gira a la derecha, sigue directo por la calle 8 y voltea por la carrera 14 a la izquierda, directo voltea a la derecha para tomar la calle 9, sigue directo, voltea a la derecha para tomar la carrera 16, en la calle 15 voltea a la derecha, sigue directo y voltea a la izquierda para entrar a la carrera 19, directo hasta la calle 18 gira a la derecha, directo hasta la carrera 27 gira a la izquierda, hasta llegar a la calle 20, gira a la derecha para entrar a la calle 20 directo hasta llegar a la av. Buganviles, sigue directo por toda la av. Buganviles, pasando por Olimpica, directo pasa por UAN, colegio Colombo Inglés, Villa Café, el CAI, al llegar al semáforo, voltea a la izquierda para entrar al barrio las Palmas carrera 52, hasta llegar a la calle 2 gira a la derecha directo hasta llegar a la carrera 59 donde finaliza la ruta barrio Las Palmas.

**RETORNO:** Da inicio en el Barrio las Palmas carrera 59, directo hasta llegar a la calle 22 gira a la izquierda, directo gira a la derecha tomando la carrera 52, hasta llegar a la carrera 19 voltea a la derecha, directo por toda la av. Buganviles, calle 19, pasando por los conjuntos residenciales Aragón, Mira flores, Tulipán, sigue directo por la calle 20, pasando por la EDS Terpel del Jardín, directo baja por la av. Buganviles, voltea a la derecha para entrar la carrera 19, directo gira a la derecha por la calle 15, calle 14, directo por debajo del puente del intercambiador de la Toma, directo hasta hacer la U gira a la izquierda por la avenida La Toma, gira a la derecha por la calle 15b, gira a la derecha por la calle 9, gira a la izquierda por la carrera 14, gira a la derecha tomando la calle 8, directo por la calle 8 hasta llegar a la carrera 7 Centro voltea a la derecha, directo voltea a la derecha por la av, La Toma para voltear por la calle 11, sigue directo por la calle 11 hasta llegar a la carrera 5, sigue directo pasando por el supermercado Popular, Olímpica, voltea a la izquierda por la calle 21 Centro de Convenciones, sigue directo por la calle 21, voltea a la derecha para entrar al puente Pastrana, sigue pasando por el intercambiador de la USCO para entrar al barrio Cándido por la carrera 2, en la calle 45 voltea a la izquierda, sigue directo hasta llegar a la carrera 1 voltea a la derecha, sigue directo por toda la carrera 1 hasta la calle 70 gira a la derecha, directo hasta la carrera 2 gira a la izquierda carrera 3 barrios Eduardo Santos, Luis Carlos Galán, finalizando en la carrera 3 calle 83 Barrio Santa Rosa.

| RUTA | Tiempo de viaje | Longitud Km | Velocidad promedio km/h |
|---|---|---|---|
| 947 | 1:24.28 | 28,6 | 15 |
| **RUTA REEMPLAZADA** | **Grupo tipología vehicular** | **9** | **Capacidad máxima** |
| R61 | B | 13 | 14 |
| **DESCRIPCIÓN DE RECORRIDO** | | | |

| |
|---|
| **SALIDA:** , inicia en la calle 90 con cra 7 del barrio galindo pasando al frente del CAI del Barrio Galindo de la calle 88 y 87 continua el trayecto por la carrera 7 pasando por debajo del puente peatonal del barrio Alberto Galindo, continua por la carrera 7 hasta encontrar la calle 81C, para girar y continuar a la carrera 4 hasta la calle 82C girando a la derecha hasta la carrera 3 pasando por un costado del barrio Santa Rosa, continua por la carrera 3 en línea recta tomando la avenida 2, pasando frente al conjunto reserva de Madrigal continuando por la avenida 2, da un giro en la derecha en la calle 72, continuando en línea recta pasando por el barrio Minuto de Dios gira a la izquierda para avanzar por la carrera 1, Barrio Chicalá, continua por la carrera 1 pasando frente a la parroquia del espíritu santo, continua por la carrera 1 pasando EDS Chicalá, continua frente a la CAM, torres de Ipacarai, continua en línea recta por la carrera 1, barrio cándido, continua en dirección carrera 1 hasta pasar por la institución educativa INEM y la Universidad Sur colombiana, avanza por el intercambiador de la USCO, tomando la glorieta del intercambiador de la USCO a la carrera 2, continua en línea recta por la carrera 2 pasando por el costado derecho del cementerio central, continuando las trayectoria por la carrera 2 pasando por el parque los mártires; gira a la izquierda por la calle 12 continuando en línea recta por la calle 12 hasta llegar a la carrera 7, en donde gira a mano derecha continuando por la carrera 7, pasando por la clínica Medilasser, haciendo un giro a la izquierda al llegar a la calle 4, sigue directo hasta llega a la carrera 8 gira a la derecha, luego gira nuevamente a la derecha para tomar la calle 3 y en la carrera 7 gira a la derecha en sentido norte. Continua en línea recta para llegar a la esquina de la carrera 7 con calle 7 barrio centro, girando a l derecha para tomar la calle 7, en línea recta pasando por barrio altico, continuando por la calle 7 girando a la derecha por la carrera 18, 6B continuando el trayecto hasta la calle 5B donde gira a la izquierda continuando en la calle 5B pasando por el barrio Calixto, realiza un giro a la izquierda tomando la carrera 20 pasando frente a la secretaria de salud departamental, continua por la carrera 20 hasta la esquina de la calle 8 girando a la derecha para tomar el trayecto calle 8, pasando por un costado del barrio la Gaitana continua el trayecto por la calle octava pasando por prado alto, Universidad Corhuila, continua en línea recta por la calle 8 pasando frente al centro comercial Zaragoza, continua por la calle 8 pasando frente al CAI de Ipanema continua en línea recta por la calle 8 hasta llegar al conjunto Altamurani, girando a la izquierda, tomando nuevamente la calle octava, con esquina de la carrera 52 directo por la carrera 52 hasta llegar a la calle 27 terminando en el barrio Las Palmas. |
| **RETORNO:** Inicia en la carrera 52 con calle 27 esquina sigue diecto por la carrera 52 hasta llegar a la calle octava, frente a la clínica velo horizonte continua por la calle octava en línea recta pasando por los barrios; Ipanema, la brisas, prado alto sigue bajando por la octava, loma de la cruz llegando hasta la carrera 19 girando a mano izquierda continuando en línea recta hasta la calle 7 girando a mano izquierda hasta llegar a la carrera 20, girando a mano derecha, continuando en línea recta por el barrio Calixto pasando frente a la secretaria de salud departamental, girando a la derecha por la calle 5 B, hasta encontrar la carrera 18 en donde gira a la derecha hasta salir nuevamente a la calle 7 continua en línea recta por la calle 7 cruzando la carrera 16 pasando por la estación del ferrocarril hasta la carrera 15a girando a la izquierda para tomar toda la calle 8 en línea recta hasta encontrar la carrera 7 en donde gira a la izquierda tomando toda la carrera 7 hasta llegar a la calle sexta con séptima girando a la derecha tomando toda la calle sexta, hasta llegar a la carrera segunda en donde gira a mano derecha tomando toda la carrera segunda en línea recta pasando por la plaza cívica, almacenes éxito continuando en línea recta por toda la segunda cruzando la A.V. la toma continuando por la carrera segunda, pasando por el puente pastrana llegando al intercambiador de la USCO continuando por la carrera segunda pasando a un costado del barrio cándido, pasando aún costado del parque la cucaracha y al lado del colegio claretiano de Neiva hasta llegar a la calle 58 donde gira a mano izquierda tomando toda la calle 58 hasta llegar a la carrera primera en donde gira a la derecha, dirigiéndose en línea recta por toda la carrera primera pasando frente a la estación de servicio del barrio Chicalá y la parroquia del espíritu santo continuando en linea recta por toda la calle primera hasta encontrar la calle70 en donde gira a la derecha tomando la calle 70 hasta llegar a la carrera segunda donde gira a la izquierda tomando el carril en sentido norte, en línea recta por la carrera segunda pasando por un costado del barrio tercer milenio, continuamos a la carrera tercera encontrando los barrios; virgilio barco, parque Luis Carlos galán segunda etapa, continuando por la carrera tercera girando a la derecha a tomar la calle 82 en línea recta hasta encontrar la carrera séptima, girando a mano izquierda hasta tomar la carrera séptima continuando el trayecto pasando por el peatonal del puente Alberto galindo se continua en línea recta hasta a la calle 90 con carrera séptima a donde finaliza la ruta. |

**ARTÍCULO 3. PERMISO DE OPERACIÓN DE UN SUBSISTEMA DE RUTAS.** Otorgar a la empresa de transporte COOTRANSNEIVA LTDA. identificada con el NIT 891.100.916-3, como empresa de transporte debidamente habilitada para la prestación del servicio público colectivo urbano, el permiso de operación del Sistema de rutas SETP, conformado como subsistema por las rutas que resultan de la modificación del permiso que previamente ostentaba, y que en sus nuevas condiciones se integra como se detalla a continuación:

| **RUTA** | **Tiempo de viaje** | **Longitud Km** | **Velocidad promedio km/h** |
|---|---|---|---|
| 210 | 1:59:32 | 29,6 | 15 |
| **RUTA REEMPLAZADA** | **Grupo tipología vehicular** | **Capacidad minima** | **Capacidad máxima** |
| R29 | B | 11 | 12 |
| **DESCRIPCIÓN DE RECORRIDO** | | | |

**SALIDA:** Inicia en el Colegio Claretiano calle 51 esquina continuando la calle 51 hasta llegar a la carrera 23 esquina girando hacia la izquierda tomando a la carrera 23 hasta llegar a la calle 50 con carrera 23 girando hacia la derecha continúa por la calle 50 hasta la carrera 16 con calle 50 Pasa la calle 49 sigue derecho hasta llegar a la carrera 26 hasta el semáforo de la carrera 26 gira a la izquierda continúa por la carrera 26 a llegar al intercambiador de la Usco tomando el puente Pastrana continúa por la Carrera segunda hasta llegar a la calle cuarta continúa por la calle cuarta hasta la carrera séptima gira a la izquierda continúa por la carrera séptima hasta la calle octava gira a la derecha continúa por la calle octava hasta la carrera 14 gira a la izquierda hasta la calle novena gira a la derecha y continúa por la calle novena hasta la carrera 16 gira a la izquierda directo hasta la calle 15,sigue directo hasta llegar a la carrera 19 y gira a la izquierda, directo hasta la calle 18 en donde gira a la derecha, sigue directo por la calle 18 hasta llegar a la carrera 28 gira a la izquierda, llega a la calle 20 gira a la derecha, directo por la calle 20, calle 19, directo hasta llegar a la carrera 52 gira a la izquierda, sigue directo por la carrera 52 hasta llegar a la calle 26 en donde gira a la izquierda haciendo la U, sigue la carrera 52 hasta llegar a la calle 21 gira a la izquierda por la calle 21 sigue directo hasta la calle 59 terminando la ruta en el barrio Las Palmas.

**RETORNO:** Inicia en el barrio Las Palmas carrera 59 esquina avanza por la carrera 59 hasta la calle 22 girar a la izquierda continúa por la calle 22 hasta la carrera 52 gira a la izquierda continúa por la carrera 52 hasta la calle 19 gira a la derecha continúa por la calle 19 Avenida Buganviles, calle 20, directo hasta la carrera 35 gira a la izquierda hasta la calle 19 con carrera 35 esquina gira a la derecha continúa por la calle 19 hasta la carrera 30 continúa por la carrera 30 hasta la calle 14 gira a la derecha, sigue calle 13, carrera 27 gira a la derecha por la calle 12 barrio Monserrate hasta llegar a la carrera 18 gira a la izquierda hasta la calle 9 gira a la derecha continuando hasta la carrera 16 esquina gira a la izquierda por la carrera 16 hasta la calle octava gira a la derecha continúa por la calle octava hasta llegar a la carrera 7 gira a la derecha continúa por la Carrera séptima hasta la avenida la toma en el semáforo gira a la derecha por la avenida la toma hasta la calle 11 Girar a la derecha continúa por la calle 11 hasta la carrera quinta gira a la derecha continúa por la carrera quinta hasta la calle 21 ir a la izquierda continúa por la calle 21 pasando por el centro de convenciones hasta la carrera segunda gira a la derecha a la derecha frente al albergue infantil Mercedes Perdomo de Lievano continúa por la carrera 2 hasta el intercambiador de la Usco gira a la derecha por la carrera 26 Pasa el roundpoint de la Cruz Roja continúa por la Carrera 26 hasta llegar a la calle 49 gira a la derecha pasando por el conjunto residencial bosques de tamarindo continúa directo por la calle 49, sigue directo pasando Homecenter tomando la calle 50 continúa hasta la carrera 23 gira a la derecha continúa la calle 51 avanza hasta llegar al Colegio Claretiano que es donde termina la ruta.

| RUTA | Tiempo de viaje | Longitud Km | Velocidad promedio km/h |
|---|---|---|---|
| 247 | 1:01:11 | 25,1 | 18 |
| **RUTA REEMPLAZADA** | **Grupo tipología vehicular** | **Capacidad minima** | **Capacidad máxima** |
| R28 | B | 10 | 11 |

**DESCRIPCIÓN DE RECORRIDO**

**SALIDA:** Inicia en el Colegio Claretiano público calle 51, sigue directo hasta llegar a la carrera 23, gira a la izquierda, llega a la calle 50 en donde gira a la derecha, sigue directo por la calle 50 hasta llegar a la carrera 16, gira a la derecha, directo hasta llegar a la avenida Neiva - Tello carrera 7, llega a la calle 64 y gira a la derecha, directo hasta llegar a la carrera 1d, llega a la calle 58 en donde gira a la derecha, directo hasta llegar a la carrera 1 en donde gira a la izquierda, sigue directo por la carrera 1, hasta llegar al intercambiador de la USCO, sube por el Puente Pastrana - avenida segunda, sigue directo por la carrera segundo hasta llegar a la calle 4, en donde gira a la izquierda, sigue directo hasta llegar a la carrera 7 en donde gira a la izquierda, sigue directo hasta la calle 7 en donde gira a la derecha, luego gira nuevamente a la derecha por la carrera 8, directo hasta llegar a la calle 5 gira a la izquierda, directo hasta llegar a la carrera 16 donde gira a la derecha, gira nuevamente a la derecha para tomar la calle 4b, directo hasta llegar a la carrera 23 en donde gira a la derecha, luego gira a la izquierda para tomar la carrera 24, sigue por la misma carrera 24 directo hasta llegar a la calle 2 este hasta llegar a la calle 31 en donde gira a la derecha hasta llegar a la ESE Carmen Emilia sede IPC, volte a la derecha calle 3, directo gira a la izquierdca por la Diagonal 1d, directo hasta llegar a la Diagonal 1C, pasa el Cai los Alpes, toma la calle 2b y finaliza en la esquina de la calle 2b con carrera 38a barrio Sur Orientales.

**RETORNO:** Inicia en el barrio Sur Orientales calle 2b, sigue directo hasta llegar a la carrera 36, sigue por la Diagonal 1C, Diagonal 1d, gira a la derecha por la calle 3, hasta llegar a la ESE Camen Emilia sede IPC, gira a la izquierda, luego a la derecha para tomar la carrera 31 sigue directo hasta llegar a la alle 2 este, gira a la derecha, hasta llegar a la carrera 30c, gira a la izquierda, directo hasta llegar a la calle 4 en donde gira a la derecha, directo por la calle 4 hasta llegar a la calle 8, gira a la izquierda, directo hasta llegar a la carrera 19 gira a la izquierda, y luego gira nuevamente a la izquierda tomando la calle 7, al llega a la carrera 20 gira a la derecha, directo hasta llegar a la calle 4b, gira a la derecha, directo hasta llegar a la carrera 16, hasta la calle 5 gira a la izquierda, directo hasta llegar a la carrera 7 en donde gira a la derecha sentido norte, al llegar a la Av La Toma gira a la derecha hasta llegar a la calle 11 gira nuevamente a la derecha y sigue directo por la calle 11, hasta llegar a la carrera 5 en donde gira a la derecha, sigue directo hasta la calle 21 en donde gira a la izquierda, sigue directo por la calle 21 hasta llegar a la avenida segunda, sigue directo pasando el puente Pastrana, intercamiador vial de la Usco, sigue directo por al avenida segunda, Cándido, hasta llegar a la calle 58 en donde gira a la izquierda hasta llegar a la carrera 1d gira la derecha, hasta llegar a la calle 64 gira nuevamente a la derecha directo por la calle 64 hasta llegar a la carrera 7 en donde gira a la derecfha, sigue directo hasta llegar a la carrera 16 gira a la izquierda, hasta llegar a la calle 50 en donde gira a la izquierda, hasta llegar a la carrera 23 gira a la derecha, luego gira a la derecha tomando la calle 51directo hasta llegar al Colegio Claretiano en donde termina la ruta.

