

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 8 numeral 8 de la Ley 1437 de 2011, se publica el proyecto de resolución *“Por medio de la cual se establecen las condiciones de implementación, operación y actualización del sistema RCC, que comprende el sistema de recaudo, el sistema de gestión y control de flota, el sistema de información al usuario y el sistema de comunicación para el servicio al usuario, del transporte público colectivo en el área metropolitana de Barranquilla y se dictan otras disposiciones ”* el día trece (13) de agosto de 2021 hasta el día treinta y uno (31) de agosto de 2021, en la página web de la Entidad: www.ambq.gov.co, con el fin que sea conocido y se presenten observaciones, opiniones, sugerencias o propuestas alternativas al contenido del mismo al siguiente correo electrónico: subtransporte@ambq.gov.co

PROYECTO PARA COMENTARIOS

RESOLUCIÓN METROPOLITANA No. XXX

POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LAS CONDICIONES DE IMPLEMENTACIÓN, OPERACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DEL SISTEMA RCC, QUE COMPRENDE EL SISTEMA DE RECAUDO, EL SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA, EL SISTEMA DE INFORMACIÓN AL USUARIO Y EL SISTEMA DE COMUNICACIÓN PARA EL SERVICIO AL USUARIO, DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BARRANQUILLA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES

2

EL DIRECTOR DEL ÁREA METROPOLITANA DE BARRANQUILLA

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, especialmente las contenidas en las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996, 1625 de 2013, 1955 de 2019, el Decreto 1079 de 2015, el Acuerdo Metropolitano 0013 de 2018, la Resolución Metropolitana 909 de 2018 y el Decreto Reglamentario 1567 de 2020, y

CONSIDERANDO

Que el artículo 365 de la Constitución Política establece que *“Los 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, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.”*

Que según lo dispuesto en los artículos 2 y 365 de la Constitución Política, le corresponde al Estado promover la prosperidad general, asegurar el cumplimiento de sus deberes y el de los particulares, y asegurar la prestación eficiente de los servicios públicos.

Que, de conformidad con la Constitución Política, los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y en armonía con su artículo 334, el Estado intervendrá por mandato de la Ley, entre otros, en los servicios públicos y privados, con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo.

Que la intervención del Estado, tanto en materia de planeación y regulación, como en lo relacionado al control y vigilancia de la actividad transportadora, resulta fundamental para garantizar la calidad de un servicio público, caracterizado como “esencial” y la seguridad de los usuarios del mismo, como principios fundamentales del transporte público en el país, los cuales honran los principios constitucionales de respeto a la dignidad humana y a la vida, previstos en los artículos 1 y 11 de la Carta Política.

Que la Honorable Corte Constitucional resaltó en Sentencia C-043 de 1998: *“La operación del transporte público en Colombia es un servicio público, inherente a la finalidad social del Estado y sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades competentes”*

Que el artículo 2 de la Ley 105 de 1993, determina que le “Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.”, y el numeral 2 del artículo 3 señala 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.”

Que el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, definió el transporte público como “(...) una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios: (...)”.

Que el artículo 4 de la Ley 336 de 1996, establece que “El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.”

Que el artículo 5 ibídem, le otorga al transporte público el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado, lo cual implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios.

Que conforme a lo instituido en el artículo 8 de la citada Ley, “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, en cumplimiento de la función orientadora de los principios del servicio de transporte antes enunciados, las entidades públicas deberán ceñirse a ellos, para el cumplimiento de sus cometidos, propendiendo por la prestación del servicio en condiciones de calidad, seguridad y accesibilidad.

Que, la ley precitada en su capítulo cuarto se refiere a la prestación del servicio, señalando en sus artículos 16, 17 y 18 lo que corresponde a los permisos de operación disponiendo lo siguiente:

“ARTÍCULO 16.- De conformidad con lo establecido por el artículo 3º, numeral 7º de la Ley 105 de 1993, sin perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la habilitación y a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según que se trate de rutas, horarios o frecuencias de despacho, o áreas de operación, servicios especiales de transporte, tales como: escolar, de asalariados, de turismo y ocasional.

ARTÍCULO 17.- 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. En el transporte de pasajeros será la autoridad competente la que determine la demanda

existente o potencial, según el caso **para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización.**

ARTÍCULO 18.- El permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable e intransferible, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas.” (Negrilla y subrayado fuera de texto)

Que el artículo 6 de la Ley 1625 de 2013, fijó como una de las competencias de las Áreas Metropolitanas: “...b) Racionalizar la prestación de servicios públicos a cargo de los municipios que la integran...”; y en su artículo como funciones las de: “Coordinar, racionalizar y gestionar los servicios públicos de carácter metropolitano...m) Formular la política de movilidad regional...n) Ejercer la función de autoridad de transporte público en el área de su jurisdicción de acuerdo con la ley, las autorizaciones y aprobaciones otorgadas conforme a ella; p) Planificar la prestación del servicio de transporte público urbano de pasajeros en lo que sea de su competencia, **para la integración física, operacional y tarifaria de los distintos modos de transporte...**”(Negrilla y subrayado fuera de texto)

Que la Ley 1955 de 2019, Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022: “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”, impulsa la legalidad, competitividad, equidad y un mayor apoyo a la industria en todos los sectores, y en lo que respecta al Sistema de Recaudo y Sistema de Gestión y Control de Flota de Transporte, al disponer en el Artículo 117, lo siguiente:

“Los sistemas de transporte que sean cofinanciados con recursos de la nación, adoptarán un **sistema de recaudo centralizado, así como un sistema de gestión y control de flota, que integre los subsistemas de transporte complementario y de transporte masivo, integrado, estratégico o regional,** utilizando mecanismos que así lo permitan, en especial el **sistema de recaudo unificado,** el cual permitirá el pago electrónico y en efectivo validado por medios electrónicos, y los **sistemas de compensación entre operadores, de conformidad con lo dispuesto por la autoridad de transporte competente** de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos.(Negrilla y subrayado fuera de texto)

Se entiende como recaudo centralizado, aquel sistema mediante el cual se recaudan los dineros por concepto de la tarifa al usuario del sistema de transporte, los cuales se administran a través de un patrimonio autónomo o cualquier otro esquema de administración de recursos autorizado y administrado por una entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, constituido por el agente recaudador el cual estará sujeto a la auditoría permanente e irrestricta de la autoridad de transporte correspondiente.

Los sistemas de recaudo centralizado, de control de flota y de información y servicio al usuario, se constituyen en la herramienta tecnológica que controla la calidad, la cobertura y la continuidad del servicio del respectivo sistema de transporte, que deberá ser interoperable y suministrar información para que las autoridades definan políticas de movilidad, incluyendo demanda, oferta, tarifa y derechos de participación de los agentes. La totalidad de la información recolectada es propiedad del ente territorial o quien este delegue, teniendo libre acceso a las bases de datos.

En los sistemas de transporte masivos, ni los operadores o empresas de transporte, ni sus vinculados económicos podrán participar en la operación y administración de sistema de recaudo, salvo que se trate de una entidad pública.

Vinculados económicos entendidos como tales los que se encuentren en los supuestos previstos por los artículos 450 a 452 del Estatuto Tributario.

Para los sistemas estratégicos de transporte público una entidad pública, o el agente operador de transporte o sus vinculados podrán operar el sistema de recaudo centralizado, caso en el cual el Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones, garantizando la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos a la entrada en vigencia de la presente ley por las entidades territoriales.

Cuando existan dos o más agentes operadores de transporte, estos y sus vinculados económicos podrán participar en la operación y administración del sistema de recaudo, siempre y cuando todos ellos conformen un único agente recaudador; 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.

La autoridad competente cancelará las habilitaciones correspondientes a las empresas de transporte masivo, integrado, estratégico, regional o complementario que no se integren al sistema de recaudo centralizado siempre y cuando los sistemas a integrar hayan sido cofinanciados con recursos de la Nación.

PARÁGRAFO PRIMERO. *La entidad territorial, el ente gestor o quien estos deleguen podrá ostentar la calidad de operador del sistema de recaudo, del sistema de control y gestión de flota y del sistema de información al usuario, siempre y cuando los estudios así lo recomienden. En todo caso se garantizará la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos a la entrada en vigor de la presente ley por las entidades territoriales. El Gobierno Nacional reglamentará las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo en el país.*

PARÁGRAFO SEGUNDO. **Los agentes recaudadores de transporte público podrán ser habilitados por la autoridad competente para que además de recaudar la tarifa del servicio de transporte público, en sus diferentes modalidades, puedan recaudar el precio de otros productos o servicios afines o conexos a la movilidad.** *Para el efecto en el patrimonio autónomo o esquema financiero constituido para el recaudo centralizado se deberán generar subcuentas por cada concepto de pago."*

Que, en Colombia, en los últimos años se ha venido incrementando la utilización de medios técnicos y tecnológicos para la atención y prestación de servicios de transporte y teniendo en cuenta esta realidad, el Ministerio de Transporte, ha contemplado su utilización, en varios de los modos establecidos, como lo es en el transporte masivo, integrado, estratégico, especial, entre otros, lo que hace necesario su uso y aplicación en las diferentes modalidades.