| RUTA | Tiempo de viaje | Longitud Km | Velocidad promedio km/h |
|---|---|---|---|
| 136 | 1:029:00 | 31 | 18 |
| **RUTA REEMPLAZADA** | **Grupo tipología vehicular** | **Capacidad mínima** | **Capacidad máxima** |
| R5 | B | 14 | 17 |
| **DESCRIPCIÓN DE RECORRIDO** | | | |
| **SALIDA:** Inicia en el Colegio Claretiano público calle 51, sigue directo hasta llegar a la carrera 23, gira a la izquierda, llega a la calle 50 en donde gira a la derecha, sigue directo por la calle 50 hasta llegar a la carrera 16, gira a la derecha, directo hasta llegar a la avenida Neiva - Tello carrera 7, llega a la calle 64 y gira a la derecha, directo hasta llegar a la carrera 1d, llega a la calle 58 en donde gira a la derecha, directo hasta llegar a la carrera 1 en donde gira a la izquierda, sigue directo por la carrera 1, hasta llegar al intercambiador de la USCO, sube por el Puente Pastrana - avenida segunda, sigue directo por la carrera segundo hasta llegar a la calle 4, en donde gira a la izquierda, sigue directo hasta llegar a la carrera 7 en donde gira a la izquierda, sigue directo hasta la calle 7 en donde gira a la derecha, luego gira nuevamente a la derecha por la carrera 8, directo hasta llegar a la calle 5 gira a la izquierda, directo hasta llegar a la carrera 16 donde gira a la derecha, gira nuevamente a la derecha para tomar la calle 4b, directo hasta llegar a la carrera 23 en donde gira a la derecha, luego gira a la izquierda para tomar la carrera 24, sigue por la misma carrera 24 directo hasta llegar a la calle 2 este hasta llegar a la calle 31 en donde gira a la derecha hasta llegar a la ESE Carmen Emilia sede IPC, volte a la derecha calle 3, directo gira a la izquierdca por la Diagonal 1d, directo hasta llegar a la Diagonal 1C, pasa el Cai los Alpes, toma la calle 2b y finaliza en la esquina de la calle 2b con carrera 38a barrio Sur Orientales. | | | |
| **RETORNO:** Inicia en el barrio Sur Orientales calle 2b, sigue directo hasta llegar a la carrera 36, sigue por la Diagonal 1C, Diagonal 1d, gira a la derecha por la calle 3, hasta llegar a la ESE Camen Emilia sede IPC, gira a la izquierda, luego a la derecha para tomar la carrera 31 sigue directo hasta llegar a la alle 2 este, gira a la derecha, hasta llegar a la carrera 30c, gira a la izquierda, directo hasta llegar a la calle 4 en donde gira a la derecha, directo por la calle 4 hasta llegar a la calle 8, gira a la izquierda, directo hasta llegar a la carrera 19 gira a la izquierda, y luego gira nuevamente a la izquierda tomando la calle 7, al llega a la carrera 20 gira a la derecha, directo hasta llegar a la calle 4b, gira a la derecha, directo hasta llegar a la carrera 16, hasta la calle 5 gira a la izquierda, directo hasta llegar a la carrera 7 en donde gira a la derecha sentido norte, al llegar a la Av La Toma gira a la derecha hasta llegar a la calle 11 gira nuevamente a la derecha y sigue directo por la calle 11, hasta llegar a la carrera 5 en donde gira a la derecha, sigue directo hasta la calle 21 en donde gira a la izquierda, sigue directo por la calle 21 hasta llegar a la avenida segunda, sigue directo pasando el puente Pastrana, intercamiador vial de la Usco, sigue directo por al avenida segunda, Cándido, hasta llegar a la calle 58 en donde gira a la izquierda hasta llegar a la carrera 1d gira la derecha, hasta llegar a la calle 64 gira nuevamente a la derecha directo por la calle 64 hasta llegar a la carrera 7 en donde gira a la derecffha, sigue directo hasta llegar a la carrera 16 gira a la izquierda, hasta llegar a la calle 50 en donde gira a la izquierda, hasta llegar a la carrera 23 gira a la derecha, luego gira a la derecha tomando la calle 51directo hasta llegar al Colegio Claretiano en donde termina la ruta. | | | |

**PARÁGRAFO 1.** La ruta 136, prevista en el desarrollo del modelo operacional, se operará en el momento de entrada en operación de la FLOTA NUEVA, por reposición que desarrolle el MUNICIPIO DE NEIVA o que haga los operadores del sistema o sus propietarios, con el fin de garantizar el material rodante necesario para garantizar la prestación del servicio.

**PARÁGRAFO 2.** Considerando que la ruta en implementación, es una ruta nueva del sistema, esta requerirá de un despliegue publicitario para que la misma se acredite de manera correcta en el municipio de NEIVA, para lo cual se efectuara los esfuerzos mediáticos para su conocimiento. La evaluación de la RUTA 136, se desarrollará a lo largo de Seis (6) meses a la entrada de la flota requerida para su operación. Después de efectuar la evaluación operacional y financiera de la ruta, determinando su continuidad por un año más, o por el contrario se retirará del servicio. Si la misma resulta viable operacional y financieramente después de un año, se declarara su funcionamiento como permanente.

**Comentado [JE2]:** Este parrafo surge por la incertidumbre en la acreditacion de na ruta que dejo de funcioonar hace mas de 5 años. Esto , permite su retiro sin ncesidad de declarar una vacancia y despues una licitacion publica, en una ruta que no tiene cierre finacniero - en el evento de su fracaso.

Evaluar si esto es posible, la ruta en si tiene un perirodo de prueba para evaluar si es rentable.

**PARÁGRAFO 3.** Los servicios autorizados deberán ser prestados según las directrices y parámetros de calidad operacional definidos por la autoridad de transporte y bajo los términos y condiciones que se contemplan en la presente resolución, así como de conformidad con el Manual de Operaciones que de conformidad con lo establecido en el numeral 6 del artículo 3 del Decreto Municipal 809 del 21 de septiembre de 2020 expida el Ente Gestor y en su defecto los que disponga la autoridad de transporte, el cual hará parte de las condiciones de autorización y operación de los servicios para todos los efectos relativos a la inspección, vigilancia y control de los servicios autorizados.

**PARÁGRAFO 4.** Los servicios autorizados en el presente acto podrán ajustarse de acuerdo con los resultados de nuevos estudios que permitan el rediseño del esquema operacional, preservando el principio de eficiencia y garantizando la sostenibilidad financiera para la operación del sistema.

**ARTICULO 4. DURACIÓN DEL PERMISO DE OPERACIÓN**. El permiso de operación del Sistema de rutas SETP otorgado en el presente acto administrativo a las empresas de transporte COOMOTOR LTDA, COOTRANSHUILA LTDA y COOTRANSNEIVA LTDA, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10 del Decreto Municipal 809 del 21 de septiembre de 2020 y su modificación prevista en el Decreto XX de 2025 y con base en los estudios técnicos, económicos y financieros

realizados, tendrá una duración de trece (13) años, contados a partir de la expedición del certificado oficial del inicio pleno de operaciones emitido por la autoridad de transporte de la jurisdicción.

La certificación oficial del inicio pleno de las operaciones será la constancia que, para efectos de contabilización de la vigencia del permiso, expida la autoridad de transporte una vez por ella verificada la entrada en operación, la totalidad de los sistemas de los componentes tecnológicos requeridos por el articulo 172 de la ley 2294 de 2023.

La necesaria certificación del inicio pleno de operaciones no impide la implementación parcial y gradual de la operación de las rutas del Sistema y sus componentes, en los términos del parágrafo 2 del artículo 2.2.1.2.2.2.4. del Decreto 1079 de 2015 y las normas concordantes.

**ARTICULO 5. HORARIOS Y FRECUENCIAS**. De acuerdo con las condiciones previstas en el diseño operacional la prestación de servicio se desarrollará desde las 5:00 a.m. y hasta las 10:00 pm de todos los días del año, exceptuándolos los domingos y festivos, en los cuales la operación finalizará a las 8:00 pm. Las frecuencias con las que deberán ser servidas cada una de las rutas del subsistema de rutas autorizado en la presente resolución, de acuerdo con el día y la franja horaria serán las dispuestas en las siguientes tablas:

Días Ordinarios (lunes a viernes)

Ordinario

| RUTA | 5:00 - 6:00 | 6:00 - 7:00 | 7:00 - 8:00 | 8:00 - 9:00 | 9:00 - 10:00 | 10:00 - 11:00 | 11:00 - 12:00 | 12:00 - 13:00 | 13:00 - 14:00 | 14:00 - 15:00 | 15:00 - 16:00 | 16:00 - 17:00 | 17:00 - 18:00 | 18:00 - 19:00 | 19:00 - 20:00 | 20:00- 21:00 | 21:00- 22:00 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 910 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 946 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 146 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 248 | 9 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 9 | 9 | 9 | 9 |
| 246 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 110 | 8 | 7 | 7 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 |
| 641 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 210 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 941 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 947 | 9 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 9 | 9 | 9 | 9 |
| 938 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 949 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 247 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 112 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 106 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 936 | 7,5 | 5 | 2 | 2 | 5 | 5 | 2 | 2 | 5 | 5 | 5 | 5 | 2 | 2 | 5 | 7,5 | 7,5 |
| 999 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 |

Sábado

| RUTA | 5:00 - 6:00 | 6:00 - 7:00 | 7:00 - 8:00 | 8:00 - 9:00 | 9:00 - 10:00 | 10:00 - 11:00 | 11:00 - 12:00 | 12:00 - 13:00 | 13:00 - 14:00 | 14:00 - 15:00 | 15:00 - 16:00 | 16:00 - 17:00 | 17:00 - 18:00 | 18:00 - 19:00 | 19:00 - 20:00 | 20:00- 21:00 | 21:00- 22:00 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 910 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 946 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 146 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 248 | 9 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 9 | 9 | 9 | 9 |
| 246 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 110 | 8 | 7 | 7 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 |
| 641 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 210 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 941 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 947 | 9 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 9 | 9 | 9 | 9 |
| 938 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 949 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 247 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 112 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 106 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 |
| 936 | 7,5 | 5 | 2 | 2 | 5 | 5 | 2 | 2 | 5 | 5 | 5 | 5 | 2 | 2 | 5 | 7,5 | 7,5 |
| 999 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 10 |

Domingos y festivos

| RUTA | 5:00 - 6:00 | 6:00 - 7:00 | 7:00 - 8:00 | 8:00 - 9:00 | 9:00 - 10:00 | 10:00 - 11:00 | 11:00 - 12:00 | 12:00 - 13:00 | 13:00 - 14:00 | 14:00 - 15:00 | 15:00 - 16:00 | 16:00 - 17:00 | 17:00 - 18:00 | 18:00 - 19:00 | 19:00 - 20:00 | 20:00- 21:00 | 21:00- 22:00 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 910 | 0 | 15 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 15 | 0 | 0 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **946** | 0 | 30 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 30 | 0 | 0 |
| **146** | 0 | 30 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 30 | 0 | 0 |
| **148** | 0 | 30 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 30 | 0 | 0 |
| **246** | 0 | 30 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 30 | 0 | 0 |
| **110** | 0 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 0 | 0 |
| **641** | 0 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 0 | 0 |
| **210** | 0 | 30 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 30 | 0 | 0 |
| **941** | 0 | 30 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 30 | 0 | 0 |
| **947** | 0 | 30 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 30 | 0 | 0 |
| **938** | 0 | 30 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 30 | 0 | 0 |
| **948** | 0 | 30 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 30 | 0 | 0 |
| **247** | 0 | 30 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 30 | 0 | 0 |
| **112** | 0 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 | 0 | 0 |
| **106** | 0 | 30 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 30 | 0 | 0 |
| **936** | 0 | 15 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 15 | 0 | 0 |
| **999** | 0 | 16 | 3 | 3 | 16 | 16 | 3 | 3 | 16 | 16 | 16 | 16 | 3 | 3 | 16 | 0 | 0 | |

**PARÁGRAFO.** Las frecuencias en la prestación del servicio, así como los horarios aquí previstos podrán ser modificadas por la autoridad de transporte con fundamento en estudios posteriores que permitan el ajuste del modelo operacional, preservando el principio de eficiencia y garantizando la sostenibilidad financiera para la operación del sistema.

Previa la modificación se deberá realizar la socialización de las nuevas frecuencias y horarios a los usuarios y, en los casos en que implique modificación de la capacidad transportadora, se deberán adoptar con la progresividad suficiente para viabilizar la materialización de la medida sin afectar el servicio al usuario o la viabilidad financiera de la operación.

**ARTÍCULO 6. CAPACIDAD TRANSPORTADORA.** Para servir las rutas asignadas mediante los permisos de operación que en la presente resolución se expiden, en armonía con lo dispuesto en el artículo 5 del Decreto Municipal 1060 del 30 de octubre de 2014, se autoriza a cada empresa la siguiente capacidad transportadora:

| RUTA | EMPRESA | CAP MIN | CAP MAX |
|---|---|---|---|
| **946** | **COOMOTOR** | 8 | 10 |
| **146** | **COOTRANSHUILA** | 11 | 13 |
| **938** | **COOMOTOR** | 9 | 11 |
| **947** | **COOTRANSHUILA** | 15 | 18 |
| **246** | **COOTRANSHUILA** | 9 | 11 |
| **136** | **COOMOTOR** | 14 | 17 |
| **941** | **COOMOTOR** | 15 | 18 |
| **210** | **COOTRANSNEIVA** | 13 | 16 |
| **247** | **COOTRANSNEIVA** | 11 | 13 |
| **910** | **COOMOTOR** | 15 | 18 |
| **110** | **COOTRANSHUILA** | 15 | 18 |

**PARÁGRAFO 1.** Para la vinculación de vehículos a la operación de rutas o servicios SETP dentro de la capacidad transportadora asignada, se deberá acreditar que el equipo cumple con las características definidas en los estudios técnicos, según se encuentra recogido en el documento "TIPOLOGÍA VEHICULAR DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE NEIVA", así como con lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 11 del Decreto Municipal 809 del 21 de septiembre de 2020, conforme en el mismo se exige; en caso de inconsistencia o contradicción se aplicará preferentemente lo dispuesto en el Decreto Municipal indicado.

**Comentado [CM3]:** Hay varias referencias al Decreto 809 de 2020, Sobre este tema, creo que en su orden se debería expedir el nuevo decreto y después proceder a expedir esta resolución.

Sin embargo lo dejo como elemento para analizar.

Lo anterior sin perjuicio de la facultad que corresponderá a la Secretaría de Movilidad, como autoridad de transporte, y de conformidad con la cual se encuentra facultada para reglamentar las características técnicas de los vehículos para la operación del SETP de Neiva, en los casos en que encuentre necesario complementar, adicionar o modificar la que en el párrafo anterior se señala.

**PARÁGRAFO 2.** Las características técnicas exigidas de conformidad con el inicio anterior de la presente resolución que formen a su vez parte de los requisitos de homologación de la correspondiente tipología vehicular se acreditarán con la respectiva ficha de homologación expedida por el Ministerio de Transporte.

**PARÁGRAFO 3.** La vinculación y desvinculación de los vehículos que se requieran para la materialización de lo dispuesto en el presente artículo se llevará a cabo en los supuestos y de conformidad con las condiciones y procedimientos establecidos en

el Decreto 1079 de 2015, y en los plazos que correspondan según el plan progresivo de reducción de flota que deberá ser presentando en los tiempos y con las condiciones que se determinan en la presente resolución.

**PARÁGRAFO 4.** La presente Resolución para todos los efectos legales y administrativos, constituye el único título por medio del cual a las empresas de transporte COOMOTOR LTDA, COOTRANSHUILA LTDA Y COOTRANSNEIVA LTDA se les determina la capacidad transportadora mínima y máxima para el transporte público urbano y en consecuencia, quedan derogadas todas aquellas resoluciones anteriores a la presente por medio de las cuales se les haya asignado o autorizado capacidad transportadora mínima y máxima o les haya sido ésta modificado por cambio de grupo o cualquier otra herramienta o circunstancia, dentro del municipio de Neiva en el servicio colectivo o en el Sistema Estratégico.

**PARÁGRAFO 5.** En virtud de lo dispuesto en el literal "a" del artículo 8 de la presente resolución y en atención a la fijación de la capacidad transportadora que se realiza en este acto administrativo, en la programación diaria de vehículos no podrá incluirse una flota superior a la asignada como capacidad transportadora máxima en el presente acto administrativo. Si existieran excesos de flota de las empresas dentro del periodo de transición en la racionalización del parque automotor deberán ser administrados en el plan de gestión de flota de que trata el numeral 4 del artículo 2.2.1.2.2.2.4. del Decreto 1079 de 2015, sin implicar un exceso en la flota programada que corresponde a cada ruta en función del diseño operacional y con criterios que garanticen una rotación equitativa en la programación, sin perjuicio de la celebración de acuerdos comerciales para la distribución de los ingresos de la operación entre los diferentes actores a partir de factores multicriterio, no necesariamente asociados todos ellos a la operación efectiva del vehículo.

En todo caso, mientras conserven vida útil no se exigirá su desintegración y podrán vincularse en el Distrito o en otros municipios a otras empresas con capacidad transportadora disponible o a la misma empresa cuando a ésta se le asignen nuevos servicios, siempre que estos conlleven la fijación de capacidad transportadora adicional para su prestación.

**Parágrafo transitorio.** Sin perjuicio de lo dispuesto en el parágrafo 4 del presente artículo y atendiendo lo dispuesto en el inciso segundo del parágrafo del artículo 5 del Decreto Municipal 1060 del 30 de octubre de 2014, las empresas de transporte que tengan vinculado un número de vehículos con vida útil vigente superior a la capacidad transportadora asignada en la presente resolución, presentarán individualmente y dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición del presente acto administrativo un plan progresivo de reducción de flota.

**Comentado [JE4]:** Esto deberiamos resolverlo con la Depuracion del parque automtor y las desvinculaciones administrativas.

El plan de reducción de flota deberá presentarse proyectado a una gradualidad que, como mínimo, corresponda a la que resulte de la no reposición de los vehículos hurtados, desaparecidos, destruidos totalmente o que finalicen su vida útil, en la cantidad equivalente al número de vehículos efectivamente vinculados por encima de la capacidad transportadora asignada a la empresa de transporte habilitada para su operación dentro del Sistema.

Como consecuencia de lo señalado en el presente parágrafo transitorio, las empresas de transporte no podrán en ningún caso vincular vehículos por reposición o renovación cuando el número de vehículos vinculados exceda la capacidad transportadora máxima autorizada para la operación de los servicios del SETP.

**Comentado [JE5]:** Ibidem del comentario anterior

**ARTÍCULO 7. REEMPLAZO DE LOS PERMISOS DE OPERACIÓN.** La modificación de los servicios que opera con lo dispuesto en esta resolución, adoptada en ejercicio de las competencias para la reorganización y reestructuración oficiosa del servicio de transporte, como acto administrativo que contiene el permiso de operación que autoriza los servicios a la empresa de transporte COOMOTOR LTDA, COOTRANSHUILA LTDA Y COOTRANSNEIVA LTDA., remplaza todos los permisos de operación previamente expedidos en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor colectivo municipal de pasajeros en la jurisdicción del municipio o del Sistema Estratégico de Transporte Público de Neiva y así, a partir de la expedición de la presente resolución, los permisos que a cada una de ellas en el artículo segundo y siguientes de la presente se les otorga, configura el único permiso de operación vigente para cada una de ellas.

**ARTÍCULO 8 CONDICIONES DE OPERACIÓN.** De conformidad con lo dispuesto en los numerales 1 a 3 del parágrafo del artículo 2.2.1.2.2.2 del Decreto 1079 de 2015, los servicios del SETP que se autorizan mediante el presente permiso de operación a las empresa de transporte deberán ser ejecutados una única estructura organizacional centralizada de planeación, gestión y control de la operación de transporte y de la administración integral del servicio y equipos, conformada mediante convenio de colaboración empresarial debidamente autorizado.

La estructura única organizacional centralizada de planeación, gestión y control de la operación de transporte, conformada por los transportadores autorizados en la presente resolución, deberá contar con las facultades y la total autonomía para el gestión, seguimiento y control operativo de la operación y para la elaboración del plan de gestión de flota, el cual deberá formular atendiendo, entre otros, los siguientes criterios:

a. Racionalización de los equipos de acuerdo con la demanda
b. Participación de las empresas en el mercado según una estimación que se realice previamente a la implementación del sistema realizada en función del índice de pasajeros por kilómetro o lo pactado por las partes.
c. Condiciones de participación pactadas en los convenios de colaboración empresarial.
d. Bueno gobierno corporativo, debidamente reglado.

**PARÁGRAFO 1. –** Para el cumplimiento de las responsabilidades que le corresponden como operador y administrador del sistema de rutas del Sistema Estratégico de Transporte Público, la estructura única organizacional centralizada de planeación, gestión y control de la operación de transporte y de la administración integral del servicio y equipos conformada por los operadores autorizados mediante la presente resolución, deberá adoptar, acreditar y garantizar que cuenta como mínimo con la siguiente estructura organizacional y personal:

1. Una gerencia general con un gerente general
   - 1.1. Una dirección de programación que deberá contar con
     - 1.1.1. Un director de programación que tendrá en su despacho:
       - 1.1.1.1. Un técnico de programación de servicios
       - 1.1.1.2. Un técnico de programación de flota y operadores
   - 1.2. Una dirección de operaciones y mantenimiento que deberá contar con
     - 1.2.1. Un director de operaciones y mantenimiento que tendrá en su despacho:
       - 1.2.1.1. Un profesional de planeación quien a su vez contará con:
         - 1.2.1.1.1. Un técnico de planeación
       - 1.2.1.2. Un abogado de accidentes
       - 1.2.1.3. Dos profesionales de programación
       - 1.2.1.4. Un profesional de control quien a su vez contará con:
         - 1.2.1.4.1. Dos auxiliares de centro de control
       - 1.2.1.5. Dos jefes de patio que a su vez contarán con:
         - 1.2.1.5.1. Trece técnicos de mantenimiento preventivo y correctivo
         - 1.2.1.5.2. Ocho trabajadores para la inspección visual y el alistamiento de vehículos
         - 1.2.1.5.3. Seis trabajadores para el lavado
         - 1.2.1.5.4. Un trabajador para el abastecimiento
         - 1.2.1.5.5. Dos trabajadores para montallantas
         - 1.2.1.5.6. Dos trabajadores de latonería
         - 1.2.1.5.7. Un trabajador de supervisión de almacenistas que contará con:
           - 1.2.1.5.7.1. Dos almacenistas
   - 1.3. Un director de planeación financiera
   - 1.4. Un director de gestión humana
   - 1.5. Un director ambiental y de salud y prevención

**Comentado [JE6]:** Revisar con los operadores para determinar si existe una estructura más liviana que no impacte la tarifa tecnica, y que haga uso del perosnal administrativo de las mismas empresas

**PARÁGRAFO 2. -** La ejecución del servicio mediante el esquema unificado indicado es una condición de operación que, de conformidad con la estructuración técnica, legal y financiera del SETP es indispensable para la viabilidad técnica y financiera del sistema y siendo aceptada por los sujetos autorizados, da lugar a la expedición del permiso de operación y evita la necesidad de su revocación para garantizar la atención del interés general que se persigue satisfacer y la posterior selección de un único operador mediante el correspondiente proceso de selección; de manera que de comprobarse que no corresponde a la realidad se procederá de conformidad con lo señalado en el literal a del artículo 48 de la Ley 336 de 1996, pues la operación mediante un operador unificado es una condición de operación que da lugar al otorgamiento del presente permiso.

**PARÁGRAFO 3.** El operador unificado conformado por las empresas de transporte deberá elaborar y presentar con treinta (30) días de anticipación, para el aval del Ente Gestor y la aprobación de la Secretaría de Movilidad de Neiva, el plan de gestión de flota de cada trimestre del año calendario, con el detalle que permita anticipar la adecuada y eficiente prestación del servicio y el cumplimiento de los objetivos de calidad y excelencia que el mismo requiere. La no presentación del plan de gestión de flota se tendrá como evidencia de la afectación del servicio, para efectos de imponer las sanciones correspondientes.

**ARTÍCULO 9. ADMINISTRACIÓN INTEGRAL DE FLOTA.** De conformidad con lo dispuesto en los numerales 4 y 5 y en parágrafo 2 del artículo 2.2.1.2.2.2.4. del Decreto 1079 de 2015, desde el inicio de la etapa de pre-operación del SETP de Neiva, el operador y administrador unificado de la operación será responsable de la administración integral de la flota y su directa programación, despacho, operación, administración, mantenimiento preventivo y correctivo, abastecimiento y custodia, de la totalidad del parque automotor que conforma la capacidad transportadora, atendiendo la demanda de pasajeros según las directrices y parámetros de calidad del servicio definidos por la autoridad de transporte en ejercicio de sus competencias para la planeación, gestión y control de la operación otorgadas en el artículo 2.2.1.2.2.2. del Decreto 1079 de 2015.

**ARTÍCULO 10. GESTIÓN DE LA CALIDAD.** Con base en el ejercicio de seguimiento que sobre su propia actividad deberá realizar la empresa de transporte como parte de su sistema de gestión de la calidad y sin perjuicio del cumplimiento de las amonestaciones que le sean impuestas, adoptarán planes de mejoramiento internos orientados a disminuir y eliminar las falencias encontradas y que se resulten pertinentes para la normalización y la correcta prestación del servicio, resolviendo y anticipando afectación al servicio. Los planes de mejoramiento y los registros y evidencias de su cumplida ejecución estarán a disposición de la autoridad de transporte competente cada vez que ésta los requiera.

**ARTÍCULO 11. IMAGEN UNIFICADA DEL SISTEMA.** La totalidad de la flota vinculada a las empresas de transporte en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros y del Sistema Estratégico de Transporte

Público, así como los demás bienes destinados al servicio a ellas autorizado, deberá adoptar los colores, logos y distintivos correspondientes al diseño de imagen adoptado por el Ente Gestor o, a falta de éste, por la autoridad de transporte competente.

**ARTICULO 12. PRE-OPERACIÓN DEL SISTEMA.** La operación de las rutas o servicios SETP autorizados en la presente resolución, deberá iniciar de forma inmediata, considerando que el proceso de pre-operación del SETP, ya se ha desarrollado con la adopción completa del sistema de rutas previsto en el diseño operacional ajustado

**PARÁGRAFO 1.** La implementación de las rutas que de conformidad con el diseño operacional están llamadas a integrarse con tarifa diferenciales y/o compensadas con otras mediante transbordos para atender la demanda de servicios que previo a ellas se satisface con recorridos directos, deberá estar precedida de medida transitorias o definitivas que garanticen la efectiva integración operacional y tarifaria de cara al usuario del servicio, el cual se logra con la implementación y operación del sistema de recaudo centralizado.

**PARÁGRAFO 2.** Dentro de la etapa pre-operacional para la transición del SETP de la ciudad de Neiva, se deberán consolidar y materializar las acciones que permitan garantizar las condiciones de sostenibilidad financiera del Servicio de Transporte y el control de la informalidad que configure una competencia directa del Sistema de Transporte.

De las acciones de que trata el presente parágrafo deberán formar parte, como mínimo, las siguientes:

| ACCIONES | RESPONSABLE / APLICACIÓN |
|---|---|
| Formular, adoptar e implementar una estrategia integral de control de la informalidad, que con fundamento en el diagnóstico del fenómeno y sus causas en el municipio, se dirija a contrarrestar la práctica combinando medidas de control con soluciones que puedan representar alternativas para la población que en la actualidad forma parte del servicio ilegal e informal de transporte. | Secretaria de Movilidad de Neiva – Alcaldía del Municipio de Neiva |
| Depositar en fondo de estabilización tarifaria los recursos requeridos para el cierre del proyecto en su vigencia 2023 y 2024 e implementar otras de las fuentes alternativas de financiación previstas en la ley necesarias para asegurar un flujo de recursos suficiente para la sostenibilidad financiera de conformidad con los requerimientos identificados para el cierre financiero del proyecto. | Ente gestor – Secretaría de Hacienda del Municipio de Neiva. |

**ARTICULO 13. INICIO DE LA OPERACIÓN.** Sin perjuicio de las demás obligaciones, legales y reglamentarias y de las que a los operadores de transporte les corresponden en el proceso de implementación de los componentes tecnológicos del Sistema Estratégico de Transporte Público de Neiva, para iniciar la operación formal del Sistema Estratégico deberán desarrollar las actividades y cumplir con las condiciones y los requisitos establecidos en el artículo anterior y los que se señalan a continuación, dentro de los plazos indicados para cada uno de ellos:

| ETAPA | | ACCIONES POR DESARROLLAR | DESCRIPCIÓN | PLAZO |
|---|---|---|---|---|
| CONFIGURACIÓN EMPRESARIAL | 1 | **Presentación de los contratos que se proyectan suscribir para operar mediante el operador unificado conformado Contrato Consorcial** | Cada una de las empresas de transporte habilitadas COOMOTOR LTDA, COOTRANSHUILA LTDA y COOTRANSNEIVA LTDA. deberá presentar a la autoridad de transporte competente el documento que dé cuenta de la conformación efectiva de la estructura unificada estructura organizacional centralizada de planeación, gestión y control de la operación de transporte y de la administración integral del servicio y equipos, en el cual se pacten las condiciones que garanticen que la estructura unificada conformada, se configura como la estructura única organizacional centralizada de planeación, gestión y control de la operación de transporte y que para el efecto cuenta con las facultades y la total autonomía para la gestión, seguimiento y control operativo de la operación y para la elaboración del plan de gestión de flota.<br>En caso de que esta estructura se conforme a través de una figura que la revista de personería jurídica, se deberá adjuntar el contrato que los operadores suscriben con esta y a través de los cuales se regula el ejercicio de sus funciones como instancia unificada de ejecución de los servicios autorizados. | Un (1) mes a la Expedición del permiso de Operación |
| | 2 | **Adopción del modelo de gestión** | La estructura unificada conformada deberá presentar a la autoridad de transporte competente los documentos que soporten la adopción por parte de los órganos de administración dentro de la estructura empresarial del modelo de gestión mediante el cual garantizará el adecuado desarrollo, como mínimo, de los procesos de planeación de la operación, ejecución de la operación, seguimiento y control de la operación, abastecimiento y mantenimiento de equipos, selección y vinculación de conductores y demás procesos que le correspondan desarrollar para el cumplimiento de sus obligaciones.<br>Si la autoridad formula observaciones u objeciones al Modelo de gestión, éste deberá subsanarse y/o adicionarse en su contenido dentro de los 30 días siguientes a la notificación de las observaciones, objeciones y/o a la notificación de las instrucciones de adición realizadas por la autoridad competente. | Un (1) mes y 15 días a la expedición del permiso de Operación |
| | 3 | **Adopción de la estructura organizacional** | La estructura unificada conformada deberá adoptar la estructura organizacional que determine necesaria, mediante la modificación de los documentos correspondientes en su interior o de conformación. La cual podrá tener como modelo la desarrollada por la ETLF, sin que estas puedan considerarse inmodificables en la búsqueda de eficiencia y | Tres (3) meses a la entrega del permiso de Operación |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Sostenibilidad. Para la fecha indicada en la columna siguiente, deberá radicar ante la autoridad de transporte competente los documentos que acrediten el cumplimiento de esta obligación. | |
| | 4 | **Definición de los diferentes modelos de negocios que se planteará a los propietarios** | A través de su representante legal, la estructura unificada conformada deberá presentar a la autoridad de transporte competente las constancias de socialización de los diferentes modelos de negocio que planteará a los propietarios de vehículos para su elección en función de los perfiles de riesgos, equilibrando la potencial retribución en función de la inversión y de los riesgos que asume cada una de las partes.<br>Las alternativas serán todas aquellas posibilitadas por el derecho privado, siempre que en los modelos proyectados el operador se configure como el administrador integral de cada uno de los vehículos y no se proyecte la afiliación de vehículos como fuente de sostenibilidad de las empresas de transporte. | Tres (3) meses a la Expedición del permiso de Operación |
| | 5 | **Minuta de los contratos de Administración Integral de flota según modelo de negocio** | Cada una de las empresas de transporte habilitadas COOMOTOR LTDA, COOTRANSHUILA LTDA y COOTRANSNEIVA LTDA. deberá presentar a la autoridad de transporte competente los formatos de contrato de vinculación que se espera suscribir en atención a los diferentes modelos de negocio que se proyecta plantear a los diferentes propietarios de vehículos. | 31 de Diciembre de 2023 |
| | 6 | **Plan de Renovación, reposición, vinculación de flota, adecuación de Flota y dotación de equipos** | Cada una de las empresas de transporte deberá presentar a la autoridad de transporte competente y para su aprobación, un documento en el que se describa, explique y formule la estrategia para garantizar la adecuación de la flota, renovación o reposición de la misma, la dotación de equipos, la vinculación administrativa y la incorporación de la flota a la operación del sistema estratégico, incluidas las condiciones o formas proyectadas de financiación.<br>Estas actividades deberán ser consideradas, planeadas y planteadas dentro del plan en sus aspectos financieros, administrativos y operativos.<br>El plan deberá incluir un cronograma de actividades de manera que se garantice el cumplimiento de las obligaciones de vinculación de flota, de adecuación de flota usada y dotación de equipos en la totalidad de los vehículos dentro de los plazos que se establezcan en el respectivo cronograma en dirección a garantizar la disponibilidad de los equipos en los tiempos señalados y en los parámetros operacionales previstos en los estudios de estructuración de detalle para el inicio de la operación según lo exija cada una de sus diferentes etapas, atendiendo igualmente lo señalado en la presente resolución.<br>Si el número de vehículos vinculados lo hace necesario, se deberá elaborar y presentar el plan de reducción de flota para efectos de ajustarse a la capacidad transportadora máxima asignada en la presente resolución, para lo cual tendrá el plazo señalado en el parágrafo transitorio del artículo 6 de la misma.<br>Si la autoridad formula observaciones u objeciones a uno cualquiera de estos documentos, éstos deberán subsanarse y/o adicionarse en su contenido dentro de los 30 días siguientes a la notificación de las observaciones, objeciones y/o a la notificación de las instrucciones de adición realizadas por la autoridad competente. | Tres (3) meses a la Expedición del permiso de Operación |
| | 7 | **Cierre financiero del plan de Renovación, reposición, vinculación de flota, adecuación de Flota y dotación de equipos** | Cada una de las empresas deberá presentar a la autoridad de transporte competente el cierre financiero que dé cuenta de su capacidad económica y de la disponibilidad de recursos suficientes y oportunos para la ejecución del Plan de Renovación, reposición, vinculación de flota, adecuación de Flota y dotación de equipos presentado a la autoridad.<br>El incumplimiento en la presentación del cierre financiero se tendrá para todos los efectos legales como un incumplimiento de las condiciones relativas a la capacidad financiera y dará lugar a las consecuencias para el efecto establecidas en el literal a del artículo 48 de la Ley 336 de 1996. | Febrero de 2024 |
| | 8 | **Manual de procedimiento para la elaboración del Plan de Gestión de flota** | la estructura unificada conformada deberá formular y presentar para la aprobación de la autoridad de transporte competente su manual de procedimientos y protocolos para la elaboración del plan de gestión de flota, en el que se describa los insumos, los criterios y los procedimientos para elaborar los planes de servicio y gestión de flota, mediante los cuales se formulará la programación para el cumplimiento del diseño operacional, tablas horarias y los niveles de servicio, así como los mecanismos de actualización, evaluación y ajuste del plan de gestión de flota y de la programación.<br>Este documento deberá igualmente plantear los mecanismos de difusión y las instancias para resolver las quejas por la inobservancia del respectivo manual, sus protocolos, criterios y procedimientos en la formulación de los planes de gestión, su actualización, evaluación y ajuste.<br>Para la fecha indicada en la columna siguiente, deberá radicar ante la autoridad de transporte competente los documentos que acrediten el cumplimiento de esta obligación.<br>Si la autoridad formula observaciones u objeciones al Manual de procedimiento para la elaboración del Plan de Gestión de flota, éste deberá subsanarse y/o adicionarse en su contenido dentro de los 30 días siguientes a la notificación de las observaciones, objeciones y/o a la notificación de las instrucciones de adición del respectivo manual realizadas por la autoridad competente. | 31 de Diciembre de 2023 |
| | 9 | **Adopción del programa de revisión y mantenimiento preventivo** | la estructura unificada conformada acreditará ante la autoridad de transporte competente que diseñó y adoptó dentro de sus procesos de gestión un programa de revisión y mantenimiento preventivo.<br>Sin perjuicio de lo indicado en el numeral 5 del artículo 2.2.1.2.2.2.4. del Decreto 1079 de 2015, el programa de revisión y mantenimiento preventivo deberá ser diseñado a partir del estudio de las diferentes y potenciales fallas y de los tiempos en los cuales pueden producirse, en función de los cuales se deberán establecer los protocolos y actividades necesarias para prevenir dichas fallas y los tiempos en que cada una de estas actividades deberá realizarse. La ejecución del programa podrá ser realizada por personal técnico debidamente capacitado y bajo la supervisión y seguimiento del profesional responsable del programa. | 31 de Diciembre de 2023 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Las actividades o intervenciones que deberán realizarse al vehículo y la frecuencia de cada una de ellas deberán definirse, con base en los resultados del estudio de que trata el inciso anterior, principalmente, a partir de criterios derivados de ejercicio técnico predictivos y de criticidad de las potenciales fallas, establecida en función de la frecuencia y de las consecuencias del eventual desperfecto para la seguridad de los usuarios.<br>El programa de revisión y mantenimiento preventivo deberá tener la capacidad de distinguir, en función de las características de la ruta en la que opera el vehículo, su edad, estado general y características técnicas, los kilómetros que recorre, horas de funcionamiento, niveles de desgastes generados por estas condiciones y la identificación de las causas de las fallas críticas que comprometen la seguridad de los usuarios, las diferentes actividades e intervenciones mecánicas que deberán realizarse preventivamente al vehículo en los mantenimientos rutinarios que han de implementarse, describiendo la actividad y su periodicidad dentro del respectivo libro de mantenimiento que deberá llevarse por cada automotor.<br>El programa de mantenimiento podrá incorporar para su complementación el programa recomendado y realizado por el fabricante del automotor.<br>Si la autoridad formula observaciones u objeciones al programa de revisión y mantenimiento preventivo, éste deberá subsanarse y/o adicionarse en su contenido dentro de los 30 días siguientes a la notificación de las observaciones, objeciones y/o a la notificación de las instrucciones de adición del programa realizadas por la autoridad competente. | |
| | 10 | **Programa de capacitación de conductores y personal de atención a usuarios** | la estructura unificada conformada deberá presentar a la autoridad de transporte competente para su aprobación el programa de capacitaciones periódicas de los conductores y personal de atención al usuario, en el cual se disponga de una capacitación inicial, que deberá recibir todo empleado dentro de los 30 días siguientes a la vinculación al cargo y las capacitaciones periódicas que recibirá con la finalidad de generar hábitos que contribuyan a la consolidación de un Sistema de Transporte Seguro y con la debida calidad en la atención de sus usuarios.<br>Los conductores deberán en todos los casos, recibir la capacitación inicial antes de iniciar su labores como operadores del equipo en el Sistema Estratégico de Transporte.<br>El programa deberá tener un enfoque dinámico que responda en la configuración de su contenido a la evaluación del desempeño del personal y identificando los elementos que requieren refuerzo o énfasis.<br>El contenido de las capacitaciones deberá ser complementado atendiendo las observaciones que sobre el programa realice la autoridad de transporte como condición para su aprobación. | Noviembre de 2023 |
| **ALISTAMIENTO OPERACIONAL** | 1 | **Presentación de solicitud de autorización del convenio de colaboración empresarial** | Las empresas de transporte COOMOTOR LTDA, COOTRANSHUILA LTDA y COOTRANSNEIVA LTDA deberán elevar ante la autoridad de transporte competente la solicitud conjunta de autorización del operador unificado del Sistema Estratégico de Transporte Público de Neiva que conformen.<br>Sin la acreditación efectiva del cumplimiento de las acciones de que tratan las filas anteriores no se autorizará el convenio de colaboración empresarial. | Un (1) mes a la Expedición del Permiso de Operación. |
| | 2 | **Vinculación administrativa y operativa de la Flota - Garantizando la capacidad transportadora mínima.** | Cada una de las empresas de transporte autorizadas deberá, dentro del plazo indicado en la siguiente columna, solicitar a la autoridad de transporte competente la vinculación administrativa de la flota necesaria para acreditar la capacidad transportadora mínima y obtener las tarjetas de operación correspondientes.<br>No se entenderá vinculada operativamente la flota a pesar de la efectiva vinculación administrativa y de la expedición de la tarjeta de operación, si cada uno de los equipos no cuenta con la imagen institucional del sistema y/o con la dotación requerida para su operación y la operación de los Sistemas Tecnológicos del SETP. | 31 de Diciembre de 2023 |
| | 3 | **Contratación personal de programación, gestión y alistamiento de flota** | La estructura unificada conformada deberá acreditar ante la autoridad de transporte competente la vinculación efectiva del personal de su estructura organizacional con funciones relacionadas con los procesos de programación, gestión y alistamiento de flota.<br>El personal requerido para el proceso de mantenimiento de flota o la contratación del tercero encargado del proceso de mantenimiento deberá acreditarse al momento de asumir la administración integral de los equipos. | Febrero 2024 |
| | 4 | **Acreditación Contratación de conductores** | Vinculación directa de conductores mediante contrato laboral suscrito con la empresa.<br>La acreditación del cumplimiento de estas obligaciones, se realizará ante la autoridad de transporte y mediante el soporte de pago de aportes al Sistema de Seguridad Social Integral y Parafiscales en el que se constate que el conductor se encuentra contratado y desempeña funciones en la operación del transporte público. | 31 de Diciembre de 2023 |
| | 5 | **Capacitación inicial de conductores** | Sin perjuicio de las capacitaciones periódicas que correspondan de conformidad con el programa de capacitación de conductores y del personal de atención a usuarios aprobado, las empresas de transporte habilitadas COOMOTOR LTDA, COOTRANSHUILA LTDA y COOTRANSNEIVA LTDA. deberá acreditar ante la autoridad de transporte dentro del plazo indicado en la siguiente columna, que a la totalidad de conductores le ha sido impartida una capacitación de no menos de 40 horas dentro de los 90 días anteriores, como mínimo en las temáticas de seguridad vial, en la formación de hábitos de conducción segura y atención de emergencias, en conducción defensiva, en conducción verde y en atención a los usuarios del servicio público.<br>Para la verificación del cumplimiento de esta obligación, se deberán presentar los informes con los soportes fotográficos, las listas de asistencia y la certificación de los establecimientos el personal de educadores o de formadores que impartieron las capacitaciones y su experiencia y formación.<br>El contenido de las capacitaciones podrá ser especificado en manual de operaciones y se actualizará según se identifique necesario. | 31 de Diciembre de 2023 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 6 | **Adecuación de patios** | Cada una de las empresas de transporte habilitadas COOMOTOR LTDA, COOTRANSHUILA LTDA y COOTRANSNEIVA LTDA. deberá acreditar que han dotado adecuadamente los patios en los que les corresponde operar de conformidad con las rutas asignadas, de manera que la concentración de la flota pueda realizar en condiciones que garanticen el cumplimiento de la normatividad nacional y municipal en materia ambiental, de estacionamientos y de espacio público.<br>Si los patios del sistema no han sido entregados al operador, este podrá realizar la adecuación de patios provisionales. En estos casos, las adecuaciones serán solo las mínimas necesarias para garantizar el cumplimiento de las regulaciones atrás indicadas.<br>Si los patios provisionales no cuentan con los elementos necesarios para realizar el mantenimiento preventivo y correctivo o, en general, no cumplen las condiciones para configurarse como talleres del sistema, el operador de transporte deberá indicar el establecimiento o lugar en el cual se realizarán estas actividades para las unidades del respectivo patio.<br>Tratándose de los patios definitivos del sistema, las adecuaciones que deberán realizar los operadores serán todas aquellas diseñadas en la estructuración del Sistema Estratégico de Transporte Público del Municipio de Neiva y que en dicho documento se encuentren a cargo de los operadores de transporte.<br>La verificación de las adecuaciones la realizará la autoridad de transporte mediante visita de inspección. | Dos (2) mes a la entrega del patio y taller asignado para la operación del sistema |
| | 7 | **Contratación personal de mantenimiento y consolidación de las condiciones, adquisición de los bienes y contratación de los servicios necesarios para el inicio del programa de mantenimiento** | La estructura unificada conformada acreditará ante la autoridad de transporte competente, mediante los instrumentos legales y administrativos que resulten pertinentes, que cuenta con el personal, los bienes, equipos y/o servicios necesarios para iniciar la ejecución y realizar por su cuenta y riesgo las actividades de revisión y mantenimiento de vehículos conforme el programa que ha adoptado para el efecto.<br>La acreditación se realizará mediante el aporte de la copia de los documentos pertinentes y la visita de inspección por parte de la autoridad de transporte competente. | Un (1) mes a la entrega del patio y taller asignado para la operación del sistema. |
| | 8 | **Concentración de flota en patios** | Las empresas de transporte autorizadas y la estructura unificada conformada por éstas, deberán acreditar ante la autoridad de transporte competente que la totalidad de la flota de vehículos vinculada a cada una de las empresas de transporte se ha concentrado en los patios del sistema o en los patios provisionales de los operadores si los del sistema no han sido entregados en la fecha en que debe ser concentrada la flota.<br>Sobre los vehículos cuyos propietarios se nieguen a concentrar la flota en los respectivos patios, las empresas de transporte iniciarán el respectivo proceso de desvinculación administrativa y siempre que éste se haya iniciado, no se tendrá como un incumplimiento por parte de las empresas la no concentración en patio de estos vehículos.<br>Para verificar la concentración de la flota la autoridad de transporte realizará visitas de inspección aleatorias durante la operación y por fuera de los horarios de ella. | Dos (2) meses a la entrega del patio y taller asignado para la operación del sistema. |
| | 9 | **Administración integral de flota** | Cada una de las empresas de transporte habilitadas COOMOTOR LTDA, COOTRANSHUILA LTDA y COOTRANSNEIVA LTDA deberá demostrar a la autoridad de transporte competente que se han efectivamente suscrito los contratos de vinculación en condiciones que configuren al operador de transporte como la persona responsable para la autónoma administración integral de los equipos y acreditará que la flota vinculada se encuentra concentrada en los patios, sea en los provisionales o en los definitivos del Sistema según lo permita el avance de la infraestructura.<br>Para el efecto, aportara copia de los contratos suscritos con cada uno de los propietarios de vehículos. | Dos (2) meses a la entrega del patio y taller asignado para la operación del sistema. |
| | 10 | **Presentación del Plan de Gestión de Flota para aprobación de la autoridad** | La estructura unificada conformada deberá presentar el plan de gestión de flota para iniciar la operación del sistema en cumplimiento del diseño operacional, en términos que garanticen el cumplimiento del manual de procedimiento para la elaboración del plan de gestión de flota y el cumplimiento de las directrices y parámetros de calidad operacional definidos por la autoridad de transporte.<br>En los casos en que el inicio de las operaciones del Sistema deba ser reprogramado, se entenderá que el primer plan de servicios, adoptado en el marco del plan de gestión de flota formulado, y en el cual se deberá entre otros incluir la programación de vehículos y de conductores, deberá ser presentado a la autoridad de transporte y al operador del sistema de gestión y control de flota, a más tardar 15 días antes de la fecha prevista para el inicio de la operación. | Febrero de 2024. |
| Para la operación del Sistema | 1 | **Integración al Sistema de Gestión y Control de Flota** | La estructura unificada conformada deberá acreditar ante la autoridad de transporte que dispone de los recursos físicos y humanos necesarios para integrarse e interactuar con el Sistema de Gestión y Control de Flota y para operar el módulo de programación y seguimiento a la ejecución de la programación y a la prestación del servicio.<br>Sin perjuicio de la verificación directa y en campo que podrá realizar la autoridad para la constatación del efectivo cumplimiento de estas condiciones, el operador unificado podrá aportar para su acreditación la constancia suscrita por el operador del Sistema de Gestión y Control de Flota al respecto. | Octubre 2024 |
| | 2 | **Integración al Sistema de Recaudo Centralizado** | Las empresas de transporte autorizadas y la estructura unificada conformada por éstas deberán integrar en su operación el Sistema de Recaudo Centralizado mediante la instalación de los componentes que conforman el mismo. Todo lo anterior sin perjuicio del cumplimiento oportuno de las obligaciones que podrían corresponderle en su potencial condición de operador del Sistema de Recaudo.<br>Sin perjuicio de la verificación directa y en campo que podrá realizar la autoridad para la constatación del efectivo cumplimiento de estas condiciones, el operador unificado de transporte podrá aportar para su acreditación la constancia suscrita por el operador del Sistema de Recaudo Centralizado al respecto. | Octubre 2024. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 3 | **Socialización del Sistema de Rutas y de las herramientas tecnológicas de información al usuario** | Las empresas de transporte autorizadas y la estructura unificada conformada por éstas deberán acreditar ante la autoridad de transporte competente que se han efectuado las socializaciones del Sistema de Rutas y de las herramientas tecnológicas de información al usuario en los términos y condiciones que se haya exigido por la autoridad de transporte competente dentro de la estrategia de implementación del diseño operacional o, a falta de estas, las que encuentre adecuadas.<br>En este último caso, deberá difundirse el nuevo sistema de rutas en dos oportunidades dentro de los 30 días previos en por lo menos un medio impreso de amplia difusión y en las redes sociales por lo menos durante los 15 días previos. Así mismo, en los centros atractores y generadores de viaje y abordo de los vehículos, se deberá, durante los 8 días previos a la implementación, disponer de personal para informar a los usuarios del sistema los cambios que en sus recorridos habituales representa la introducción del nuevo sistema de ruta y las nuevas formas de satisfacer, dentro del sistema, sus necesidades de desplazamiento; el personal destinado para esta última estrategia de socialización y difusión de los servicios del Sistema deberá ser el que resulte necesario para garantizar una cobertura del 20% de los usuarios del servicio al momento de su desarrollo.<br>Las actividades de socialización programadas deberán ser previamente comunicadas a la autoridad de transporte, de manera que ésta pueda registrar su efectiva ejecución y coordinarse con las acciones que con los mismos propósitos a ella le corresponde realizar.<br>En todo caso, para la acreditación del cumplimiento de estas condiciones, se deberá presentar por el operador el respectivo informe, en el cual se documente el ejercicio con registros fotográficos, registros de usuarios informados, constancias suscritas por cada uno de los miembros del equipo de socialización y se anexen los enlaces, registros y copias de las notas de difusiones difundidas en medios físicos y digitales. | Tres (3) meses antes del inicio de operación del sistema (Octubre de 2024) | |
| | 4 | **INICIO DE LA OPERACIÓN** | Las empresas de transporte autorizadas y la estructura unificada conformada por éstas deberán conjuntamente acreditar los requisitos para obtener de la autoridad de transporte el certificado de cumplimiento de los numerales 4 a 6 o 4 y 5, según corresponda, del Artículo 2.2.1.2.2.2.4. del Decreto 1079 de 2015 y solicitar su expedición.<br>Para efectos de acreditar el cumplimiento de lo establecido en el numeral 4 del artículo 2.2.1.2.2.2.4. del Decreto 1079 de 2015, no se tendrá como condición necesaria la adopción del Sistema de Gestión y Control de Flota. A falta de éste, provisionalmente el seguimiento de los indicadores de servicio mínimos para la adecuada y eficiente prestación del servicio, y el seguimiento del cumplimiento de los objetivos de calidad y excelencia en el servicio definidos por las autoridades competentes, podrá ser desarrollado por otros medios, incluso a partir de inspecciones por parte de los funcionarios de la autoridad de control, sin que ello impida el inicio de operaciones.<br>Los incumplimientos parciales de las obligaciones establecidas en la presente tabla y en esta resolución, que no afecten el cumplimiento de los numerales atrás indicados, tampoco impedirán la expedición del respectivo certificado de cumplimiento y el inicio de operación en los términos del parágrafo 2 del Artículo 2.2.1.2.2.2.4. del Decreto 1079 de 2015. Los mencionados incumplimientos, en su condición presuntiva establecida a razón del necesario respeto del debido proceso, darán en principio exclusivamente lugar al inicio del procedimiento sancionatorio por infracción de las normas de transporte y serán sancionados con la consecuencia que dicho régimen establezca; las cuales, mientras no se encuentren en firme o, estando en firme, no den lugar a la cancelación de las autorizaciones, no impedirán el inicio de la operación si se a pesar de ellas se han acreditado las condiciones exigidas en el parágrafo 2 del Artículo 2.2.1.2.2.2.4. del Decreto 1079 de 2015 atrás indicado. | 31 de Octubre de 2024 | |

**Comentado [JE7]:** Este cronogram ase retira del permiso de operación, para que sea parte del Anexo No 1 del Decreto conciliando las fechas con lo strabnsportadores para grantizar su ejeucion.

**PARÁGRAFO 1.** La operación del SEPT podrá iniciar con cualquiera de sus rutas, siempre que se acredite respecto de la ruta a implementar el cumplimiento de los numerales 4 a 6 del artículo 2.2.1.2.2.2.4. del Decreto 1079 de 2015, de conformidad con el cronograma que se disponga por el Ente Gestor de conformidad con lo indicado en el artículo 12 de la presente resolución.

Los incumplimientos al cronograma de implementación, que no impidan el inicio de la operación en el plazo señalado en la tabla anterior, serán sancionados como suspensión o alteración del servicio según corresponda, con amonestación o multa que se determinará en atención a los efectos del incumplimiento de conformidad con lo indicado en el artículo 45 y en los literales a y b del artículo 46 de la Ley 336 de 1996. Lo anterior sin perjuicio de la imposición de las sanciones que correspondan cuando la conducta configure una infracción en atención a lo dispuesto en el capítulo noveno del título primero de la Ley 336 de 1996.

Cuando los incumplimientos impidan el inicio oportuno de la operación, se procederá de conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 3 del presente artículo.

**PARÁGRAFO 2.** Para certificar el inicio de la operación de los servicios del SETP, además de la acreditación del cumplimiento de los numerales 4 a 6 del artículo 2.2.1.2.2.2.4. del Decreto 1079 de 2015, los operadores deberán adicionalmente acreditar ante la autoridad de transporte el cumplimiento oportuno de las acciones que a ellos corresponden de conformidad con el reglamento y lo indicado en la tabla del presente artículo. Una vez certificado el cumplimiento de los anteriores requisitos, se entenderá iniciado para todos los efectos la operación del Sistema de rutas y servicios del SETP.

Sin la obtención de la certificación de cumplimiento de los requisitos de que trata el parágrafo 2 del artículo 2.2.1.2.2.2.4. del Decreto 1079 de 2015, no puede considerarse iniciada la operación de los servicios del SETP. Sin embargo, la solicitud de certificación por parte del operador suspende los términos a éste exigidos para el inicio de la operación del servicio.

**PARÁGRAFO 3.** En caso de que las empresas de transporte injustificadamente no inicien la prestación de los servicios del SETP en el plazo indicado en el presente artículo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.8.6. del Decreto 1079 de 2015 y el literal b del artículo 48 de la Ley 336 de 1996, se procederá a cancelar los permisos de operación observando el procedimiento descrito en los artículos 50 y siguientes de la Ley 336 de 1996, sin perjuicio de recurrir a la alternativa indicada en el parágrafo del artículo 51 de la Ley 336 de 1996, si se considera motivadamente procedente.