Que para tal efecto, el Gobierno Nacional, al adoptar la política pública de modernización del transporte público de pasajeros, incluyendo el TPC, ha dispuesto como uno de los retos más importantes, la de establecer sistemas de recaudo centralizados y de control de flota y de información y servicio al usuario, lo que además es fundamental, para el Área Metropolitana, quien se encuentra en la etapa final de la estructuración del Sistema Integrado de Transporte Público de Pasajeros (SITP).

Que, la política pública de modernización del transporte público de pasajeros, la encontramos, entre otros, en los siguientes documentos CONPES: i) el 3167 de 2004 que contiene “POLÍTICA PARA MEJORAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE PASAJEROS”; ii) el 3260 de 2004 que se refiere a la “POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO Y MASIVO”; iii) el 3368 de 2005, mediante el cual se adopta las políticas de seguimiento denominado así: “POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO Y MASIVO – SEGUIMIENTO” y iv) el 3306 de 2004 que es para la adopción del SITP de la ciudad de Barranquilla y su Área Metropolitana, denominado: “SISTEMA INTEGRADO DEL SERVICIO PÚBLICO URBANO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS DEL DISTRITO DE BARRANQUILLA Y SU ÁREA METROPOLITANA”

6

Que, con el fin de atender los propósitos contenidos en los CONPES y normas precitadas, el Gobierno Nacional ha expedido diferentes normas para reglamentar los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) y lo referente a los sistemas de recaudo centralizados y de control de flota y de información y servicio al usuario, emitiendo entre otras, el Decreto 2060 de 2015 compilado en el Decreto 1079 de 2015, en la parte 5, artículo 2.5.1.3., donde se observa las “Definiciones”, encontrándose la que corresponde a Los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT), que a la letra reza:

“son un conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas y de telecomunicaciones que se encuentran en dispositivos portátiles o móviles, dispositivos a bordo o en equipos instalados en la infraestructura, diseñadas para apoyar la organización, eficiencia, seguridad, comodidad, accesibilidad y sostenibilidad de la infraestructura, el tránsito, el transporte y la movilidad en general”.

Que respecto de los sistemas de recaudo centralizados cofinanciados con recursos de la Nación se expidió el Decreto 1567 del 30 de noviembre 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”, y se adicionó 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, definiendo las condiciones operativas y de seguridad de dicho Sistema de Recaudo Centralizado, así como las de su implementación y los principios a tener en cuenta en el uso, implementación y operación, así mismo, las definiciones de aplicación, los estándares de interoperabilidad que incluyan los componentes técnico, institucional, comercial y tecnológico.

Que el 31 de agosto de 2016 el Ministerio de Transporte emitió circular dirigida a los gobernadores, directores territoriales del Ministerio de Transporte, alcaldes municipales, organismos de tránsito, y autoridades de tránsito y transporte, entre las cuales cuenta el Área Metropolitana de Barranquilla, cuyo asunto específico es: “La integración de servicios y modalidades de transporte”, circular en la cual se abordan los aspectos estratégicos, que a continuación se transcriben, como parte de la política para propender por la integración del transporte de pasajeros en sus diferentes modos:

“i) la importancia e inminente necesidad de integrar los servicios de transporte, junto con las consideraciones que permiten descalificar ciertas prácticas desarrolladas conjuntamente con algunos municipios, en los cuales no se ha tenido ninguna consideración ni respeto por las

competencias que en estas materias corresponden a nivel central...”.

ii) contextos espaciales en los que puede ocurrir la integración de servicios....

iii) aspectos relacionados con la definición de las autoridades competentes en estas materias....

iv) las herramientas que la legislación y la reglamentación actualmente contemplan para la implementación de éste tipo de soluciones a las necesidades de los usuarios... y

v) Lineamientos que deberán observarse en la integración de los servicios de transporte o al disponer su complementación”.

7

Que, en consonancia con la política pública nacional, el Distrito y el Área Metropolitana de Barranquilla, a través de Transmetro S.A.S, implementaron el Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros de Barranquilla y su Área Metropolitana (Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM Transmetro), proceso que ha contado con la participación y cofinanciación de la Nación y de igual manera, el Área Metropolitana de Barranquilla ha venido trabajando en la estructuración del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Que, en paralelo con lo anterior se pretende avanzar en la implementación de un sistema de recaudo centralizado, de control de flota de información y servicio al usuario, en el TPC como una acción previa a la integración con el sistema masivo y buscando que se constituyan en la herramienta tecnológica que controla la calidad, la cobertura y la continuidad del servicio, que deberá ser interoperable de conformidad con lo dispuesto por el Ministerio de Transporte en el Decreto 2060 de 2015 y en el Decreto 1567 del 30 de noviembre de 2020 y así lograr el propósito de suministrar información para que las autoridades definan las políticas de movilidad de su jurisdicción.

Que los artículos 2.2.1.1.2.1., 2.2.1.3.1.1. y 2.2.1.5.2.1. del Decreto 1079 de 2015, establecen que las Áreas Metropolitanas son autoridad de transporte para el modo de transporte público terrestre automotor en las modalidades Colectivo de pasajeros, Masivo e Individual en vehículos tipo taxi en su jurisdicción.

Que el Área Metropolitana de Barranquilla fue formalmente constituida como Autoridad de Transporte público para la jurisdicción de los municipios de Soledad, Galapa, Puerto Colombia y Malambo y el Distrito de Barranquilla, tal como consta en los Acuerdos Metropolitanos No. 013 de 2001, 007 de 2002 y 004 de 2003, correspondiéndole las funciones de Autoridad de Transporte Colectivo y Masivo, que comprende, entre otras : las de organización, planificación, inspección, coordinación, gestión, vigilancia y control de la actividad transportadora.

Que la prestación del servicio público de transporte colectivo de pasajeros en la jurisdicción metropolitana, distrital y/o municipal ostenta el carácter de regulado, de conformidad con las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 y lo establecido en el Decreto 1079 de 2015, artículo 2.2.1.1.1.2.

Que el PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO DEL ÁREA METROPOLITANA DE BARRANQUILLA establece dentro de su Eje Estratégico No. 1 los siguientes Programas y Proyectos: EJE ESTRATÉGICO 1. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL 2.5. MODERNIZACIÓN 2.5.9. PROGRAMA ADQUISICIÓN DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PLATAFORMA TECNOLÓGICA. PROYECTO: SISTEMA DE RECAUDO, INFORMACIÓN AL USUARIO Y CONTROL DE LA OPERACIÓN.

Que la Junta Metropolitana del Área Metropolitana de Barranquilla, mediante el Acuerdo 003 de 2017 adoptó como políticas en materia de transporte público masivo y colectivo en el Área Metropolitana de Barranquilla: *i) Fomentar la integración de los distintos modos de transporte Público para mejorar la cobertura, accesibilidad y conectividad entre los diferentes sectores del Área Metropolitana, garantizando que la totalidad del sistema de transporte sea accesible a la población; ii) **Implementar la Integración Operacional y Tarifaria***".

Que mediante el Acuerdo Metropolitano 013 de 2018, el Área Metropolitana de Barranquilla, actualizó la tarifa al usuario de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros e incluyó un factor de calidad dentro de la misma, para la implementación de la modernización del servicio de Transporte Público Colectivo en el Área Metropolitana de Barranquilla, disponiendo en el párrafo segundo de su artículo primero lo siguiente: "**PARÁGRAFO SEGUNDO:** Dentro de la tarifa establecida en este artículo sesenta pesos (\$60) pesos corresponde al factor de calidad establecido para la implementación de la modernización del servicio de Transporte Público Colectivo en el Área Metropolitana de Barranquilla, con mira a la integración de éste y el Sistema de Transporte masivo. El manejo y administración de los recursos de este factor estará bajo la coordinación de la autoridad de Transporte".