En los casos en que el transportador no inicie las operaciones en la fecha señalada, se considerarán justificaciones que impiden la configuración de un incumplimiento a éste reprochable, los retrasos de la administración en el aporte de cualquier elemento, componente, actuación o recursos físicos o económicos indispensables para el inicio de las operaciones que no pueda ser de ninguna manera simultáneamente atribuible, total o parcialmente, al operador de transporte, como lo son, entre otros, la adopción del fondo de estabilización tarifaria, la disposición de recursos suficiente en dicho fondo y el diseño, adopción e implementación de una de una estrategia integral de control de la ilegalidad e informalidad para contrarrestar la prestación del servicio de transporte por personas o empresas no autorizadas.

**ARTÍCULO 14. PLAZO PARA VERIFICACIÓN DE REQUISITOS**. Para efectos de verificar el cumplimiento de los requisitos señalados en la presente resolución, la Secretaría de movilidad de Neiva contará con los términos legales que rigen sus actuaciones administrativas.

**ARTÍCULO 15. SEGUIMIENTO.** La Secretaría de Movilidad de Neiva, en coordinación con el Ente Gestor o quien haga sus veces, desarrollará un cronograma de seguimiento para efectuar la revisión del avance de los procesos de implementación y de los procesos recurrentes de verificación del cumplimiento de las condiciones exigidas a los operadores dentro del marco normativo de los SETP, el cual deberá incluir la verificación semestral del cumplimiento de la totalidad de los requisitos señalados en la normatividad nacional y territorial para la operación del SETP.

**ARTÍCULO 16. REMUNERACIÓN Y FORMA DE PAGO.** Durante las etapas preoperativa y operativa del Sistema, la retribución económica por la prestación del servicio de transporte público se realizará con los dineros efectivamente recaudados y corresponderá a la porción de la tarifa al usuario que le sea asignada a los operadores de transporte de conformidad con los estudios de costos que sirven de base para su fijación, sin perjuicio de la facultad y posibilidad legal de realizar la compensación financiera entre rutas y/o subsistemas de rutas para garantizar la sostenibilidad del sistema y de la posibilidad fuentes de recursos destinadas a la configuración y financiación de fondos de estabilización y subvención.

Una vez implementado el SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO adoptado para el SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO – SETP, la autoridad competente cancelará las autorizaciones a las empresas que no se integren al sistema de recaudo centralizado, en atención de lo dispuesto en el inciso 7 del artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

**ARTICULO 17. SUBSIDIOS.** En caso de que la autoridad de transporte pretenda adoptar cualquier tipo de subsidio a la tarifa para sectores específicos de la población, deberá previamente realizar los estudios correspondientes que garanticen la sostenibilidad financiera del sistema de acuerdo a lo previsto en la resolución 12333 de 2002, emanada por parte del Ministerio de Transporte. En este caso, el pago de tales subsidios será asumido por la entidad que lo establezca, la cual deberá estipular en el acto administrativo correspondiente la fuente presupuestal que lo financia y una forma de operación que garantice su efectividad.

**ARTÍCULO 18. MANUAL DE OPERACIÓN.** Sin perjuicio de las facultades generales que para la expedición de manuales y reglamentos corresponden al Ente Gestor de conformidad con lo previsto en el artículo 20 del Decreto municipal 809 del 21 de septiembre de 2020, a este le corresponderá elaborar el MANUAL DE OPERACIÓN para la prestación de los servicios en SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO – SETP para la ciudad de Neiva, el cual deberá presentarse para su adopción por parte de la secretaria de Movilidad de Neiva.

El Manual de operación es la herramienta técnica que desarrolla en detalle las actividades y procedimientos que permiten determinar el alcance pormenorizado y verificar el adecuado desarrollo de los procesos que corresponden a los operadores de transporte y demás agentes del Sistema de Transporte para la producción de los servicios autorizados garantizando los niveles de calidad exigidos; configurando, a su vez, un instrumento básico del ejercicio de gestión y control de la operación que a la autoridad corresponde.

Para el efecto, el manual de operación es igualmente la hoja de ruta para la gestión y control de la operación en dirección a la adecuada y eficiente prestación del servicio y al cumplimento de los objetivos de calidad y excelencia en el servicio, y como tal será adoptado y modificado oficiosamente siempre que la entidad responsable de la gestión y control del servicio lo encuentre pertinente.

En ningún caso el manual de operación o sus modificaciones podrán adoptarse sin dar la oportunidad de realizar observaciones a los interesados por un periodo no inferior a quince (15) días hábiles y sin responder previamente a ellas, ni podrá iniciar su aplicación antes de los treinta (30) días siguientes a su adopción.

**ARTÍCULO 19. OPERADOR DEL SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO**. Siempre que se acredite el cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios, así como el cumplimiento de las condiciones definidas en los documentos de

estructuración, adopción y regulación del componente tecnológico, su implementación y operación podrá ser autorizada directamente al operador único de recaudo conformado por todas y cada una de las empresas con permiso de operación de servicios SETP vigentes.

Cuando no se logre la participación de todos los operadores de transporte en el agente de recaudo, la operación del servicio de recaudo centralizado se adjudicará mediante licitación pública o convenio interadministrativo de acuerdo con lo previsto en el Artículo 117 de la ley 1955 de 2019.

**ARTICULO 20. OPERACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA.** De conformidad con lo establecido en el numeral 1 del artículo 2.2.1.2.2.8. del 1079 de 2015 la autoridad de transporte, en su condición de operadora del Sistema de Gestión y Control de flota que le atribuye el artículo 2.2.1.2.2.4.3. ibídem, realizará a través de éste la especificación de las rutas, servicios y frecuencias del sistema; coordinará, vigilará, registrará y fiscalizará la operación del servicio de transporte y hará seguimiento de los indicadores de dicho servicio en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.2.4.1. del artículo 1079 de 2015.

Atendiendo las condiciones de organización, autorización y gestión del servicio señaladas por la autoridad de transporte, corresponderá a la estructura organizacional unificada creada por las empresa de transporte a que se refiere la presente resolución, la elaboración del plan de gestión de flota para la aprobación de dicha autoridad.

Una vez aprobado, el plan de gestión de flota se alimentará o registrará en el SGCF y a través de esta plataforma la empresa operadora realizará la gestión, seguimiento y control de su operación. El cumplimiento y ejecución del plan de gestión de flota será vigilado y fiscalizado por la autoridad de transporte, o quien ésta delegue, con apoyo en este Sistema, que formará igualmente parte de las herramientas para el seguimiento de los indicadores de servicio del Sistema Estratégico.

**PARÁGRAFO 1.** Para la gestión, seguimiento y control operativo de los servicios autorizados, el operador unificado conformado tendrá acceso al módulo correspondiente dentro del SGCF y en su interacción con dicho sistema tendrá las siguientes obligaciones:

a. Mantener las comunicaciones bidireccionales de los equipos del SGCF y SRC, generando la alimentación de los datos en los Datacenters, de los equipos a bordo y del Datacenters, del sistema de gestión y control de flota.
b. Efectuar la instalación y desinstalación de los equipos requeridos y destinados a la operación, programación y supervisión de los esquemas de programación del sistema de gestión y control de flota, sistema de recaudo centralizado, sistema de comunicación en la flota.
c. Efectuar el mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos a bordo de cada una de las unidades destinadas a la operación del sistema, así como del Datacenters, previstos para la operación, programación y supervisión de los servicios.
d. Operar el software y aplicativos del Sistema de Gestión y control de flota para desarrollar la asignación, programación y supervisión de conductores, flota e itinerarios para la prestación eficiente y sostenible del esquema operativo en las rutas y frecuencias establecidas en los artículos 2 y 3 de la presente resolución, gestión del despacho de flota para la operación, gestión de flota y de novedades durante la operación, seguimiento y evaluación para la gestión de la calidad, entre otros directa o indirectamente asociados a la gestión operativa de sus servicios.
e. Promover la reducción del personal de supervisión en calle, con el propósito de brindar eficiencia en la prestación del servicio haciendo uso de las herramientas tecnologías del SGCF, generando mejores prácticas de control y mejorando las condiciones de movilidad para la ciudad.
f. Efectuar la adquisición y el mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos para la implementación del Sistema de Gestión y Control de Flota – SGCF así como los del Sistema de Recaudo Centralizado – SRC para los vehículos que no están considerados en el modelo operacional previsto en los estudios de estructuración de detalle.

Salvo la dispuesta en el literal f, las actividades que corresponden al operador unificado de conformidad con el presente artículo serán remuneradas de conformidad con lo establecido en el artículo 16 de la presente resolución y, una vez adoptado el Sistema de Recaudo Centralizado, dicha remuneración se efectuará a través del administrador financiero. Para el efecto, en el contrato de fiducia suscrito para la administración de los recursos del Sistema Estratégico y como fuente de pago, se deberán establecer las condiciones que permitan acreditar la realización efectiva de las actividades de los literales a, b, c y d de este parágrafo, sin los cuales no podrá procederse al traslado de los recursos al operador de transporte destinados a la remuneración de sus actividades en torno al SGCF como componente tecnológico.

**PARÁGRAFO 2.** En todo caso, para efectos sancionatorios, las irregularidades en la operación de los Sistemas que integran el componente tecnológico del SETP serán investigadas y sancionadas como cesación de actividades, como inexistencia de condiciones de operación y/o como suspensión o alteración del servicio, en atención a las circunstancias de tiempo y modo, considerando las implicaciones en el servicio, de conformidad con lo establecido en los artículos 46 y siguientes de la Ley 336 de 1996 o las normas que modifiquen, adicionen o sustituyan el régimen de sanciones del sector.

**ARTICULO 21. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE.** Las instalaciones y todas las locaciones para la prestación del servicio de Patios, Talleres serán usadas y preservadas por la empresa autorizada con el permiso de operación de conformidad con lo establecido en los documentos suscritos para su entrega.

**PARÁGRAFO 1.** Una vez terminado y oficialmente entregado el correspondiente patio, taller, los sujetos autorizados tendrán treinta (30) días calendario para trasladar sus operaciones a los patio-talleres correspondientes de acuerdo con la asignación de los servicios y en atención al subsistema de rutas que en el presente acto se autoriza, de forma que se garantice la correcta ejecución del servicio definido en el diseño operacional del Sistema

La empresa podrá adelantar a su cargo las acciones correspondientes dirigidas a establecer las condiciones de funcionalidad de los espacios que ocupará en el patio taller, tales como: conectividad, implementación del espejo del Sistema de Gestión y Control de Flota, plan de manejo ambiental entre otros.

Los incumplimientos a la concentración de flota y de operaciones en los patio talleres, sin perjuicio inmovilización del vehículo y de la imposición de una multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes que se podrá imponer al conductor del vehículo y solidariamente a su propietario y a la empresa transportadora conforme lo dispuesto en el literal D.15 (D.17) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, por el cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros autorizada por el organismo de tránsito que implica el inicio de la operación desde un lugar diferente al señalado, dará lugar a la apertura de investigación por la presunta alteración del servicio que pueda implicar el desarrollo de la operación desde un punto diferente al señalado; investigación que se desarrollará con fundamento en el artículo 44, en literal b del artículo 45, en el literal a del parágrafo del mismo artículo, en el literal a del artículo 47, en el literal f del artículo 48 y en los artículos 50 a 52 de la Ley 336 de 1996, según corresponda, o las normas que los adicionen, modifiquen o sustituyan.

**PARÁGRAFO 2.** Sin perjuicio de lo dispuesto en el parágrafo anterior, hasta tanto se formalice la entrega de la correspondiente infraestructura de transporte de patios, talleres y terminales de despacho a los operadores de transporte**,** la administración de dichas infraestructuras estará a cargo del Ente Gestor o de la dependencia que para el efecto y en su reemplazo sea designada.

**ARTÍCULO 22. SANCIONES. -** Sin perjuicio de las demás sanciones previstas en la Ley por la comisión de infracciones en materia de tránsito y en materia de transporte, los titulares del presente permiso y el operador unificado de transporte, una vez agotado el debido proceso y de conformidad con lo señalado en el parágrafo 2 del artículo 2.2.1.2.2.1.2. del Decreto 1079 de 2015 y el numeral 3 del ANEXO ÚNICO – INDICADORES DE SEGUIMIENTO, adoptados en el artículo 22 del Decreto Municipal 809 del 21 de septiembre de 2020, el incumplimiento de los indicadores de calidad de servicio mínimos definidos por la autoridad competente se tendrán para todos los efectos legales y reglamentarios como una infracción agravada en relación con las circunstancias de tiempo, modo y lugar, teniendo en cuenta los efectos nocivos que representa para los usuarios y la comunidad y en tal sentido se procederá de conformidad con lo indicado en el literal g del artículo 48 de la Ley 336 de 1996, sin perjuicio de proceder previamente según lo dispuesto en el artículo 45 de la misma ley o, posteriormente, de conformidad con lo dispuesto en el parágrafo del artículo 51 de la Ley 336 de 1996 o las normas que lo adicionen, modifiquen o sustituyan.

Los demás incumplimientos a los indicadores operaciones y de niveles de servicio serán sancionados de conformidad con la afectación o alteración del servicio que representen y en función de sus efectos, de conformidad con lo establecido en el capítulo noveno del título primero de la Ley 336 de 1996 o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

**PARÁGRAFO 1.** Las incidencias operacionales no configuran por sí mismas una alteración parcial o suspensión del servicio. Las alteraciones o suspensiones del servicio para efectos de la imposición de sanciones legalmente establecidas y atrás indicadas se configuran a partir del impacto y los efectos en el servicio de los incumplimientos: de lo dispuesto en plan de gestión de flota aprobado, de las obligaciones derivadas del manual de operaciones y de los índices mínimos requeridos para cada uno de los indicadores de calidad y niveles de servicio; cada una de ellos, serán sancionados teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción.

**PARÁGRAFO 2.** Las sanciones de cancelación de las habilitaciones y permisos de operación solo podrán imponerse a la empresa de transporte que ha dado lugar a la falta y no a todas y cada una de ellas por su simple vinculación a la estructura unificada conformada por ellas.

**ARTÍCULO 23. VIGENCIA, REVOCATORIAS Y/O DEROGATORIAS.** La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación y revoca todas las resoluciones de autorización de servicios, de asignación de permisos de operación en el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros y del Sistema Estratégico de Transporte Público, así como de fijación y modificación de capacidad transportadora, cambio de clase de servicio, de nivel de servicio o de reestructuración de servicios y de cualquier otra clase de actos referidos al servicio autorizado expedidos en el municipio de Neiva a las empresas de transporte COOMOTOR LTDA, COOTRANSHUILA LTDA, COOTRANSNEIVA LTDA, en general, todas las autorizaciones y disposiciones que le sean contrarias.

**Parágrafo transitorio.** Todos los términos de los permisos de operación contenidos en los actos administrativos revocados y los derogados en el presente artículo se entenderán transitoriamente incorporados en el presente permiso, siempre que, requiriéndose su ejecución o aplicación concomitante o su coexistencia en los términos del artículo 6 del Decreto Municipal 1060 del 30 de octubre de 2014, no sean incompatibles con lo dispuesto en la presente resolución y solo durante el periodo definido en el cronograma de implementación para la entrada en operación de las rutas o servicios SETP como nuevo esquema de atención de las necesidades de servicio. Será con base en ellos que se realizará la inspección, vigilancia y control de la operación de rutas que actualmente atienden los diferentes servicios autorizados para la satisfacción de las necesidades de movilización de la población del municipio de Neiva.

**Comentado [CM8]:** Se retira esta mención, porque ya se esta operando la totalidad de las rutas del modelo operacional, ya no hay coexistencia de servicios.

La cancelación que se imponga como sanción por el incumplimiento de los términos del permiso de operación que se concede mediante la presente resolución, implica y conlleva la cancelación de los servicios que, conforme a este parágrafo, se entienden transitoriamente incorporados.

**ARTÍCULO 24. NOTIFICACIONES.** Notifíquese la presente resolución al representante legal de las empresas COOMOTOR LTDA identificada con NIT 891.100.279-1, COOTRANSHUILA LTDA identificada con el NIT 891.100.299-7, COOTRANSNEIVA LTDA identificada con el NIT 891.100.916-3, con las siguientes ubicaciones por empresa A COOTRANSHUILA LTDA en la Avenida 26 No. 4-82 Teléfono 8756368 Ext 110. A COOTRANSNEIVA LTDA en la Carrera 7 No. 68-22 Teléfono 8769804-8769805. A COOMOTOR LTDA, en la Calle 2 sur no. 7-30 / 96 Neiva/Huila Teléfono 872-4900, 315-857-5809

ART**ÍCULO 25. RECURSOS.** De conformidad con lo establecido en el artículo 74 y siguientes de la Lay 1437 de 2011, contra la presente procede el recurso de reposición dentro de los 10 días siguientes a su notificación. Contra la presente no procede recurso de apelación.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dada en Neiva, a los xxxxxx (xx) días del mes de xxxx de dos mil veinticinco (2025).

**EDNA JOHANNA CRUZ BONILLA**
Secretaria de Movilidad

**Proyectó:**

Andrés López
Asesor Jurídico
SETP – TRANSFEDERAL S.A.S

**Proyectó:**

Juan M. Escobar
Asesor Técnico
SETP – TRANSFEDERAL S.A.S

**Revisó:**

Oscar F. Polonia
Asesor
SETP – TRANSFEDERAL S.A.S

**Revisó:**

Claudia Velásquez
Unidad de Empresas
Secretaria de Movilidad de Neiva

**Revisó:**

Javier Munar González
Asesor Jurídica Externa
Secretaria de Movilidad de Neiva

**DECRETO No _____ DE 2025**

"*Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones*"

**EL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE NEIVA**

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial de las previstas en los artículos 315 y 365 de la Constitución Política, las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, el Decreto Municipal 562 de 2015 y el Decreto 1079 de 2015, y

**C O N S I D E R A N D O**

Que el artículo 365 de la Constitución Política establece que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y éste debe garantizar su eficiente prestación a todos los habitantes.