Que lo anterior responde a la necesidad de integrar operacional y tarifariamente el transporte público colectivo de pasajeros bajo un esquema sostenible financieramente y que genere una mayor seguridad a los usuarios del servicio, permitiendo: *i) implementar la instalación de ayudas tecnológicas, entre estas cámaras de seguridad, que conlleven a garantizar la seguridad de la flota y mejorar el servicio prestado al usuario; ii) Consolidar la organización empresarial de conformidad con la ley, para la prestación del servicio de transporte público colectivo de pasajeros por parte de las empresas de transporte debidamente habilitadas para la prestación del servicio, directamente o a través de los operadores, que para estos efectos ellos constituyen, facilitando el cumplimiento de la programación de servicios y la adecuación de la oferta a las condiciones de la demanda; iii) Implementar ayudas tecnológicas para optimizar, programar y realizar seguimiento a las rutas, permitiendo el control y la regulación adecuada de la flota; iv) garantizar los mecanismos para la planeación, regulación, control y vigilancia de la operación de transporte y de los niveles de servicio bajo los cuales se ha desarrollado el sistema, respondiendo a las necesidades de movilidad en su radio de acción, de conformidad con la normatividad legal vigente, entre otras.*

Que con la implementación del SITM TRANSMETRO, se han puesto en operación las troncales de transporte masivo tipo BRT en la Av. Murillo y Av. Olaya Herrera y el sistema de alimentación respectivo, obteniendo durante el año 2019 datos de suma importancia como es que el sistema transportó alrededor de 130.000 usuarios aproximadamente en día hábil, correspondientes a aproximadamente un 13% del

total de viajes realizados en transporte público.

Que actualmente el servicio de transporte público colectivo -TPC- en el área metropolitana es prestado por 25 empresas debidamente constituidas, que agrupan cerca de 3.000 vehículos de los cuales operan en promedio 2.700 en día hábil, distribuidos en 90 rutas.

Que las empresas de TPC han optado por implementar por cuenta propia, sistemas de control de pasajeros y control o monitoreo de flota, en los que incluyen en algunos casos el control de despachos y recursos, acciones estas encaminadas a modernizar su oficio, pero desafortunadamente se trata de esfuerzos sin coordinación entre el gremio, por lo cual cada empresa decide el tipo de solución a implementar sin reparar en las necesidades de integración a futuro y son muy celosos de la información que generan y administran sus aliados o proveedores tecnológicos.

Que, si bien la estructuración técnica, legal y financiera del SITP “Sistema Integrado de Transporte Público del AMB”, denominado RITMO se encuentra contratada y en su etapa final con la Financiera de Desarrollo Nacional-FDN, el proyecto RCC está basado en las necesidades identificadas en los estudios y documentos que hasta la fecha se han recibido de la FDN de conformidad con el contrato suscrito.

Que considerando que el AMB es la autoridad de transporte público en sus diferentes modos, se utiliza como base el proyecto para el “*Sistema de Recaudo, Información al Usuario y Control de la Operación*” (SIRI.CO), para construir alrededor del AMB un ecosistema en el cual, cualquier plataforma tecnológica de otro modo de transporte se pueda vincular, siempre que cumplan con los estándares de interoperabilidad y las políticas de seguridad exigidos por el AMB. El proyecto fue estructurado en una arquitectura de capas (superior, central e inferior).

Que **la primera capa, Sistema Inteligente e Integrador de Información de Transporte Público (SIITP)**, servirá al AMB para tener control de la seguridad de las transacciones y garantizar la interoperabilidad e independencia de proveedores y operadores de tecnología, definiendo con dicho sistema las políticas de operación en su rol de autoridad, facilitando la adaptabilidad del sistema y la vinculación de nuevos servicios y actores.

Que, **la segunda capa, es la solución de recaudo, control, información al usuario y comunicaciones o RCC de cada modo de transporte**, por lo cual puede ser provista por un mismo operador tecnológico, pudiendo ser uno diferente, por cada modo de transporte. Forma parte de esta capa los servicios de alojamiento de datos y aplicaciones.

Que, **la tercera capa, corresponde a los equipos terminales de a bordo, equipos de estación cuando se vincule Transmetro y otros modos que utilicen estaciones, equipos para el control de parqueaderos cuando se vincule este servicio**, entre otros, orientados al contacto e interacción con el usuario final, con los que interactúan los usuarios ya sean internos o externos. Podrán existir diferentes equipos de capa inferior, según el servicio de movilidad que vaya a interactuar con la capa superior, como parqueaderos, taxis, bicicletas, entre otros.

Que en desarrollo de este gran proyecto, el AMB como encargada de la

implementación del SIITP y en ejercicio de una función articuladora con las Empresas y Cooperativas de Transporte público Colectivo del Área Metropolitana, avanzó en la estructuración técnica, legal y financiera del diseño de la integración del transporte público colectivo de pasajeros de Barranquilla y su área metropolitana, así mismo contrató la primera capa del proyecto a través de la suscripción del Contrato Interadministrativo No. 003-2020 con la EMPRESA DE TELECOMUNICACIONES DE POPAYAN S.A. EMTTEL E.S.P, con el siguiente objeto: *“el desarrollo de una solución tecnológica para la implementación, prueba y puesta en funcionamiento del Sistema Integrador de Transporte del Área Metropolitana de Barranquilla”*, cuyo alcance es el siguiente:

“Para el cumplimiento del objeto contractual se requiere realizar las siguientes actividades específicas.: El contratista deberá acompañar, asesorar y desarrollar, con su conocimiento, experiencia y experticia el desarrollo de una solución tecnológica basada en una arquitectura modular y con características de calidad sistémica, que le permitan al AMB, recibir, procesar y administrar la información generada por las empresas a través de las soluciones existentes de las operaciones de recaudo y/o control y/o monitoreo de los vehículos de transporte público de pasajeros en sus diferentes modos y modalidades, así como poder integrar aquellas soluciones que se incorporen en el futuro, ejerciendo con esto actividades de inspección, vigilancia y control en cumplimiento de su rol de autoridad de transporte”

Que, para la segunda capa del proyecto, entre el AMB, el FONDO ÚNICO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES y el MINISTERIO DE TRANSPORTE, se suscribió el Convenio Interadministrativo 1014 del 23 de octubre de 2020, con el siguiente objeto:

“Aunar esfuerzos técnicos, administrativos y financieros para promover, coordinar y ejecutar las actividades tendientes a fortalecer el desarrollo e implementación de la iniciativa de ciudad y territorio inteligente en el AREA METROPOLITANA DE BARRANQUILLA a través de acciones que promuevan el uso y apropiación de nuevas tecnologías para la Transformación Digital del territorio.”, cuyo alcance es el siguiente:

“1. Implementar una Plataforma tecnológica que permita la integración e interoperabilidad entre los subsistemas de información para la gestión de la movilidad inteligente identificados en el anexo técnico que hace parte integral de este convenio y garantizar los servicios conexos que demanda la operación y disponibilidad del proyecto durante la ejecución del convenio.

2. Implementar y desplegar herramientas, tecnologías de 4RI (Cuarta Revolución Industrial) y software de Inteligencia de Negocios que incluyan analítica y Big Data como herramienta de apoyo a la toma de decisiones operativas, tácticas y estratégicas. Que serán implementadas en la nube pública y soportarán el funcionamiento y operación de la plataforma tecnológica.”

Que en cumplimiento de las obligaciones emanadas del Convenio antes señalado y de conformidad con el alcance técnico del mismo, el AMB suscribió Contrato Interadministrativo No.007-2020 con INFOTIC S.A., cuyo objeto es:

“Implementación de una solución tecnológica de recaudo, control, información al usuario y comunicaciones (RCC) para el servicio de transporte público colectivo y desarrollo de aplicaciones que permitan la integración con equipos

a bordo existentes e interoperabilidad con el sistema integrador de información de transporte público (SIITP) para la gestión de la movilidad inteligente en el área metropolitana de barranquilla.”

Que el Contrato Interadministrativo antes mencionado, el cual se encuentra en ejecución, tiene como alcance el siguiente:

11

“1. Desarrollo e implementación de la solución de Recaudo, Control y Comunicaciones (RCC) en coordinación con las Empresas y Cooperativas de Transporte público Colectivo del Área Metropolitana y el operador encargado de la administración del SIITP y su respectiva transferencia tecnológica. De conformidad con el anexo técnico, debidamente aprobado por el comité operativo del Convenio Interadministrativo 1014 del 23 de octubre de 2020, que hace parte integral del presente contrato, la solución debe tener el siguiente alcance, servicios y accesorios:

1.1. Plataforma tecnológica integral ITS para el recaudo, control, información al usuario y comunicaciones para el transporte público colectivo del área metropolitana de Barranquilla teniendo en cuenta un parque automotor de 2.700 unidades, que permita la programación, monitoreo, regulación, control del servicio e información al usuario, Big Data e inteligencia de negocio, además del recaudo mediante pago electrónico y efectivo registrado electrónicamente.

1.2. El software para programación, asignación, monitoreo y control en línea y estadístico de los recursos.

1.3. El software para el control de recaudo del pago del pasaje a través de diferentes modos electrónico de pago.

1.4. Adopción del Mapping provisto por el Área Metropolitana de Barranquilla para la implementación del medio de pago electrónico del sistema.

1.5. Las APIs para integración a redes externas de procesamiento de pagos y para interoperación con dispositivos a bordo de terceros.

1.6. El software de información e interacción con el usuario, consulta de planes de viaje, consulta de rutas y viajes en desarrollo, recarga de cuentas, gestión de PQR y atención al usuario.

1.7. El equipo a bordo para control y recaudo de los 2.700 vehículos.

1.8. La configuración de la solución e instalación de equipos con sus respectivos accesorios y protecciones.

1.9. El servicio de alojamiento de aplicaciones y datos móviles durante los meses de pre-operación y operación del año 2021.

1.10. El servicio de datos móviles para compartir internet a los pasajeros (con acceso limitado y control de contenido).

1.11. Capacitación al ente gestor y empresas de transporte público colectivo en el manejo de las aplicaciones y configuración de equipos.

1.12. Licencia a perpetuidad del software RCC de la solución.

1.13. Integración e interoperabilidad con software de integración de información del TP del AMB.

2. Implementar y desplegar herramientas, tecnologías de 4RI (Cuarta Revolución Industrial) y software de Inteligencia de Negocios que incluyan analítica y Big Data como herramienta de apoyo a la toma de decisiones operativas, tácticas y estratégicas, que serán implementadas en la nube pública y soportarán el funcionamiento y operación de la plataforma tecnológica.

3. Realizar la gerencia del proyecto lo cual incluye la gestión de integración, de conformidad con lo establecido en el anexo técnico que hace parte integral del presente contrato interadministrativo.

4. Brindar soporte de la solución RCC durante un (1) año adicional a la terminación del contrato.”

Que atendiendo lo anterior, se expidió la Resolución Metropolitana No. 231 del 16 de diciembre de 2020, *“POR MEDIO DE LA CUAL SE DISPONEN LAS CONDICIONES MINIMAS DE IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO, EL SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA Y EL SISTEMA DE AYUDAS TECNOLÓGICAS PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS COLECTIVO EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BARRANQUILLA, CUYA FINALIDAD ES EL MEJORAMIENTO EN LA SEGURIDAD Y CALIDAD PARA LOS USUARIOS”*.

12

Que, con el fin de avanzar en la implementación del RCC, el AMB y la TERMINAL METROPOLITANA DE TRANSPORTES DE BARRANQUILLA S.A., suscribieron Contrato Interadministrativo No. 001 de 2020, cuyo objeto es *“AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS y FINANCIEROS PARA COORDINAR Y APOYAR EL DESARROLLO DE TODAS LAS ACTIVIDADES OPERATIVAS TENDIENTES A LA PUESTA EN MARCHA, ACTUALIZACIÓN, RENOVACIÓN DE EQUIPOS Y SOPORTE TECNOLÓGICO DEL SISTEMA DE RECAUDO, INFORMACIÓN AL USUARIO Y CONTROL DE LA OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO PARA EL ÁREA METROPOLITANA DE BARRANQUILLA Y DE LOS DEMÁS SERVICIOS TECNOLÓGICOS ASOCIADOS.”*

Que, la pertinencia de contar con la TERMINAL METROPOLITANA DE TRANSPORTES DE BARRANQUILLA S.A. como aliado para aunar esfuerzos en la implementación del proyecto RCC, es con fundamento en las características, infraestructura física, objeto y experiencia que tiene dicha empresa, en la que el Área Metropolitana de Barranquilla tiene una participación accionaria del 89%.

Que la Terminal Metropolitana de Transporte de Barranquilla S.A., es el principal puerto terrestre de pasajeros del Área Metropolitana de Barranquilla, realizando 239.582 despachos, movilizando a 4.282.741 pasajeros, recibiendo 233.671 viajes y 4.189.483 pasajeros, en el año 2019.

Que el día 14 de abril de 2021, se suscribió memorando de entendimiento entre el Área Metropolitana de Barranquilla, la Terminal Metropolitana de Transportes de Barranquilla S.A. y los dos (02) operadores de Transporte Público Automotor Colectivo de Pasajeros, Opecaribe y Operador Uno, que representan a la mayoría de las empresas de TPC, en el cual se establecieron compromisos recíprocos y acciones articuladas en procura de la modernización tecnológica y mejora de la calidad del servicio de transporte público colectivo de la ciudad de Barranquilla y su Área Metropolitana, a través de la implementación y operación del proyecto para el recaudo, el control de la operación, la información al usuario y las comunicaciones, RCC.

Que se hace necesario incluir en la presente Resolución, las condiciones de operación, el plan de implementación y la obligación de poner a disposición los vehículos y equipos por parte de las empresas de TPC en las fases y plazos establecidos en el Anexo No.4, *“PLAN DE IMPLEMENTACIÓN RCC-AMB”*, diseñado por el AMB con el apoyo del integrador tecnológico, para dar cumplimiento con las fechas propuestas para la implementación de los equipos a bordos.

Que las empresas de transporte público colectivo automotor de pasajeros, debidamente habilitadas que operan en el Área Metropolitana de Barranquilla, que se relacionan a continuación, cuentan con su respectiva resolución de habilitación y su permiso de operación tal como se observa en el siguiente cuadro y de conformidad con lo dispuesto en el marco regulatorio del transporte antes citado, ley 105 de 1993 y ley 336 de 1996 y decreto 1079 de 2015, al obtener las habilitaciones y permisos de operación, se obligaron a atender las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación expidan las autoridades competentes.

No.	EMPRESA	RESOLUCIÓN HABILITACIÓN
1	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES MULTIACTIVA DEL AREA METROPOLITANA DE BARRANQUILLA	0126 del 13 de marzo de 2002
2	COOPERATIVA DE MULTIACTIVA Y DE TRANSPORTE DEL ATLANTICO COOCHOVAL	0121 del 13 de marzo de 2002
3	COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTADORES DEL LITORAL ATLANTICO	0358 del 21 de septiembre de 2001
4	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE BARRANQUILLA	0376 del 02 de julio de 2002
5	COOPERATIVA METROPOLITANA DE TRANSPORTADORES DEL SERVICIO COLECTIVO LTDA	0278 del 14 de mayo de 2002
6	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL NORTE	0361 del 24 de junio de 2002
7	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL CARIBE	0231 del 30 de abril de 2002
8	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DEL ATLANTICO	0230 del 30 de abril de 2002
9	COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES DE SOLEDAD	0125 del 13 de marzo de 2002
10	COOPERATIVA TRANSPORTADORA DEL ATLANTICO LTDA	0349 del 31 de mayo de 2002
11	EMPRESA DE BUSES DEL ATLANTICO LTDA	0152 del 08 de abril de 2002
12	FLOTA ANGULO LTDA	0112 del 13 de marzo de 2002
13	FLOTA ROJA LTDA	0223 del 21 de marzo de 2003
14	METROPOLITANA DE TRANSPORTES LA CAROLINA S.A.S.	0187 del 08 de abril de 2002
15	SOCIEDAD DE TRANSPORTADORES URBANOS DEL ATLANTICO	0104 del 01 de marzo de 2002
16	EMPRESA DE TRANSPORTADORES DIAZ S.A.	0113 del 13 de marzo de 2002
17	SODETRANS SAS	0253 del 06 de mayo de 2002
18	TRANSPORTES METROPOLITANOS DEL CARIBE S.A.	0109 del 13 de marzo de 2002

19	TRANSPORTAMOS: TRANSPORTES SOLEDAD Y CIA S en C	0347 del 06 de mayo de 2004
20	TRANSPORTES ATLANTICO LOPEZ CHAGÍN Y CIA SCA	0096 del 01 de marzo de 2002
21	TRANSPORTES LOLAYA LTDA	0222 del 30 de abril de 2002
22	EMPRESA TRANSPORTADORES DE CARGA Y PASAJEROS URBANOS E INTERDEPARTAMENTALES MONTERREY LTDA	0131 del 01 de abril de 2002
23	TRANSPORTES URBANOS DE PASAJEROS BARRANQUILLA LTDA	0107 del 01 de marzo de 2002
24	TRANSPORTES TRASALFA S.A.	0153 del 08 de abril de 2002
25	TRANSPORTES LA ALIANZA DEL ATLANTICO S.A.	0331 del 21 de marzo de 2003

Que teniendo en cuenta, que mediante el presente Acto Administrativo se establecen nuevas condiciones para la prestación del servicio público de transporte automotor colectivo de pasajeros en el Área Metropolitana de Barranquilla, en cumplimiento de los principios establecidos en la Ley 1712 de 2014 y conforme a lo señalado en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, se publicó en su página web este proyecto y sus correspondientes anexos, con el objeto de recibir observaciones, garantizando con ello el principio de publicidad.