Que en atención a lo establecido en el artículo 8 de la Ley 336 de 1996, "*Las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción".*

Que de acuerdo con lo señalado en el a~~A~~rtículo *2.2.1.1.2.1.* del Decreto 1079 de 2015, *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte", "Son autoridades de transporte competentes… En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución".*

Que el Decreto Municipal 809 de 2020 "*POR EL CUAL SE REGLAMENTA, PRECISA Y DESARROLLAN LAS CONDICIONES DE ADOPCIÓN, IMPLEMENTACIÓN, OPERACIÓN Y CONTROL DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA EL MUNICIPIO DE NEIVA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES*", define las condiciones particulares para la implementación, operación y control del s~~S~~istema e~~E~~stratégico de transporte del municipio, el cual incluye los diferentes componentes y actores para la implementación y correcta operación buscando con ellos la eficiencia y sostenibilidad del s~~S~~istema y de la movilidad en el territorio, así como de los actores que participan de la oferta de servicios de transporte.

Que el ~~El~~ Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP ~~–~~ TRANSFEDERAL S.A.S, desarrolló los procesos de consultoría técnica para efectuar el rediseño del esquema operacional y financiero del sistema, considerando que las condiciones de demanda de pasajeros y la oferta para atender la misma, no habían sido objeto de actualización desde el año 2018, ni se había generado un análisis sobre los efectos de la pandemia ~~PANDEMIA~~ declarada por el gobierno nacional en el año 2020 por el COVID-19.

Con formato: Fuente: Cursiva

Con formato: Fuente: Cursiva

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

Que en los procesos de consultoría desarrollados por las firmas SAIP S.A ~~e~~y IKON Banca de Inversión S.A, las cuales se desarrollaron a través de los contratos de consultoría No 132 y 129 de 2023, en l marco de la implementación del SETP para la ciudad de Neiva, ~~se~~ definieron las condiciones de operación, ajustando el diseño a las características de la demanda actual y estructurando la oferta requerida para el desarrollo del proceso de operación del Sistema. El ejercicio requirió igualmente la modelación de los escenarios ajustados a las condiciones operacionales diseñadas, evaluando el cierre del modelo financiero para su operación. Las principales conclusiones de los estudios desde el esquema operativo se enmarcan en el ajuste del esquema operacional, debido a la reducción de la demanda de pasajeros por consecuencia de los efectos de la postpandemia y otros que afectan la sostenibilidad financiera del sistema.- A partir de estas condiciones se ha generado un escenario con ajustes estratégicos enfocados en ampliar cobertura, reducir costos generalizados de viaje y mejorar los niveles de servicio. Con estas premisas se ha genero un diseño con 19 rutas operadas por dos operadores, abarcando 38.5 km² y beneficiando nuevos sectores urbanos como Calamarí, La Trinidad, Santa Isabel y Las Margaritas. Se utiliza una flota de microbuses y busetas, con estándares técnicos homogéneos para garantizar un servicio eficiente, con intervalos máximos de 8 minutos en hora pico y 10 minutos en horas valle. Los indicadores operativos muestran una mejora en la eficiencia del sistema, con incremento moderado en viajes y reducción del costo generalizado de los mismos, así como del tiempo promedio de caminata. Además, se han reconfigurado los patios y paraderos para optimizar la operación, y se han estimado necesidades futuras de flota y crecimiento de demanda, considerando escenarios base, pesimista y optimista.~~,~~ Con relación al ajuste financiero para la operación del sistema. La actualización del modelo financiero del SETP Neiva determina bajo las condiciones actuales, el sistema no es financieramente sostenible. A pesar de una estructuración técnica detallada y una optimización operativa que busca eficiencia y formalización, los ingresos generados únicamente por la tarifa al usuario resultan insuficientes para cubrir los costos completos de operación, mantenimiento, administración y reposición de flota. En estas condiciones, el sistema requiere, por lo tanto, la implementación de un Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) además de políticas para incrementar la demanda, combatir la informalidad y generar nuevas fuentes de financiación municipal. De estas conclusiones ~~por lo cual~~ resulta necesaria la modificación de la vigencia que deberá otorgarse a los permisos de operación, con la finalidad de no frustrar el correcto ciclo de la inversión que se exige de los actores.

Que en los estudios elaborados por la consultoría citada, ~~indicada,~~ y a partir de los análisis técnicos, económicos y financieros ~~dentro de ellos~~ realizados, se estableció un vigencia del proyecto para un periodo de 15 años; período que deberá corresponder con la vigencia de los permisos de operación a partir de lo indicado en el parágrafo del artículo 2.2.1.2.2.5.2. del Decreto 1079 de 2015.

**Comentado [IR1]:** En virtud de que contrato se realizó esa consultoría, referirlo. En qué fecha. Cuales fueron las conclusiones.

**Comentado [JE2R1]:** Se incluye las conclusiones de los estudios, para complementar las consideraciones

**Comentado [IR3]:** ¿Como se evaluó el modelo? ¿Cuales fueron los resultados?

**Comentado [JE4R3]:** En el parrafo anterior se resume los resultados que permiten el ajuste del modelo operaiconal y generan un conclusion sobre la creacion del FET para la viabilidad y sostenbilidad del SETP.

Sugiero no incluir valores o costos a esta redaccion porque finalmente los resultados finacnieros para el SETP son deficitarios. Este es un factor comun de los ocho SETP que se implementan en colombia.,

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

Que dentro de la actualización de la estructuración, particularmente dentro del análisis técnico operacional del sistema estratégico de transporte, ~~,~~ como parte de los instrumentos de adaptación de las condiciones de la oferta a las nuevas circunstancias, se concluye ~~igualmente en~~ la necesidad de realizar la redefinición de la tipología vehicular y se propone en términos que buscan responder a las actuales necesidades de la operación, las cuales deben responder a la atención de una demanda de 52.000 pax/dia, modelo que debe cubrir con la implementación de 19 rutas, que cubren entre el 90 y 96% del territorio municipal. En este sentido se ha generado un cambio en las condiciones de tipología vehicular, unificando las características técnicas en un solo vehículos que se adapte a las vías y topografía de la ciudad, y finalmente calculando las condiciones de la oferta necesaria para atender el sistema de rutas con un total de 240 vehículos como mínimo, ~~en condiciones de~~ buscando con ello la eficiencia que coadyuve los esfuerzos por lograr la sostenibilidad financiera del s~~S~~istema, sin sacrificar la calidad del servicio proporcionado a los usuarios.

Que atendiendo lo dispuesto en el parágrafo del artículo 2.2.1.2.2.1.4~~.~~ del Decreto 1079 de 2015 y en armonía con lo señalado en el artículo 2.2.1.2.2.1.1~~.~~ del mismo texto reglamentario, las autoridades competentes deberán exigir que la reposición de vehículos se efectúe por la tipología vehicular que recomienden los estudios técnicos realizados para cada SETP.

Que de conformidad con lo indicado en el inciso primero del artículo 2.2.1.2.2.1.1. del Decreto 1079 de 2015, *"El parque automotor destinado a los Sistemas Estratégicos de Transporte Público deberá contar con homologación previa por parte del Ministerio de Transporte, el cual deberá estandarizarse y tener uniformidad de flota, cumpliendo con las especificaciones técnicas y ambientales vigentes"*.

Que, en este sentido, si bien el artículo 2.2.1.1.9.3. del Decreto 1079 de 2015 dispone para el t~~T~~ransporte p~~P~~úblico c~~C~~olectivo que *"la asignación de clase de vehículo con el que se prestará el servicio se agrupará según su capacidad…",* para el caso de los s~~S~~istemas e~~E~~stratégicos, la exigida estandarización y la uniformidad de la flota, exige, como efectivamente se consagra, ~~de~~ una mayor capacidad de la autoridad para señalar las características de la tipología vehicular con fundamento en lo recomendado en los estudios técnicos, como se consagra ~~puede verse~~ en los artículos 2.2.1.2.2.1.1. y 2.2.1.2.2.1.4. del mismo decreto reglamentario. De tal manera que es viable ~~no cabe~~ en los s~~S~~istemas e~~E~~stratégicos, por cuanto no están dados los elementos para su aplicación analógica, la racionalización de vehículos en cabeza del operador de transporte mediante la libre elección de la capacidad de pasajeros del automotor dentro de los rangos que contempla cada grupo~~.~~ ~~, Ccondición que tampoco viene implicimplícita, ada en olla aunque algunos así lo hayan considerado, requiriendo una aclaración que no corresponde proporcionar a estea acto administrativo.~~

**Comentado [IR5]:** ¿Cuales son las actuales necesidades de la operación?

**Comentado [JE6R5]:** Se incluye las actuales necesidades de operación para atender las necesidades del servicio en la ciudad de Neiva.

**Con formato:** Resaltar

**Comentado [IR7]:** A qué se refiere con que "algunos así lo hayan considerado". Considero que esa última línea sobra.

**Con formato:** Resaltar

**Con formato:** Fuente: Negrita, Resaltar

**Con formato:** Resaltar

**Con formato:** Resaltar

**Con formato:** Resaltar

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~é~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

~~Que de acuerdo con lo señalado en el numeral 1 del artículo 2.2.1.2.2.8. del Decreto 1079 de 2015, *"Por lo menos el 75% de las carrocerías deberán ser de producción nacional"*.~~

Que en ~~de~~ armonía con lo indicado en el parágrafo del artículo 1 del Decreto Municipal 535 de 2014 y atendiendo lo señalado en el numeral 1 y el parágrafo del artículo 5 del Decreto Municipal 1060 de 2014, la Secretaría de Movilidad Municipal reestructuró oficiosamente el servicio y se modificaron los permisos de operación de~~a~~ las empresas de transporte que operan en el~~del~~ municipio, con el objeto de implementar, mediante la reorganización del Transporte Público Colectivo, el Sistema Estratégico de Transporte Público SETP de Neiva, y en dichos actos se señaló la capacidad transportadora de las empresas de transporte.

Que en este sentido debe acogerse ~~atendiendo~~ lo señalado por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado en ~~la~~ sentencia del 3 de septiembre de 1998, proferida ~~dictada~~ dentro del proceso con ~~de~~ radicación número 4980:

> *"la cuestionada fijación de una fecha límite para la reposición de los automotores que fueron retirados definitivamente…, no puede constituir violación del principio de libertad de empresa, porque en nada restringe el ejercicio de este derecho por parte de las empresas dedicadas al transporte, ya que no implica requisito ni exigencia adicional a las señaladas por la ley para constituirse y para funcionar. Por el contrario, se les incentiva en su desarrollo, toda vez que se les permite hacer uso de la capacidad disponible que deja el automotor retirado definitivamente, que su propietario no repuso.*
>
> (…)
>
> *El hecho de que la reposición deba obedecer a programas que implican la obtención de recursos y la aplicación integral del sistema de transporte, no impide per se que para los vehículos… se les pueda fijar a sus propietarios una fecha máxima para solicitar su reposición,* (…) *en la medida de que… al quedar fuera de servicio crearon una capacidad disponible no utilizada y a la cual debía dársele uso. Lo razonable, entonces, era ponerle un límite al no uso de la misma**. Además, según se desprende del artículo 6º, parágrafo 3, de la ley 105 de 1.993, la solicitud de reposición puede sujetarse a plazos***". (Énfasis propio)

Que, en relación con la facultad de las autoridades locales para expedir la reglamentación de los procesos de reposición de los automotores, la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, en providencia del 12 de abril del año 2015, radicada con el número 25000-23-24-000-2003-00495-02, afirmó:

**Con formato:** Resaltar

**Comentado [IR8]:** Falta completar la idea, pues se plantea la norma con que objeto.

**Comentado [AL9R8]:** Como una de las condiciones que viene impuestas por la reglamentación nacional a la flota.
Se enfatiza así, siguiendo esta consideración, en el **ARTICULO SEGUNDO.** Modificar el numeral 1 del artículo 11 del Decreto Municipal 809 de 2020, el cual quedará así:

**Con formato:** Resaltar

**Con formato:** Resaltar

**Comentado [AL10]:** La idea es hacer referencia específica a la resolución y su modificación (que resolvió el recurso) de cada una de las empresas.

**Con formato:** Resaltar

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

> *"…tema que no es ajeno a las competencias otorgadas por el Constituyente en el numeral 2 del artículo 315 y el artículo 365 de la Constitución Política, pues como se dijo previamente, al ser la máxima autoridad en materia de transporte en la ciudad* (…)*, es competente para organizar la actividad transportadora dentro de su jurisdicción, diseñar, exigir y ejecutar políticas y condiciones para garantizar la eficiente prestación del servicio público y bajo ese entendido puede organizar el desarrollo de la reposición de vehículos automotores de transporte público colectivo en la ciudad...*
>
> (…)
>
> *…es claro que, como máxima autoridad en materia de transporte en su localidad, puede establecer condiciones de operatividad para acceder a la reposición.*
>
> (…)
>
> *…la reposición se tramita de acuerdo con la normativa definida por las autoridades competentes en materia de transporte dentro de su jurisdicción".*

Que por ~~todo~~ lo anterior, teniendo en cuenta que la capacidad transportadora de las empresas de transporte no es otra que la señalada en los permisos de operación vigentes y que de conformidad con ella, en principio es necesario que en el presente Decreto, en ejercicio de las competencias ~~que~~ asignadas ~~le corresponden~~ a la autoridad de transporte en el territorio, se dicten las pautas para que ~~generales en el contexto de las cuales~~ las empresas ~~puedan~~ formulen ~~ar~~ sus planes de reducción de flota.

Que atendiendo la implementación gradual~~idad~~ del SETP que exige el numeral 4 del artículo 2.2.1.2.2.7. del Decreto 1079 de 2015 ~~en la implementación del Sistema~~, las medidas de transición ~~pueden~~ permiten ~~ir~~ el cierre normal y no atípico o anticipado de los ciclos de inversión, evitando la configuración de afectaciones patrimoniales o desequilibrios en las cargas públicas, a partir de viabilizar y disponer la continuidad en la operación de los vehículos hasta la finalización de su vida útil dispuesta legalmente, logrando la racionalización de la oferta a partir de permitir la reposición o vinculación de vehículos, solamente cuando exista disponibilidad de capacidad transportadora, determinando la misma ~~exclusivamente a en consideración de la~~ que se encuentra autorizada en los permisos de operación vigentes, siendo este el sentido en el que se dispondrá, en el presente Decreto, lo cual no ~~que de ninguna manera~~ frustra la continuidad dentro de la industria, sino que implica, ~~pues simplemente,~~ en algunos casos, ~~implica~~ la reconducción de la inversión dentro de la misma actividad y hacia otros servicios, como una carga legítima ~~ordinaria~~ de cualquier actividad comercial.

**Comentado [AL11]:** Igual aquí. Referencia directa a la resolución

**Con formato:** Resaltar

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

Que la acciones para la racionalización de la flota deben ~~igualmente~~ formar parte de los procesos de depuración ~~de las capacidades transportadoras~~ de las empresas transportadoras y, para el efecto, además de las acciones privadas dirigidas a obtener la desvinculación administrativa de los vehículos que no cumplen el plan de rodamiento, es necesario ~~igualmente~~ proceder a la depuración del registro de vehículos vinculados administrativamente a las empresas de transporte y declarar oficiosamente, si es necesario, que la misma tuvo lugar automáticamente al haber alcanzado los equipos el máximo establecido como vida útil o al haberse tramitado la cancelación de la matrícula, ~~todo lo cual tiene lugar~~ conforme los razonamientos que se desarrollan a continuación. ~~en seguida.~~

Que la desvinculación administrativa automática por vencimiento de la vida útil de los vehículos, en su fundamentación normativa, debe partir de recordar que de conformidad con lo señalado en el artículo 22 de la Ley 336 de 1996, *"Toda empresa operadora del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados… el reglamento determinará la forma de vinculación de los equipos"*

Que, en este sentido, la capacidad transportadora no es otra que la conformada con los vehículos que serán usados en la prestación del servicio, por lo cual y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.10.2~~.~~ del Decreto 1079 de 2015: *"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".*

Que sobe el particular, la Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, del Consejo de Estado, en Sentencia del veintidós (22) de septiembre de dos mil once (2011), radicación: 11001 0324 000 2008 00199 00, consejero ponente, Doctor Rafael E~~o~~. Ostau de Lafont Pianeta, aproximándose al asunto, realizó algunas distinciones que resulta fundamental atender:

> *"Como se puede advertir, **una cosa es la celebración del contrato de vinculación y otra muy diferente la obtención de la tarjeta de operación**. En tanto que la primera se refiere al **establecimiento de una relación negocial de carácter privado, la segunda corresponde a un acto unilateral mediante el cual las autoridades de tránsito** y transporte, en ejercicio de las potestades que les son propias, **autorizan a cada vehículo automotor para asumir la prestación del servicio público de***

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

> ***transporte**, tras constatar su idoneidad y verificar el cumplimiento de las exigencias mínimas establecidas por el ordenamiento jurídico.*
>
> *En ese orden de ideas, resulta claro que la celebración del contrato produce una serie de efectos y consecuencias jurídicas para las partes contratantes, pero ha de tenerse en cuenta que el solo perfeccionamiento de tales negocios jurídicos no es en sí mismo suficiente para poder **asumir la prestación del servicio**. Es precisamente por ello que la autoridad de tránsito y transporte se reserva la potestad de otorgar la tarjeta de operación, con la cual se **"oficializa" la vinculación del automotor a la empresa**, tal como lo señala el artículo 53 del decreto acusado.*
>
> *Expresado de otra manera, una cosa es que el contrato de vinculación se perfeccione al concurrir la voluntad de los celebrantes y otra muy distinta que el Estado, con posterioridad a ello y en ejercicio de sus potestades de control y vigilancia, expida la tarjeta de operación de los vehículos. Ese documento, siendo ulterior a la celebración del contrato, no forma parte del mismo y es, en últimas, **un acto de autorización que emiten las autoridades competentes para que los automotores puedan rodar por las calles** y carreteras del país como vehículos de transporte público, **tras comprobarse su aptitud e idoneidad para asegurar la adecuada prestación del servicio.***
>
> ***...***
>
> *la Sala observa que cuando los referenciados artículos 56 y 57 estipulan ciertas causales que tanto el propietario del vehículo como el representante legal de la empresa, pueden invocar para solicitar ante el Ministerio de Transporte la Desvinculación Administrativa del automotor, **dicha actuación ostenta un carácter eminentemente administrativo, que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora que por mandato legal (artículo 22 de la Ley 336 de 1996) debe asignársele a cada empresa en beneficio de la adecuada prestación del servicio**".* (Énfasis propio)