Que por tanto, se debe *i) implementar la instalación de ayudas tecnológicas, entre estas integrar cámaras de seguridad, que conlleven a garantizar la seguridad de la flota y mejorar el servicio prestado al usuario; ii) Consolidar una solución de recaudo, de gestión y control de flota e información al usuario de conformidad con la ley, para la prestación del servicio de transporte público colectivo de pasajeros por parte de los operadores, facilitando el cumplimiento de la programación de servicios y la adecuación de la oferta a las condiciones de la demanda; iii) Implementar ayudas tecnológicas para optimizar, programar y realizar seguimiento a las rutas, permitiendo el control y la regulación adecuada de la flota; iv) brindar al Área Metropolitana de Barranquilla los mecanismos para la planeación, regulación, control y vigilancia de la operación de transporte y de los niveles de servicio bajo los cuales se ha desarrollado el sistema, respondiendo a las necesidades de movilidad en su radio de acción, de conformidad con la normatividad legal vigente, entre otras; v) Integrar la información generada por los diferentes modos de transporte al Sistema Inteligente e Integrador de Información de Transporte Público del AMB, asegurando en cabeza del Área Metropolitana de Barranquilla la propiedad de la información y la administración de la seguridad del medio de pago para el transporte público de pasajeros.*

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO PRIMERO. OBJETO Y ALCANCE: El presente acto administrativo tiene por objeto establecer las condiciones de implementación, operación y

actualización del Sistema RCC, que comprende los Sistemas de Recaudo, de Gestión y Control de Flota, de Información al Usuario y de comunicación para el servicio al usuario, del transporte público colectivo en el Área Metropolitana de Barranquilla y las condiciones de interoperabilidad con el SIITP.

PARÁGRAFO PRIMERO. El alcance del presente acto administrativo contempla solo el sistema de transporte público colectivo automotor de pasajeros que opera bajo la autorización del Área Metropolitana de Barranquilla.

15

PARÁGRAFO SEGUNDO. El presente acto administrativo, adopta el Sistema RCC y sus condiciones de implementación, operación y actualización, se constituye en una exigencia técnica y de infraestructura fundamentales para la prestación del servicio público de transporte colectivo automotor de pasajeros en el Área Metropolitana de Barranquilla.

ARTÍCULO SEGUNDO. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DESTINATARIOS: Son destinatarios del presente acto administrativo, las empresas o cooperativas, debidamente habilitadas para la prestación del servicio de transporte público colectivo automotor de pasajeros, en el Área Metropolitana de Barranquilla, así como los propietarios de los vehículos y asociados a las empresas habilitadas y los operadores que estos conformen, atendiendo los mandatos legales.

ARTÍCULO TERCERO. DEFINICIONES: Para efectos del Sistema RCC en la presente Resolución se adoptan las siguientes definiciones:

Administrador financiero: Es la entidad fiduciaria encargada de realizar la administración de los recursos provenientes de la venta de pasajes por cualquier medio de pago autorizado, incluido el efectivo y las recargas en el medio de pago de ciudad creado para el uso del TPC. Le corresponde al administrador financiero realizar la dispersión de fondos de acuerdo con las reglas de negocio del sistema TPC y demás agentes autorizados que se vinculen a la operación.

AMB: Es la sigla que identifica al Área Metropolitana de Barranquilla, que a su vez es la autoridad de las diferentes modalidades de transporte público en el territorio de su jurisdicción.

Comité fiduciario: Será el comité conformado por los representantes de las empresas Operadoras de Transporte, la Terminal Metropolitana de Transportes de Barranquilla, el AMB y la fiducia en calidad de Administrador Financiero.

Comité de programación: Es el comité conformado por las empresas de TPC y representadas a través de las operadoras o de manera directa, responsable de presentar para aprobación y regulación del AMB el plan de servicios a ejecutar de acuerdo con cada estacionalidad y/o periodo del año.

Comité de Operación: Es el comité conformado por el AMB, la Terminal Metropolitana de Transportes de Barranquilla, el Operador Tecnológico y las empresas de TPC representadas a través de las operadoras o de manera directa, responsables de analizar el comportamiento del sistema, la calidad del servicio y la necesidad de ajustes a los planes de servicio, para lo cual siempre se requerirá la aprobación del AMB, entre otros temas estratégicos relacionados con la prestación del servicio y la necesidad de mejorar la cobertura y calidad del mismo.

Empresa de transporte público colectivo -TPC-: Empresa o cooperativa legalmente constituida y debidamente habilitada para prestar el servicio de transporte en la modalidad de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros.

Etapa de Implementación del Sistema RCC: Es la etapa durante la cual se realiza el desarrollo del software RCC, se fabrican los validadores integrados de medio de pago, se realiza la integración entre el RCC y el SIITP, se instalan los equipos a bordo de los buses y en general se desarrollan las tareas del convenio interadministrativo 1014-2020 suscrito entre el AMB, el Ministerio de las TICs y el Ministerio de Transporte.

Etapa de Operación del Sistema RCC: Esta etapa inicia con la finalización de la etapa de implementación del Sistema RCC o con el cobro programado del primer pasaje registrado en el sistema RCC en caso de que se opte por iniciar dicha operación por etapas.

Integrador tecnológico: es la empresa encargada de proveer, implementar y poner en operación el Sistema RCC, con su respectivo hardware, software, comunicaciones e infraestructura de alojamiento de aplicaciones y datos del sistema.

Medio de pago de ciudad: El principal medio de pago de ciudad para el TPC será electrónico, utilizando para ello una tarjeta estándar ISO 14443 A/B. Como medio de pago complementario se utilizará código QR. Todo medio de pago debe contar con capacidad para identificar de manera segura e inequívoca a cada usuario asociándolo a una cuenta del Sistema RCC.

GPS: El GPS (Global Position System), conocido simplemente como GPS, es un sistema de radionavegación basado en satélites que utiliza mediciones de distancia precisas de satélites GPS para determinar la posición y la hora en cualquier parte del mundo.

Operador de Transporte: Es la empresa que mediante convenio de operación representa a un grupo de empresas y/o cooperativas del TPC.

Propiedad de la información: En concordancia con la sección 3 “Sistema de Recaudo Centralizado” del Decreto 1079 de 2015, el cual fue adicionado mediante el Decreto 1567 de 2020, el AMB será propietaria de toda la información derivada y/o recolectada en cualquiera de los componentes tecnológicos del sistema TPC del AMB. Por tanto, toda empresa de TPC deberá garantizar al AMB el acceso para consultar y usar los datos brutos y procesados por cada uno de los sistemas de información al servicio del TPC.

RCC: Es la Solución Tecnológica o sistema para el Recaudo, Control, Información al Usuario y Comunicaciones de soporte para el Transporte Público Colectivo del AMB, implementado por el AMB como materialización de la estrategia de modernización del sector para lo cual las empresas y cooperativas del TPC recaudaron el factor de calidad en la tarifa autorizado por el AMB. El RCC a su vez abarca las funcionalidades del “**Sistema de Información al Usuario**” que tiene como fin generar un elemento de consulta de información al usuario, al AMB, la Terminal Metropolitana de Transportes de Barranquilla, los operadores y empresas

de transporte, con relación al recaudo y la operación del sistema de transporte, antes del viaje, durante el viaje y con posterioridad al mismo.

Router: Es el dispositivo a bordo que será provisto con el Sistema RCC, que haciendo las veces de hotspot permite el acceso a internet a los usuarios de TPC facilitando la inclusión social digital.

17

Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de Pasajeros: es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público vinculado a ésta, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas.

Servicio Público Esencial: según el artículo 365 de la Constitución Nacional, el transporte público en sus diversas modalidades es un servicio público esencial, necesario para garantizar el libre tránsito por el territorio Nacional, propender por la interconectividad y facilitar el desarrollo económico. Como tal, el servicio público de transporte cuya prestación será garantizada por el Estado, podrá prestarse a través de operadores privados bajo la estricta regulación, control y vigilancia estatal.

SIITP o SET: Sistema Inteligente e Integrador de Información del Transporte Público del Área Metropolitana de Barranquilla. Corresponde al “**Sistema de información de ciudad para el transporte público**”, del que trata la sección 3 del Decreto 1079 de 2015. Este sistema fue implementado por el AMB para integrar información de las diferentes modalidades de transporte que operan bajo su autoridad, por tanto, la información del Sistema RCC deberá integrarse al SIITP previo a su puesta en operación.

SINITT: Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura de Tránsito y Transporte.

Sistema de Rutas: de conformidad con el Decreto 1079 de 2015, que compiló el Decreto 170 de 2001, el artículo 2.2.1.1 corresponde al conjunto de rutas necesarias para satisfacer la demanda de transporte de un Área geográfica determinada.

TPC: Es la sigla que identifica al transporte público colectivo y que sirve para hacer referencia al servicio y/o a las empresas y cooperativas que lo prestan.

Validador integrado de medios de pago: Es el dispositivo provisto con la solución RCC que permite validar los diferentes medios de pago habilitados para el sistema a través de dispositivos de lectura que como mínimo serán códigos QR y medios sin contacto estándar ISO 14443 A/B. Los validadores podrán integrar lectores EMV. Se considera validador “integrado”, porque cuenta con capacidad propia de procesamiento y múltiples puertos o interfaces que permiten la integración de los diferentes dispositivos a bordo, la identificación de los datos GPS y la integración con el router, entre otras funcionalidades.

WIFI: Wireless Fidelity, también llamado WLAN (Wireless Lan) o estándar IEEE 802.11. Tecnología de comunicación inalámbrica de datos, empleada en redes de área local.

CAPÍTULO II
COMPONENTE INSTITUCIONAL Y COMERCIAL DEL SISTEMA DE
INTEGRACIÓN DE INFORMACIÓN -SIITP, EL SISTEMA DE RECAUDO - SRU,
GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA - SGCF, E INFORMACIÓN AL USUARIO –
SIU, DEL TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO EN EL ÁREA
METROPOLITANA DE BARRANQUILLA

ARTÍCULO CUARTO. AGENTES DEL SISTEMA. Los agentes que conforman el Sistema de Recaudo - SRU, Gestión y Control de Flota - SGCF, e Información al Usuario – SIU, del Transporte Publico Colectivo, son:

- ÁREA METROPOLITANA DE BARRANQUILLA (AMB)
- TERMINAL METROPOLITANA DE TRANSPORTES DE BARRANQUILLA
- EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE PASAJEROS - TPC, debidamente habilitadas y/o OPERADORES DEL TRANSPORTE PUBLICO COLECTIVO
- OPERADOR TECNOLÓGICO
- RED DE VENTA Y RECARGA DE MEDIOS DE PAGO
- FIDUCIA

ARTÍCULO QUINTO. ROLES DE LOS AGENTES. Los roles y responsabilidades que tiene cada uno de los agentes que conforman el Sistema de Recaudo - SRU, Gestión y Control de Flota - SGCF, e Información al Usuario – SIU, del Transporte Publico Colectivo, son:

ÁREA METROPOLITANA DE BARRANQUILLA (AMB).

El AMB, en desarrollo de sus funciones, como responsable del SIITP y del Sistema de Recaudo Unificado del TPC - SRU, Sistema de Gestión y Control de Flota – SGCF y Sistema de Información al Usuario – SIU, del Transporte Público Colectivo, sin perjuicio de sus competencias como autoridad de transporte para la inspección el control y la vigilancia, será el responsable entre otras, de:

- Realizar la implementación de la solución tecnológica que comprende el software y el validador integrado de medios de pago para la operación del sistema RCC y las demás contrataciones de bienes y/o servicios necesarios para el desarrollo del proyecto. Para ello, los Operadores de Transporte y las empresas de transporte, cuando estas no se encuentren vinculadas a un Operador, deberán facilitar la disponibilidad de la flota para la instalación de equipos a bordo y posteriormente contratar un Operador Tecnológico encargado de operar el sistema RCC y garantizar su integración con el SIITP administrado por la Terminal Metropolitana de Transporte en su rol de gestor de la centralización del sistema RCC y garante de su interoperabilidad.
- Emitir oportunamente los actos administrativos que sean de su competencia para garantizar el funcionamiento del sistema y brindar seguridad jurídica a los actores del sistema que intervienen en la solución.
- Realizar las actividades de inspección, vigilancia y control de las actividades inherentes al proceso de Recaudo, Control y Gestión de

Flota, e información al usuario del TPC.

- Participar con la TERMINAL METROPOLITANA DE TRANSPORTES DE BARRANQUILLA en la estructuración del modelo de administración de recursos a través de una entidad fiduciaria.
- Convocar por lo menos una vez al mes, los comités definidos mediante la presente resolución.
- Proveer el Mapping del medio de pago del sistema, emitir los módulos SAM del Sistema RCC y custodiar las llaves de seguridad del medio de pago.
- Definir los estándares de interoperabilidad a utilizar tanto en el SIITP como en el RCC y administrar la actualización de estos, de acuerdo con los cambios tecnológicos y operativos que obliguen su ajuste.
- Proveer las APIs para la interoperabilidad de las aplicaciones RCC con el SIITP y de estos con las redes de venta de terceros que se vinculen al Sistema RCC.
- Realizar todas las actividades que le competen en su rol de autoridad de transporte público.

TERMINAL METROPOLITANA DE TRANSPORTES DE BARRANQUILLA.

LA TTBAQ, en el desarrollo de las funciones, como actor en el proceso de implementación y operación del Sistema de Recaudo - SRU, Gestión y Control de Flota - SGCF, e Información al Usuario - SIU, del Transporte Publico Colectivo, será responsable de:

- Contratar y suscribir el contrato de fiducia para la administración de los recursos provenientes de la prestación del servicio de TPC. Dicho contrato deberá obedecer a lo dispuesto en el Anexo No.5 “Minuta de fiducia para el recaudo del servicio de TPC del AMB”
- Evaluar e informar a AMB el resultado de la medición de los Acuerdos de Niveles de Servicio y Calidad que el Sistema RCC debe brindar a usuarios y agentes del sistema.
- Definir y mantener actualizadas las Reglas de Integración de la solución tecnológica del proyecto RCC con Otros Modos y modalidades de Transporte, de conformidad con los lineamientos impartidos por la autoridad de transporte competente.
- Poner a disposición del sistema la infraestructura física dentro de la Terminal Metropolitana de Transporte, que podrá utilizarse para la ubicación de talleres y centros de atención al usuario requeridos para el RCC en caso de que las condiciones de mercado y conveniencia operativa lo justifiquen.
- Asumir el costo de los servicios de configuración, administración y soporte para el alojamiento del SIITP y los datos integrados a este desde el RCC u otros sistemas de información de otros modos de transporte.
- Asumir el costo de telecomunicación necesarios para recibir la información de las transacciones del RCC en el SIITP y su respectiva

visualización en el centro de control del AMB.

- Controlar los registros e información del tratamiento de PQRs recibidos por el Operador de Transporte y/o ordenes de help desk tramitadas por su Operador Tecnológico.
- Aprobar la vinculación de las diferentes redes de venta y recarga del medio de pago del sistema.
- Realizar la revisión de los reportes de diferencias presentadas entre el sistema de conteo de pasajeros y los viajes registrados con pagos electrónicos (en efectivo, con tarjetas o QR)
- Realizar la interventoría técnica a los contratos de Operación Tecnológica, venta y recarga de medios de pago y fiducia.

OPERADORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO.

Los operadores del transporte público colectivo debidamente habilitados, en el desarrollo de las funciones como actor en el Sistema de Recaudo - SRU, Gestión y Control de Flota - SGCF, e Información al Usuario – SIU, del Transporte Publico Colectivo, serán responsables de:

- Disponer de la flota y facilitar el acceso por parte del Integrador Tecnológico para la implementación del Validador integrado de medios de pago, de acuerdo con el cronograma del Anexo No. 4 “PLAN DE IMPLEMENTACIÓN RCC-AMB”.
- Facilitar la información del dispositivo de conteo de pasajeros para permitir su integración al Sistema RCC o adquirir el dispositivo, cuando el vehículo no cuente con este o cuando sus especificaciones no garanticen la integración e integridad de la información. Para ello, cada empresa de TPC deberá cumplir con los plazos definidos en el cronograma del Anexo No.4 “PLAN DE IMPLEMENTACIÓN RCC-AMB”.
- Planear, programar y ejecutar la operación de transporte público colectivo bajo las condiciones de habilitación y operación de cada empresa y ruta de TPC autorizada por el AMB, haciendo uso de la solución RCC.
- Participar a través del Comité Operativo en la definición de las reglas de negocio de la fiducia.
- Responder por la calidad del servicio de transporte público colectivo brindada a los usuarios en los términos y condiciones, autorizados a través de la resolución de operación de cada una de las empresas y según las condiciones operativas para cada ruta, además de cumplir y hacer cumplir por parte de los contratistas que vincule como Operador Tecnológico de lo dispuesto en el Anexo No.2 “Anexo de Niveles de Servicio del Sistema RCC”.
- Realizar las acciones necesarias para mitigar los riesgos de operación del Sistema RCC de acuerdo con la distribución de estos definida mediante el Anexo No.6 “Matriz de riesgos de la Operación de los Sistemas SIITP y RCC.
- Participar en la definición de las calidades, especificaciones técnicas y niveles de servicio requeridos al operador tecnológico.