Que sobre el mismo asunto, la Sala De Casación Civil de la Corte Suprema De Justicia, en la Sentencia SC4961-2019 del dieciocho (18) de noviembre de dos mil diecinueve (2019), referencia: 05001-31-03-011-2008-00448-01, Magistrado Ponente: Octavio Augusto Tejeiro Duque, igualmente señaló:

> *"Tan es así que el Consejo de Estado, en el fallo donde quedaron reconfiguradas las dos últimas estipulaciones, enfatizó sobre la **doble connotación que de la vinculación** de automotores se desprende, esto es, como **primera medida el nexo***

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

> ***contractual de índole privado*** *entre los propietarios de automotores y las empresas habilitadas, a lo que va* ***aparejado el agotamiento de un trámite administrativo, que no pueden confundirse por tener distintas implicaciones****".* (Énfasis propio)

Que ~~la diferenciación que cabe establecer entre~~ estos~~as~~ dos pronunciamientos jurisprudenciales ~~connotaciones que de la vinculación de automotores se ha dicho se desprenden, se enfatiza cuando~~ advierten ~~ertimos~~ que el régimen del contrato de vinculación es el ámbito del derecho privado según se estipula en el artículo 2.2.1.1.10.3. del Decreto 1079 de 2015, no del administrativo; teniendo esta característica presente y reconociendo el carácter administrativo del trámite de ~~l~~a vinculación, en el~~dentro del~~ Concepto 1487 de 2003 emitido por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, se concluye que en los tramites de desvinculación administrativa no puede el funcionario público abordar asuntos de naturaleza contractual, propios de la jurisdicción ordinaria. S~~Pero s~~obre el asunto, el que resulta ~~realmente~~ categórico es el pronunciamiento de la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo de la misma Corporación, en el que se afirmó:

**Con formato:** Sin Resaltar

> *"Por lo tanto,* ***situaciones que no tengan el carácter administrativo aludido por no referirse directamente a las condiciones de prestación del servicio, quedan por fuera de la órbita y la competencia de la autoridad transportadora****, como por ejemplo los conflictos económicos derivados del incumplimiento de las partes en la ejecución del contrato de vinculación, los que en principio deberían ser asumidos por el Juez Natural del contrato, que en este caso es el ordinario"*[1]*.* (Énfasis propio)

Que, en línea con lo anterior, se ~~encuentra justificado~~ afirma~~r~~ la existencia de una actuación de control ~~faceta~~ estrictamente administrativa en la vinculación y desvinculación de los vehículos, directamente asociada al control de la capacidad transportadora y referida a las condiciones de prestación del servicio público, a la cual le corresponde cierta autonomía e independencia, respecto de las vicisitudes de la relación negocial privada que subyace, esta última regida por el derecho privado; así se desprende tácitamente de la Sentencia del Consejo de Estado:~~,~~ ~~dentro de la cual discurre la corporación en los siguientes términos:~~

> *"…desvincular administrativamente los vehículos, …implica el ejercicio complementario de* ***funciones administrativas*** *que le corresponde a la Autoridad de Transporte en el sentido de* ***controlar la capacidad transportadora asignada*** *a cada Empresa, de conformidad con lo dispuesto la Ley 336 de 1996, siendo esta una*

[1] la Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, del Consejo de Estado, en Sentencia del veintidós (22) de septiembre de dos mil once (2011), radicación: 11001 0324 000 2008 00199 00, consejero ponente, Doctor Rafael e. Ostau de Lafont Pianeta. En el mismo sentido: CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN PRIMERA Consejero ponente: HERNANDO SÁNCHEZ SÁNCHEZ Bogotá, D.C., quince (15) de noviembre de dos mil diecinueve (2019) Radicación número: 11001-03-24-000-2010-00283-00.

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

> ***actuación que ostenta un carácter eminentemente administrativo, que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora*** *que por mandato legal del artículo 22 de la Ley 336 de 1996 debe asignársele a cada empresa en beneficio de la adecuada prestación del servicio"*[2]*.*

Que conforme lo atrás indicado, a la desvinculación administrativa antecede una vinculación igualmente administrativa, que a partir de los términos de oficialización y des-oficialización, ~~pude~~ ser identifica~~da~~ en el pronunciamiento de la Corte Suprema de Justicia, en la citada sentencia SC4961-2019, que ~~dentro de la cual,~~ recordando los anteriores antecedentes a los que hemos ~~igualmente~~ recurrido, la Corporación concluye:~~ía:~~

> *"La anterior precisión se hace necesaria para constatar los alcances de los artículos 55, 56 y 57 del Decreto 171 de 2001, donde la «desvinculación» de los automotores en el Ministerio de Transporte no* ***es nada distinto a un paso de «des-oficialización» que debe agotarse ante una autoridad administrativa*** *como consecuencia de la ruptura de la atadura que unía a la empresa con el propietario, pero que* ***lejos está de significar el establecimiento de un régimen que delimite con exclusividad el entramado de la relación comercial*** *cuya culminación exige llevarlo a cabo.*
>
> *Ni siquiera hay que hacer un esfuerzo muy grande para constatar que* ***dicha tramitación en nada riñe con la intervención de la jurisdicción ordinaria civil para dirimir los conflictos que surjan en el desarrollo del «contrato de vinculación»*** *de vehículos a las empresas transportadoras y en algunos eventos* ***pueden incluso ser complementarias al agotamiento de la «desvinculación»"****.*

~~-~~Que atendiendo lo citado~~indicado~~ en los antecedente~~ses citados~~, se ~~debe~~ afirma~~rse~~ que la vinculación, ~~en cuanto trámite administrativo,~~ es una herramienta de control de la capacidad transportadora, herramienta de la que ésta dotada la autoridad de transporte y conforme la cual le corresponde oficializar la vinculación del vehículo a la empresa; una oficialización que tiene lugar con la expedición inicial de la tarjeta de operación, documento a través del cual se otorga la autorización del uso de dicho vehículo dentro de la operación de los servicios públicos asignados a una empresa de transporte; por otro lado, la continuidad que adquiere administrativamente la vinculación, en la medida que se preserva con independencia de la vigencia de la tarjeta de operación inicialmente expedida, responde, ~~como se lee en los antecedentes transcritos,~~ a un control de la capacidad transportadora que ejerce la autoridad en beneficio de la adecuada prestación del servicio público y se explica en el régimen especial

[2] CONSEJO DE ESTADO Bogotá, D.C., quince (15) de noviembre de dos mil diecinueve (2019) Radicación número: 11001-03-24-000-2010-00283-00. Óp. Cit.

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

de desvinculación administrativa que, en ejercicio de las facultades que para el efecto otorga el legislador al Gobierno N~~n~~acional en el artículo 65 de la Ley 336 de 1996, reglamentariamente se ha dispuesto para dar curso a las solicitudes de las partes que en un principio convinieron en la celebración del contrato de vinculación.

Con formato: Resaltar

Que en este sentido, ~~con otras palabras podemos decir que~~ la **vinculación, en cuanto administrativa, es la formalización u oficialización de la asociación de un vehículo a la capacidad transportadora de una empresa en específico, adelantada mediante la configuración del respectivo registro y establecida en beneficio de la adecuada prestación del servicio**. La misma, aunque rogada inicialmente, no deja de reclamar el cumplimiento de requisitos y de estar acompañada del propósito, que justifica a su vez las exigencias que dichos requisitos plantean, **de dar cuenta de la conformación, y servir de control, de *"…la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados"*** a la empresa y, de tal forma, considerando que de dicha capacidad transportadora no ~~puede~~ forman~~r~~ parte ~~de~~ los ~~aquellos~~ vehículos que legal y reglamentariamente carecen de las condiciones necesarias para ser operados en la prestación del servicio público, no pueden a su vez, formar parte del registro que ~~se configura mediante la anotación que~~ constituye la vinculación administrativa de los vehículos, que ~~no~~ por disposición legal no son aptos para~~pueden~~ ser destinados a la prestación del servicio. L~~D~~e ~~o~~ anterior, ~~ello mismo,~~ análogamente, da cuenta ~~directa~~ el hecho de que la expedición de la tarjeta de operación, que no tiene ~~no puede tener~~ lugar cuando el vehículo tiene vencida su vida útil, es la que da lugar a la formalización u oficialización de la vinculación[3]. ~~y que vencida la vida útil, no podrá en ningún caso tener lugar.~~

Que ~~a partir de lo anterior es necesario sostener que~~ la vida útil del vehículo vinculado a la capacidad transportadora de una empresa constituye un fundamento de hecho necesario para el efecto y ~~que,~~ al desaparecer, conlleva la pérdida de ejecutoriedad de la vinculación ~~en cuanto administrativa~~, es decir, de su respectiva anotación en el registro mediante el cual la entidad controla la capacidad transportadora de las empresas de transporte habilitadas en su jurisdicción. Tal d~~D~~esaparición ~~que~~ no tiene por efecto dar cuenta de la vigencia o no del contrato de vinculación, del cumplimiento o incumplimiento de los términos que gobiernan las relaciones jurídicas de orden privado entre las partes involucradas, ni mucho menos resolver las diferencias que surgen de la ejecución contractual y que, de acuerdo con lo ya señalado por la Corte Suprema de Justicia, se tramitan por la jurisdicción civil y en nada riñen con la desvinculación administrativa[4]. La finalización de la vida útil es pues un hecho que se

[3] Esto conforme se dispone en el artículo 2.2.1.1.10.2. del Decreto 1079 de 2015, como ya lo recordaba la jurisprudencia arriba citada.
[4] Corte Suprema de Justicia. Sentencia SC4961-2019. Óp. Cit.

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

desarrolla, y que proyecta sus implicaciones, exclusivamente al interior de una "***actuación*** [que] ***ostenta un carácter eminentemente administrativo, que tiene que ver con el control de la capacidad transportadora***…"[5] que puede ser destinada a la prestación del servicio público de transporte, y su única implicación es registrar~~anotar~~ que el vehículo no forma ya parte de la capacidad transportadora de la empresa en la medida que, por disposiciones de orden legal, no está permitido su uso en la prestación del servicio público de transporte.

Que en armonía con lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 91 de la Ley 1437 de 2011, al finalizar la vida útil de los vehículos vinculados, si estuviera vigente la tarjeta de operación, esta pierde ~~erdería~~ como acto de autorización su fuerza ejecutoria y, con ella, la vinculación misma –~~de~~ la que en un principio dio cuenta de su formalización –, y corre idéntica suerte en cuanto acto de registro, pues ~~no debemos olvidar,~~ como ya lo señaló~~aba~~ el Consejo de Estado, *"…~~que~~ en el ordenamiento jurídico colombiano, los "actos de registro" tienen el carácter de verdaderos actos administrativos, en cuanto con ellos se pone fin a las actuaciones administrativas de registro…"*[6], condición que allí mismo se predica de las anotaciones.

Que tratándose de la pérdida de fuerza ejecutoria del acto administrativo de registro, al desaparecer el~~un~~ fundamento de hecho y con él la posibilidad de que~~emplear~~ el vehículo continúe ~~en la~~ prestando ~~ción d~~el servicio, ~~condición que dio lugar a la vinculación administrativa como inclusión del vehículo en los registros de la autoridad de transportes y con la cual adquirió la condición de uno entre los automotores que conformaban la capacidad transportadora de la empresa,~~ pierde obligatoriedad la vinculación administrativa y en ~~consecuabcia~~consecuencia no puede seguir siendo ejecutado en sus efectos, que nos son otros que predicarlo vinculado a una empresa de transporte. Por lo que, en adelante, deja de considerarse como vinculado a la empresa de transporte en forma automática, con el solo vencimiento de la vida útil ~~que legalmente le corresponde~~, pues como lo ha señalado el Consejo de Estado: "… *decaimiento del acto supone que el acto no podrá surtir efectos hacia el futuro, desde el momento en que desaparecen sus fundamentos…"*[7]. Lo anterior sin perjuicio de la declaración que para efectos de anotación en el registro realice la autoridad de transporte indicando la configuración de las circunstancias particulares. ~~en los casos específicos.~~

**Con formato:** Resaltar

**Con formato:** Resaltar

[5] Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, del Consejo de Estado, en Sentencia del veintidós (22) de septiembre de dos mil once (2011), radicación: 11001 0324 000 2008 00199 00

[6] CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCION PRIMERA Consejero ponente: RAFAEL E. OSTAU DE LAFONT PIANETA Bogotá, D. C., siete (7) de octubre de dos mil diez (2010) Radicación número: 11001-03-24-000-2004-00300-01

[7] CONSEJO DE ESTADO. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN CUARTA Consejero ponente: MILTON CHAVES GARCÍA Bogotá, D. C., quince (15) de agosto de dos mil dieciocho (2018) Radicación número: 11001-03-27-000-2016-00012-00(22362)

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

Que, en el mismo sentido ~~todo caso, es ésta igualmente la comprensión a la que arriba~~ el Ministerio de Ttransporte, ~~entidad que sobre el particular~~ indicó:

> *"… los vehículos que cumplen la vida útil deben salir del servicio público de transporte y como consecuencia de ello* ***se entiende que deben ser retirados automáticamente del servicio*** *y desvinculados de la sociedad transportadora a la cual se encuentran afiliados, luego* ***no se requiere que medie acto administrativo o resolución de desvinculación, por cuanto el retiro opera por ministerio de la Ley****"*[8].

Que a la misma conclusión se ~~puede~~ llega~~rse~~ considerando que de acuerdo con lo establecido en el artículo 6 de la Ley 105 de 1993, según el cual *"La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros… será de veinte (20) años"*, que de conformidad con lo señalado por la última viñeta del parágrafo 1 del artículo 6 ibidem, *"~~"~~ A partir del año 2002, deberán salir anualmente del servicio los vehículos que lleguen a los veinte (20) años de vida";* y que el artículo 21 de la Ley 688 de 2001, dispone que *"Todo vehículo que cumpla su ciclo de vida útil de acuerdo con lo dispuesto en la ley, deberá ser sometido a un proceso de desintegración física"*. Así, ~~si~~ de conformidad con lo señalado por la Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, del Consejo de Estado, en s~~S~~entencia del 22 de septiembre de 2011, en el proceso de radicación número: 11001 0324 000 2008 00199 00, la tarjeta de operación *"…"oficializa" la vinculación del automotor a la empresa"* y *"es, en últimas, un acto de autorización que emiten las autoridades competentes para que los automotores puedan rodar por las calles y carreteras del país como vehículos de transporte público, tras comprobarse su aptitud e idoneidad para asegurar la adecuada prestación del servicio"*, procederá la *des-oficialización* o desvinculación cuando el automotor, por disposición legal, no puede ya ser destinado a la prestación del servicio público, según ya arriba se anotaba.

Que de acuerdo con lo anterior, la Secretaría de Movilidad deberá depurar el registro de vehículos vinculados administrativamente a las empresas de transporte, declarando oficiosamente, si es necesario, la desvinculación administrativa automática de los vehículos que operó de suyo al alcanzar el máximo de vida útil permitido por la legislación vigente o como consecuencia de la cancelación de la matricula.

**Comentado [MOU12]:** No puede ser desvinculación por que ya el vehiculo esta desvinculado automáticamente por ministerio de la ley,,,lo que se hace es el retiro o depuracion

**Comentado [AL13R12]:** Se modifica y se armoniza con la resolución proyectada

Que atendiendo la política pública de t~~T~~ransporte y en desarrollo de lo dispuesto en el artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, se expidió el Decreto 1567 de 2020, " POR EL CUAL SE ADICIONA LA SECCIÓN 3 AL CAPÍTULO 2 DEL TÍTULO 1 DE LA PARTE 2 DEL LIBRO 2 DEL DECRETO 1079 DE 2015 ÚNICO REGLAMENTARIO DEL SECTOR TRANSPORTE", en el cual se definen las condiciones para el diseño, estructuración, implementación y operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados de los Servicios de Transporte

[8] Ministerio de Transporte. Concepto MT-1300-2 17598 del 20 de abril de 2004

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

cofinanciados con recursos de la Nación; condiciones que fueron detalladas en sus alcances técnicos concretos mediante la Resolución 20203040034065 de diciembre de 2020 del Ministerio de Transporte, "POR LA CUAL SE REGLAMENTAN LAS CONDICIONES PARA LA OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS DE RECAUDO CENTRALIZADOS, EN LOS SISTEMAS ESTRATÉGICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO".

Que de acuerdo con los requerimientos de la nueva normativa, es necesario modificar las condiciones generales de implementación del esquema tecnológico de recaudo para la ciudad de Neiva, respondiendo a los requerimientos particulares y vinculantes de la normativa nacional y de los avances tecnológicos en la materia.

Que en ~~dentro d~~el artículo 23 d~~D~~el capítulo VI – "DISPOSICIONES FINALES" de los estudios de actualización de la estructuración ~~de fecha XXXX~~desarrollados en los contratos de consultoría 129 y 132 de 2023, realizados por las firmas SAIP S.A e~~y~~ IKON Banca de Inversión S.A, se actualizan ~~igualmente~~ los hitos y las actividades requeridas para la entrada en preoperación del SETP~~sistema~~, incluyendo las que deberán ser cumplidas por los diferentes actores privados, así como el tiempo en que deberán ser introducidos y entrar en servicio cada uno de los componentes del sistema para iniciar finalmente su operación, ajustado las anteriores para responder, entre otros factores, a las condiciones financieras fijadas por la Nación en el marco fiscal del mediano plazo.

**Con formato:** Resaltar

**Comentado [IR14]:** En ejecución del contrato… para citar el contrato con las firmas SAIO e IKON

**Comentado [JE15R14]:** Se incluye la información de los contratos.

Que de tal forma, como resultado de las evaluaciones técnicas previstas para la operación del SETP~~sistema~~, se han generado cambios en el desarrollo de los procesos de implementación de la infraestructura física, de la operación del s~~S~~istema de t~~T~~ransporte y del componente tecnológico requerido para el inicio pleno de la operación de las rutas y servicios SETP.