- Contratar al Operador Tecnológico y suministrar los dispositivos complementarios a bordo de los buses de TPC que son base para el adecuado funcionamiento del SRU, SGCF y SIU. Como mínimo cada bus deberá contar con equipos electrónicos o electromecánicos para el conteo de pasajeros y botón de pánico.

Las empresas de transporte y/o los operadores, de conformidad con lo señalado en los anexos que hacen parte integral de la presente Resolución, tendrán un plazo máximo de dos meses (2) contados a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, para contratar el aliado u operador tecnológico con que cada uno contará para la implementación del sistema RCC, pudiendo ser el mismo, con el que se garantizará la comunicación e interoperabilidad con el SIITP durante la etapa de operación del Sistema RCC. En el evento de que no cuenten, en el plazo establecido, con el Operador Tecnológico, el Área metropolitana de Barranquilla lo contratará siendo obligatorio para la empresa y/o el operador de transporte, permitir las labores de éste.

- Realizar todas las gestiones necesarias, con el soporte del operador tecnológico, para garantizar el adecuado mantenimiento del equipamiento a bordo, que garantice la continua disponibilidad y operación del Sistema RCC.
- Asumir el rol de fideicomitentes y beneficiarios del contrato de fiducia que se suscriba como parte del esquema institucional diseñado para la operación del Sistema RCC.
- Adquirir los medios de pago del sistema que deberán ser distribuidos por la red de venta y recarga del medio de pago, cuyo costo de venta al público será autorizado por el AMB y deberá ser competitivo frente al utilizado por Transmetro S.A.S.
- Las empresas y cooperativas del TPC deberán utilizar la solución RCC para sus actividades de programación, asignación, despacho y control de la operación, además de participar en el comité de programación, custodiar los equipos a bordo provistos con la solución RCC y reportar cualquier falla o incidente en su instalación y/u operación.

En caso de utilizar otro sistema para el control de flota, se deberá garantizar que este interopere con el RCC en los términos que se defina por la autoridad.

- Las empresas y cooperativas del TPC deberán garantizar que cada transacción de pago en efectivo a bordo se registre electrónicamente en el mismo momento en que se utiliza el servicio. El efectivo como medio de pago a bordo se podrá utilizar solo durante los primeros tres meses como un periodo de socialización y transición, el cual podrá ser prorrogado por una única vez por un periodo similar de tres (03) meses.
- Mientras dure el periodo de transición o socialización, deberán validar y documentar para el comité de Operación las diferencias presentadas entre el sistema de conteo de pasajeros y los viajes registrados con pagos electrónicos (en efectivo, con tarjetas o QR)

Las empresas de transporte público de pasajeros TPC, habilitadas para operar en el Área Metropolitana de Barranquilla, son responsables de las obligaciones

previstas en el presente artículo y se cumplirán a través del operador del transporte público del cual hacen parte o directamente cuando no conformen un operador. Las empresas de transporte público de pasajeros TPC, habilitadas para operar en el Área Metropolitana de Barranquilla, para continuar prestando el servicio de transporte público, deberán implementar los sistemas SRU, SGCF y SIU, dentro de los términos establecidos, de conformidad con el plan de implementación.

ROL DEL OPERADOR TECNOLÓGICO QUE SE VINCULE AL PROYECTO:

El operador tecnológico, una vez seleccionado, en el desarrollo de las funciones como agente en el Sistema de Recaudo - SRU, Gestión y Control de Flota - SGCF, e Información al Usuario – SIU, del Transporte Público Colectivo, será responsable de:

- Brindar servicios de alojamiento de las aplicaciones y bases de datos del Sistema RCC para su adecuado funcionamiento, entregando al AMB las credenciales de acceso a la infraestructura en la nube, aplicaciones y bases de datos necesarias para su operación. El Operador Tecnológico deberá realizar sus actividades a través de usuarios de soporte suministrados por el AMB.
- Recibir las fuentes de la solución RCC para realizar el mantenimiento y la actualización de toda la infraestructura de hardware y software del proyecto, incluidos los servicios de comunicación requeridos para el adecuado funcionamiento de la Solución. Toda actualización o cambio al software del RCC debe entregarlo al AMB para el respectivo control de versiones y el código compilado con los cambios para el ambiente de producción será provisto por el AMB.
- Utilizar exclusivamente en los validadores integrados de medio de pago los módulos SAM provistos por el AMB.
- Brindar servicio de “help desk” y soporte a todos los agentes del sistema, entendiendo por ello, a la autoridad de transporte, los Operadores de Transporte, las empresas y cooperativas de transporte e incluso al administrador financiero que se vincule al proyecto, para lo cual deberá entregar al AMB mínimo dos usuarios con capacidad para consultar las estadísticas y detalles de los eventos reportados, además de reabrir casos que no hayan sido resueltos adecuadamente.
- Brindar soporte al proceso de vinculación de redes especializadas de venta y recarga del medio de pago del sistema, la seguridad de las transacciones, la conciliación y consignación diaria de los recursos del sistema.
- Gestionar y administrar la seguridad transaccional de la totalidad de registros de la solución con independencia del medio o canal que lo genere.
- Utilizar los servicios de autenticación en la nube a través de la granja SAM implementada por el AMB, para llevar el registro de la totalidad de transacciones de recarga y uso de los medios de pago habilitados para el RCC del TPC.
- Adoptar el Mapping provisto por el AMB, administrar el medio de pago del

RCC para el TPC y gestionar su ciclo de vida garantizando la continua prestación del servicio y la seguridad del medio de pago.

- Brindar el servicio al cliente, atendiendo los requerimientos de información o ayuda que estos interpongan sobre el uso de los servicios tecnológicos del RCC.
- Realizar la personalización de los medios de pago y no hacer uso de esta información sin el previo consentimiento escrito por parte del AMB.
- Suministrar toda información técnica utilizada para la prestación de los servicios que le sean contratados con relación al Sistema RCC, sin que se puedan oponer cláusulas de confidencialidad firmadas con terceros.
- Garantizar los servicios de suministro de información del sistema RCC al SINITT en los términos y bajo el marco regulatorio que defina el Ministerio de Transporte.
- Responder ante la autoridad por la confidencialidad de la información generada por la operación del RCC y por el Mapping suministrado.

EL ADMINISTRADOR FINANCIERO.

LA ENTIDAD FIDUCIARIA, en el desarrollo de las funciones, como actor en el proceso de operación del Sistema de Recaudo - SRU, Gestión y Control de Flota - SGCF, e Información al Usuario – SIU, del Transporte Público Colectivo, será responsable de:

- Suscribir el contrato de fiducia para la administración de los recursos provenientes de la prestación del servicio de TPC.
- Constituir un patrimonio autónomo, de recaudo, administración, inversión y fuente de pago, para el manejo de los flujos de dinero, por venta y recarga de medios de pago y otros recursos que se vinculen de manera directa al desarrollo y funcionalidad del sistema de transporte público colectivo de Barranquilla y su área metropolitana.
- Expedir instrucciones irrevocables de pago y garantías con cargo a los flujos proyectados a recaudar en el fideicomiso fideicomitidos, hasta los límites previstos en el respectivo contrato. Tal autorización deberá ser previa, expresa, escrita y firmada por los fideicomitentes.
- Gestionar la vinculación de nuevos beneficiarios.
- Abrir cuentas corrientes o de ahorros por el número y con la localización y funcionalidad que sean requeridos para que la red o redes de venta y recarga de medios de pago estén en condiciones de realizar las consignaciones diarias que le corresponden, conforme a lo previsto en el contrato de las actividades de venta y recarga de medio de pago de pasajes del TPC. En los contratos de cuenta corriente o de ahorro que suscriba LA FIDUCIARIA no se podrán establecer costos de ninguna naturaleza.
- Mantener los bienes y recursos del Patrimonio Autónomo, objeto de administración, separados tanto de los que conforman su activo, como de los que correspondan a otros negocios.

- Administrar los recursos producto de la venta del servicio de transporte público colectivo de pasajeros del AMB a través del SISTEMA RCC, desde el momento en que se realice el depósito, acreditación o abono de estos en una o varias cuentas bancarias que serán dispuestas para el efecto por La FIDUCIARIA.
- Responder por los rendimientos generados por la administración de los recursos fideicometidos.
- Descomponer el flujo recibido mediante el recaudo por la venta y recarga de medios de pago, en: (i) recursos destinados al Fondo Principal, y (ii) recursos destinados al Fondo de Medios de Pago. A través de este mecanismo constituirá los dos fondos permanentes que componen el patrimonio autónomo a administrar, debiendo crear subcuentas del fondo principal de acuerdo a las instrucciones emitidas por el comité fiduciario.
- Aplicar los descuentos de carácter impositivo a que haya lugar según la normatividad aplicable.
- Realizar la conciliación y presentar los respectivos informes al comité fiduciario.
- Realizar la dispersión periódica de fondos de acuerdo con las instrucciones recibidas por el Comité de Operación, con ocasión al proceso de clearing.