**Con formato:** Resaltar

Que por lo anterior, se hace necesario rediseñar el cronograma de implementación y operación del sistema, de manera que se ajuste, entre otros, a las condiciones del marco fiscal de mediano plazo de la Nación; definiendo en él a su vez las acciones y la fecha límite para su oportuno cumplimiento por parte de los diferentes actores del sistema, en dirección a la consolidación e inicio de la preoperación y la subsiguiente operación formal del sistema.

En mérito de lo expuesto, se~~:~~

**DECRETA**

**ARTICULO PRIMERO.** Modificar el artículo 10 del Decreto Municipal 809 de 2020, el cual quedará así:

**DECRETO No _____ DE 2025**

"*Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones*"

> ***"ARTICULO 10. VIGENCIA DEL PERMISO DE OPERACIÓN.*** *Los permisos de operación que autoricen las rutas y servicio SETP expedidos para la implementación y operación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Neiva tendrán una vigencia de quince (15) años, contados desde la expedición de la certificación de inicio de la operación plena del ~~S~~sistema.*
>
> *La certificación deberá ser expedida por la Secretaría de Movilidad del Municipio de Neiva, una vez entrada en operación la totalidad de las rutas, la infraestructura y el componente tecnológico del Sistema de Transporte, de acuerdo con los términos de la estructuración técnica, legal y financiera y sus modificaciones".*

**ARTICULO SEGUNDO.** Modificar el numeral 1 del artículo 11 del Decreto Municipal 809 de 2020, el cual quedará así:

> *"**1. Componente Operacional:** El Sistema Estratégico de Transporte Público de Neiva, será diseñado atendiendo las características de la demanda, como una arquitectura conformada por rutas jerarquizadas, diseñadas de conformidad con los estudios técnicos respectivos e integradas tarifaria y operacionalmente entre sí.*
>
> *El parque automotor que de conformidad con lo establecido en el artículo 22 de la Ley 336 de 1996, se vincule dentro de la capacidad transportadora asignada a los operadores para la prestación de los servicios autorizados, atendiendo lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.2.1.4. del Decreto 1079 de 2015, deberá garantizar criterios de estandarización y uniformidad que permitan el desarrollo y aprovechamiento de las economías de escala y de las eficiencias operativas que así se posibilita en los procesos asociados a la gestión de la flota.*
>
> *Sin perjuicio de lo dispuesto en el aparte final del numeral 1 del artículo 2.2.1.2.2.8. del Decreto 1079 de 2015 y de lo señalado en los artículos 5 y 9 de la Ley 1972 de 2019, los vehículos que se incorporen al Sistema Estratégico de Transporte Público de Neiva deberán estar homologados para el Servicio público colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros, cumpliendo con lo dispuesto en la Resolución 3753 del 6 de octubre de 2015 así como en la Resolución 7126 del 11 de octubre de 1995 en aquellos aspectos complementarios de la anterior, o por lo dispuesto en las normas que modifiquen, adicionen o sustituyan a cada una de ellas, y contar con una capacidad de entre 24 y 39 pasajeros, incluidos los sentados y de pie.*
>
> ***PARÁGRAFO.*** *Si los estudios técnicos así lo recomiendan para la satisfacción adecuada de las necesidades de los usuarios, en ejercicio de las competencias de reestructuración del servicio y mediante resolución debidamente motivada, la*

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

*Secretaría de Movilidad podrá en cualquier tiempo modificar total o parcialmente la tipología vehicular adoptada para el Sistema en el presente artículo, observando en todo caso en su implementación la gradualidad que corresponda para evitar afectaciones en los usuarios y agentes del sistema Estratégico; deberá igualmente acompañar su iniciativa de las medidas necesarias para garantizar la razonabilidad y viabilidad financiera de la modificación".*

**ARTICULO TERCERO.** Modificar el artículo 12 del Capítulo II del Decreto Municipal 809 de 2020, el cual quedará así:

*"**ARTICULO 12. SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO.** El Sistema de Recaudo Centralizado (SRC) es el conjunto de servicios, software, hardware, y demás mecanismos de control centralizados e integrados a dicho sistema, que permiten efectuar la operación de recaudo centralizado del dinero de los pasajes a través de medios electrónicos de pago, validación de pago en efectivo y el registro de viajes del sistema.*

*La Secretaría de Movilidad del Municipio de Neiva, en armonía con lo dispuesto en la Sección 3 del Capítulo 2 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, adicionada por el Decreto 1567 de 2020, y de conformidad con lo señalado en la Resolución 20203040034065 de diciembre de 2020, reglamentará los lineamientos y las condiciones que deberán ser observadas en el diseño, estructuración e implementación del Sistema de Recaudo Centralizado, de información al usuario y de gestión y control de flota, configurando un sistema de información de ciudad que permita la concurrencia de múltiples proveedores tecnológicos y de servicio, a partir de la puesta en funcionamiento de un proceso permanente de homologación de dichos proveedores y del diseño y definición de las condiciones comerciales que viabilicen la libre concurrencia y que permita la distribución de los ingresos sobre la base de comisiones definidas para retribuir los costos en los que incurren, en términos que promuevan la competencia dentro de este mercado de equipos y servicios.*

*Para el efecto deberá, entre otros, definir y adoptar las especificaciones técnicas y el estándar de interoperabilidad, que deberá ser de propiedad de la autoridad y administrado por ella en la operación. En cualquier caso, de conformidad con lo indicado en el numeral 5.1.1. del Anexo Técnico de la Resolución 20203040034065 de diciembre de 2020 del Ministerio de Transporte, cuando el medio de pago sea tarjeta inteligente sin contacto, la autoridad de transporte será la responsable en forma indelegable de la seguridad del sistema y la propietaria de todas las especificaciones; en particular será la única propietaria y conocedora única de las llaves de seguridad, del mapa de memoria de la tarjeta y de la generación de los módulos SAM.*

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

***PARÁGRAFO.*** *Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente artículo, la inversión pública que realice el Municipio o que se ejecute a través del convenio de cofinanciación para la adquisición de bienes y servicios propios del componente tecnológico, deberá observar el Estatuto General de la Contratación Pública".*

**ARTICULO CUARTO.** Modificar el artículo 13 del Capítulo II del Decreto Municipal 809 de 2020, el cual quedará así:

*"**ARTICULO 13. IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO.** La implementación del Sistema de Recaudo Centralizado podrá realizarse con la inversión de recursos públicos o a partir de recursos privados remunerados conforme las condiciones comerciales definidas para el Sistema dentro del Estándar de Interoperabilidad.*

*El equipamiento de autobuses y centro de control y operación, incluidos los validadores, consolas de conductor, cámaras y equipos de comunicaciones, que se adquieran con recursos públicos, serán entregados al operador de recaudo conformado por los operadores de transporte de la jurisdicción y a falta de ellos, por la entidad territorial o el ente gestor, si alguno de estos ostenta la calidad de operador de recaudo, o al operador de recaudo seleccionado a través de licitación pública o vinculado mediante contrato interadministrativo.*

*En los casos en que estos componentes tecnológicos y de servicio no se adquieran con recursos públicos, deberán ser adquiridos y contratados por los operadores de transporte a cualquiera de los proveedores tecnológicos y operadores de recaudo homologados y autorizados en el Municipio.*

*Los componentes del sistema central y del sistema de información de ciudad, y en general todos aquellos que corresponden a los niveles 3 y 4 de la arquitectura general y seguridad del Sistema de Recaudo Centralizado, serán adquiridos y operados por la autoridad de transporte, salvo aquellos que reglamentariamente pueden ser objeto de delegación a terceros, en cuyo caso se podrá acudir a los instrumentos que posibilita el Estatuto General de la Contratación Pública.*

*Los medios de pago podrán ser adquiridos de cualquier proveedor homologado y como operadores de red de venta y recarga podrán participar todos los interesados que cumplan con las condiciones de autorización que se definan para el efecto. En todo caso, la autoridad de transporte deberá garantizar una red de venta y recarga básica y medios de pago suficientes, para lo cual y ante la inexistencia de un interés comercial*

**DECRETO No _____ DE 2025**

"*Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones*"

*directo, podrá adelantar la contratación de una red base de venta y recarga y la adquisición de los medios de pago seleccionado al proveedor mediante Licitación pública.*

***PARÁGRAFO.** Siempre que exista un operador de recaudo conformado por los operadores de transporte, será este el único encargado y responsable del recaudo del efectivo validado por medios electrónicos, sin importar cuantos otros operadores de recaudo concurran en la ciudad"*

**ARTÍCULO QUINTO. REMUNERACIÓN DE LOS ACTORES DENTRO DEL SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO.** La remuneración de los operadores de la red de recarga y de los operadores de recaudo, se determinará mediante la definición de una tarifa técnica elaborada por la autoridad de transporte en función de la estructura de costos ~~del~~ específicos del servicio proporcionado; dicha tarifa formará parte de la estimación de la tarifa técnica para la operación del s~~S~~istema de transporte y cada agente tendrá derecho recibirla, a través del administrador financiero, por cada operación efectivamente realizada como despliegue de la actividad remunerada en el contexto del sistema y a razón del valor definido para dicha transacción en el componente comercial del estándar de interoperabilidad.

**PARÁGRAFO.** En los casos en los cuales la tarifa al usuario resulte inferior a la tarifa técnica del servicio de transporte así conformada, una y otra determinada a partir de los viajes pagos del sistema, se recurrirá a fuentes de financiación complementarias, cubriendo con ellas las diferencias tarifarias en la medida necesaria para costear la remuneración de los diferentes agentes del Sistema Estratégico de Transporte Público.

**ARTICULO SEXTO.** Modificar el artículo 22 del Decreto Municipal 809 de 2020, el cual quedará así:

*"**ARTICULO 22. CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN.** Sin perjuicio de la obligación de dar oportuno cumplimiento a las actividades que, para la acreditación de las condiciones y requisitos exigidos a los operadores de transporte, se establecen en cada una de las etapas definidas en el cronograma para el inicio de la operación que se ha introducido en las autorizaciones de servicios, las actividades de los demás actores y autoridades deberán observar el Plan de Implementación del SETP de Neiva contenido en el ANEXO 1., que hace parte integral del presente Decreto.*

*El Plan de Implementación del SETP de Neiva contenido en el ANEXO 1. podrá ser modificado por la Secretaría de Movilidad del Municipio cuando así lo exijan las circunstancias que sobrevengan durante su ejecución".*

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

**ARTICULO SÉPTIMO. REPOSICION DE VEHICULOS.** La reposición de vehículos que no contravenga lo dispuesto en los permisos de operación como condiciones mínimas de los planes de reducción progresiva de flota, podrá efectuarse por los propietarios de vehículos dentro del año inmediatamente siguiente al evento de pérdida, hurto, destrucción total del vehículo o finalización de su vida útil, siempre que el contrato de vinculación se encuentre vigente.

En los casos de renovación de parque automotor, por eventos pérdida, hurto, destrucción total o finalización de la vida útil, del vehículo, podrán ingresar automotores con modelos con vida útil transcurrida no mayor a diez (10) años.

**Comentado [AL16]:** Vida útil remanente o vida útil transcurrida?

Vencido el término, la vinculación de un vehículo en la capacidad transportadora así disponible, será una prerrogativa exclusiva de la empresa de transporte, la cual deberá desplegar las acciones necesarias para garantizar la disponibilidad de un parque automotor suficiente para la prestación de los servicios que le han sido autorizados, que será el caso cuando acredite un número de vehículos en operación equivalente a la capacidad transportadora mínima asignada en el permiso de operación.

**PARÁGRAFO 1.** Salvo en los casos de vencimiento de la vida útil, de las acciones necesarias de que trata el inciso anterior formará parte la solicitud de desvinculación del vehículo por no cumplimiento del plan de rodamiento; solicitud que deberá elevar la empresa de transporte a la Secretaría de Movilidad so pena de la imposición de las sanciones que proceden por la suspensión o alteración del servicio que se configure por la insuficiencia que se pueda presentar en el parque automotor.

**PARÁGRAFO 2.** Atendiendo lo dispuesto en el numeral 1 y el parágrafo del artículo 5 del Decreto Municipal 1060 de 2014, en ningún caso se podrán vincular vehículos al parque automotor de las empresas de transporte o los operadores de transporte cuando el número de vehículos que se encuentra vinculado administrativamente sea igual o superior a la capacidad transportadora máxima que le ha sido asignada en el permiso de operación vigente al momento de elevar la solicitud. La vinculación de vehículos por reposición o por incremento solo podrá realizarse cuando en la capacidad transportadora autorizada exista la disponibilidad para el efecto.

**ARTÍCULO OCTAVO. DEPURACION DEL PARQUE AUTOMOTOR.** La Secretaría de Movilidad del Municipio de Neiva, oficiosamente o a solicitud de la empresa transportadora, depurará el registro de vehículos vinculados administrativamente a las empresas de transporte, declarando la desvinculación administrativa automática de los vehículos que haya

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

tenido lugar, de suyo y por el solo imperio de la ley, al alcanzar el máximo de vida útil permitido por la legislación vigente o como consecuencia de la cancelación de la matrícula, sin que se requiera de ninguna otra causa o condición.

Para el efecto, la Secretaría de Movilidad del Municipio emitirá los actos administrativos pertinentes, cuantas veces sea necesario, disponiendo en ellos la cancelación del registro de vehículos vinculados administrativamente, respecto de todos aquellos equipos en los que se configuren las condiciones indicadas en el inciso anterior.

**ARTÍCULO NOVENO. DESVINCULACIÓN DE VEHÍCULOS.** Las empresas de transporte, al vencimiento del contrato de vinculación y habiendo notificado oportunamente al propietario del vehículo la no renovación de éste, acorde con los tiempos en él pactados para el efecto, deberán solicitar la desvinculación de vehículos atendiendo las causales señaladas en el artículo 2.2.1.1.10.6. del Decreto 1079 de 2015 y especialmente en los casos de no cumplimiento del plan de rodamiento.

**PÁRAGRAFO.** Salvo que se encuentre en trámite las solicitudes de desvinculación de vehículos, la Secretaría de Movilidad del Municipio de Neiva deberá adelantar averiguaciones preliminares y las investigaciones ~~que a sus resultados corresponda~~ por el incumplimiento del artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en aplicación del literal e del artículo 46 de la misma Ley, a las empresas de transporte que no acrediten la renovación de las tarjetas de operación de los vehículos vinculados y con vida útil vigente, en cantidad por lo menos equivalente a la capacidad transportadora mínima fijada en los permisos de operación.

Lo anterior sin perjuicio de las demás acciones de inspección y vigilancia que le corresponden.

**ARTICULO DECIMO. REPORTE DE INFORMACIÓN.** De conformidad con lo dispuesto en el artículo 184 de la Ley 2294 de 2023 y en armonía con lo señalado en el literal c del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, los operadores de transporte y recaudo de los sistemas de transporte deberán anualmente, en el mes de noviembre, presentar al e~~E~~nte g~~G~~estor o quien haga sus veces, la estructura de costos de su operación correspondiente al año en que se realiza el reporte.

**ARTICULO DÉCIMO PRIMERO. ENTREGA DE PATIOS Y TALLERES**. El e~~E~~nte g~~G~~estor o quien haga sus veces, hará entrega de los patios y talleres a los operadores de transporte a través del instrumento jurídico que encuentre pertinente, atendiendo los diseños financieros y operacionales del sistema, adjuntando igualmente los m~~M~~anuales de uso, conservación y mantenimiento de la Infraestructura, que deberán obligatoriamente observarse durante el uso de la infraestructura recibida.

**Comentado [MOU17]:** No puede ser desvinculación por que ya el vehiculo esta desvinculado automáticamente por ministerio de la ley,,,lo que se hace es el retiro o depuracion

**Comentado [AL18R17]:** Se modifica y se armoniza con la resolución proyectada

**Con formato:** Resaltar

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

Los costos implicados en el mantenimiento, conservación, administración y operación de la infraestructura de patios y talleres formarán parte de la estructura de la tarifa técnica, al igual que los costos que demande la dotación de muebles, maquinaria y demás elementos que permitan la operación y control de las actividades al interior de dichos espacios, al igual que los costos indirectos de la administración, como son: vigilancia, servicios públicos, entre otros, los cuales estarán a cargo de las empresas operadoras de transporte a las que le corresponda hacer uso de la infraestructura de patios y talleres respectiva.

**ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO. -SUPERVISIÓN.** La supervisión del Sistema Estratégico de Transporte Público del M~~m~~unicipio de Neiva estará a cargo de la Secretaría de Movilidad del Municipio quien ejercerá la inspección y vigilancia con base, entre otros, en las mediciones de los indicadores de seguimiento dispuestos en el ANEXO 2~~.~~, que hace parte integral del presente Decreto y en el manual de operación adoptado por el Ente Gestor, pero sin limitarse a ellos.

En ejercicio de las funciones que le corresponde de conformidad con lo indicado en el numeral 4 del artículo 3 del Decreto Municipal 809 de 2020, el e~~E~~nte g~~G~~estor apoyará el seguimiento de los indicadores y, en general, informará a la Secretaría de Movilidad de Neiva los pormenores de la operación y el desempeño de los actores para los fines de supervisión que a ésta última corresponden.

**PARÁGRAFO.** Los indicadores de Seguimiento del SETP de Neiva contenido en el ANEXO 2. podrán ser modificados por la Secretaría de Movilidad del Municipio cuando así lo exijan las circunstancias de conformidad con su eficacia dentro de los esfuerzos por garantizar una correcta prestación del servicio.

**ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO**-. El presente Decreto modifica el Decreto 809 de 2020, y deroga cualquier disposición que le sea contraría.

Anexos.

El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

Dado en Neiva, a los

**GERMAN CASAGUA BONILLA**
Alcalde Municipio de Neiva

**DECRETO No _____ DE 2025**

*"Por el cual se modifica el Decreto Municipal 809 de 2020 el cual reglamenta, precisa y desarrolla~~n~~ las condiciones de adopción, implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Publico - SETP~~ó~~ para el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones"*

**Proyectó:**

**Andres Lopez Gómez**
Contratista – SETP – Neiva

**Juan M. Escobar G.**
Contratista – SMN

**Oscar F. Polania D.**
Contratista – SETP

**Revisó**

**Claudia P. Velasquez Zambrano**
Jefe Unidad de Empresas – SMN

**Javier Munar González**
Contratista – SMN

**Luis Bayardo Charry Medina**
Contratista – SMN

**Viviana Gómez Medina**
Contratista – SMN