LA RED DE VENTA Y RECARGA DE MEDIOS DE PAGO.

LA RED DE VENTA Y RECARGA DE MEDIOS DE PAGO, en el desarrollo de las funciones, como actor en el proceso de operación del Sistema de Recaudo - SRU, Gestión y Control de Flota - SGCF, e Información al Usuario – SIU, del Transporte Público Colectivo, será responsable de:

- Suscribir el contrato de fiducia para la administración de los recursos provenientes de la prestación del servicio de TPC.
- Realizar la distribución y custodia de los medios de pago que reciba del Operador de Transporte y/o del Operador Tecnológico, los cuales deberán estar inicializados.
- Realizar la venta y recarga en línea de medios de pago que reciba del Operador de Transporte y/o del Operador Tecnológico, haciendo uso de su plataforma o sistema de venta.
- La red de venta que se vincule debe adquirir e implementar un dispositivo de lectura y escritura de tarjetas ISO14443 A/B para realizar la recarga de tarjetas a través del servicio de autenticación SAM habilitado por el AMB.
- Realizar la conciliación diaria de las transacciones, el informe de conciliación y la transferencia diaria de los recursos recaudados durante el día hábil anterior.

CAPÍTULO III

COMPONENTE TECNOLÓGICO DEL SISTEMA DE RECAUDO, CONTROL, INFORMACIÓN AL USUARIO Y COMUNICACIONES

ARTÍCULO SEXTO. COMPONENTES DEL SISTEMA. Los componentes y funcionalidades del Sistema RCC, se encuentran descritos en el Anexo No. 1 “Anexo Técnico del Sistema RCC”, cuya operación y actualización debe cumplir con lo descrito en el Anexo No. 2 “Anexo de Niveles de Servicio del Sistema RCC” y el Anexo No.3 “Estándar de Interoperabilidad para el sistema de recaudo, control de operación e información al usuario del AMB”, que hacen parte integral de la presente Resolución, en todo caso estos cumplen lo dispuesto en el Decreto 1567 de 2020, mediante el cual se adicionó el Decreto 1079 de 2015 y se ajustarán de conformidad con las normas que lo modifiquen adicionen o reglamenten respecto de las condiciones técnicas, operativas, de seguridad y de interoperabilidad.

ARTÍCULO SÉPTIMO. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN DE EQUIPOS A BORDO. Las empresas de TPC y los Operadores de Transporte tienen la obligación de poner a disposición del Integrador Tecnológico del RCC, dentro de los plazos y condiciones establecidos en el Anexo No.4 “PLAN DE IMPLEMENTACIÓN RCC-AMB”, toda la flota vinculada a su empresa, así como de realizar las actividades de alistamiento previo que permita la instalación del validador integrado de medios de pago y su integración con los equipos a bordo responsabilidad de las empresas de TPC.

ARTICULO OCTAVO. COMITÉ FIDUCIARIO. Se deberá constituir el Comité Fiduciario del Patrimonio Autónomo, el cual estará conformado por:

- a. El Director del Área Metropolitana de Barranquilla o a quien este delegue
- b. El Gerente de la Terminal Metropolitana de Transportes de Barranquilla o a quien este delegue.
- c. Dos representantes de las empresas, cooperativas u operadores de Transporte público colectivo.
- d. Un representante de la fiducia con voz y sin voto.

Este Comité fiduciario sesionará como mínimo una vez al mes y su reglamento será adoptado por este Comité, una vez se instale.

Los representantes de las empresas de Transporte Público Colectivo, serán elegidos por un periodo de un año, reelegibles, por la mayoría absoluta de los votos de las empresas, con derecho cada una a un voto, en una reunión, que convoque el Área Metropolitana de Barranquilla, quien para estos efectos, citará 3 días hábiles antes de la fecha de la reunión, a través del correo electrónico registrado por cada una de las empresas ante la autoridad, donde se invita a la totalidad de las empresas habilitadas y habrá quorum con la asistencia de las dos terceras partes (2/3) de las empresas habilitadas por el área Metropolitana de Barranquilla.

En el evento en que no se consiga la mayoría de las empresas para elegir los dos representantes, se entenderá que la representación la asumen los representantes legales de los operadores de Transporte Público Colectivo, Opecaribe y Operador Uno.

En todo caso, las decisiones que se adopten en el Comité siempre deben contar con el voto favorable del Director del Área Metropolitana de Barranquilla o quien este delegue.

PARÁGRAFO PRIMERO. El Comité tendrá la responsabilidad de hacer seguimiento a los recursos ingresados a la fiducia, su distribución y uso.

PARÁGRAFO SEGUNDO. El Comité tendrá la responsabilidad de crear el manual operativo y la actualización de las condiciones sobre uso y/o traslado entre fondos, de acuerdo con las reglas de negocio del Sistema de TPC.

ARTÍCULO NOVENO. PROCESO DE REMUNERACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE INGRESOS ENTRE LOS AGENTES DEL SISTEMA. El proceso de remuneración de los agentes del sistema se hará con base en el valor resultante de la cantidad de viajes pagos, registrados en el Sistema RCC para el periodo a liquidar.

La distribución de ingresos será informada por el comité Operativo a la fiducia y se determinará teniendo en cuenta la participación autorizada a cada agente sobre el valor del pasaje vigente en el periodo a liquidar.

En todo caso, la distribución de ingresos debe considerar, además de los agentes del sistema, los siguientes fondos:

- a. Fondo de Estabilidad Tarifaria de Transmetro.
- b. Fondo de TPC para renovación de equipos del Sistema RCC
- c. Fondo de TPC para mantenimiento de equipos de Sistema RCC

PARAGRAFO: La liquidación de ingresos se realizará semanalmente, de lunes a domingo y la distribución efectiva de estos, se deberá ejecutar dentro de los tres (3) días hábiles siguientes al periodo liquidado.

CAPITULO IV OTRAS DISPOSICIONES

ARTÍCULO DÉCIMO: ADOPCIÓN DE ANEXOS. Los anexos que a continuación se relacionan hacen parte integral de la presente Resolución:

- Anexo No.1 “Anexo Técnico del Sistema RCC” que contiene las especificaciones funcionales del sistema RCC y especificaciones técnicas mínimas que deben cumplir los equipos a bordo que deban adquirir las empresas u operadores del TPC para integrar al Sistema RCC e interoperar con el SIITP. De esta forma se garantiza la concurrencia de múltiples proveedores tecnológicos de conformidad con el literal “a.” del artículo 2.2.1.2.3.7 del Decreto 1079 de 2015 y su sección 3 adicionada mediante el Decreto 1567 de 2020.
- Anexo No.2 “Anexo de Niveles de Servicio del Sistema RCC”.
- Anexo No.3 “API Interoperabilidad SIITP - RCC”
- Anexo No. 4 “PLAN DE IMPLEMENTACIÓN RCC-AMB” contentivo de los plazos y actividades que deben realizar, cada una de las empresas debidamente habilitadas en la modalidad de transporte publico colectivo - TPC, independientemente de que estén o no organizadas a través de los operadores, para la instalación de los equipos a bordo y demás actividades

requeridas en la implementación del sistema RCC en el Área Metropolitana de Barranquilla.

- Anexo No.5 “Matriz de riesgos de la Operación de los Sistemas SIITP y RCC”
- Anexo No. 6 “Condiciones Mínimas para la Aprobación del Operador Tecnológico”.

27

ARTÍCULO DECIMO PRIMERO. Las empresas de transporte y/o los operadores de transporte actores del sistema, deberán atender lo dispuesto en la presente Resolución, dentro de los plazos contenidos en los anexos respectivos, y conforme a los actos administrativos expedidos por la autoridad de transporte que garanticen el cumplimiento de la presente normatividad.

En todo caso, las empresas de transporte y/o los operadores de transporte actores del sistema, realizarán las acciones pertinentes para la entrada en operación a más tardar el 01 de abril del año 2022.

ARTÍCULO DECIMO SEGUNDO. VIGENCIA. La presente Resolución comienza a regir a partir de su expedición y deja sin efecto todas las normas anteriores que le sean contrarias en su contenido, específicamente se deroga la Resolución 231 de 2020, e incorpora el sistema RCC como parte fundamental de la operación del servicio público colectivo que prestan las empresas debidamente habilitadas en el Área Metropolitana de Barranquilla.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

LIBARDO GARCÍA GUERRERO
Director