

RADICADOS.



**Transpubenza S.A.**  
NIT. 891.500.156-9 *Se mueve por usted*

**SOTRACAUCA**  
**METTRO**  
*Monstrador en movimiento*

**COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTES**  
**RÁPIDO TAMBO**

**PROPUESTA DE CONCERTACIÓN TÉCNICO-JURÍDICA PARA LA EJECUCIÓN DEL  
PILOTO TECNOLÓGICO DEL SETP DE POPAYÁN  
EN ATENCIÓN AL RADICADO NO. 20261600213201 Y EN CUMPLIMIENTO DEL  
COMPROMISO SEGÚN ACTA DEL 30 DE JULIO DE 2026**

Popayán, 26 de agosto de 2026

**Doctores**

**JUAN CARLOS CAJIAO ORTEGA**

Secretario de Tránsito y Transporte Municipal de Popayán

**ROBINSON FELIPE ACOSTA ORTEGA**

Gerente Ente Gestor Movilidad Futura S.A.S.

**CONSEJO MUNICIPAL DE POPAYÁN**

Ponente Marco Aurelio Gaviria, Comisión 2da

Presidente Lucio Armando Jurado, Comisión 2da

20261500533052

Fecha Rad: 2026-08-28 08:29 - Usu Rad: MANUEL ARDILA  
Destino: SECRETARÍA DE TRANSITO Y TRANSPORTE  
Rem/Des: TRANSPUBENZA S.A ANTONIO VILLAMARIN  
ORDONEZ  
Asunto: SOLICITUD ENTREGA DE PRO  
No. Folios: 1 - Desc. Anexos: 1  
Alcaldía Popayán

Controlaría General de la República :: SGD 26-08-2026 08:49  
Al Contestar Cite Este No.: 2026ER0191512 Fol:11 Anex:0 FA:0  
ORIGEN FAUSTO VILLAMIL SANCHEZ  
DESTINO 80194 GRUPO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA DE CAUCA / DALIX JANELLY FIGUEROA  
ALVIRA  
ASUNTO ENTREGA DE LA PROPUESTA DE CONDICIONES OPERATIVAS ASEGURABILIDAD REGIMEN  
OBS

2026ER0191512



Asunto: Entrega de la propuesta de condiciones operativas, asegurabilidad, régimen de obligaciones del contratista/interventor y autonomía de centrales de control para la viabilidad de la prueba piloto tecnológica del SETP.

Cordial saludo,

Nosotros los abajo firmantes **ANTONIO VILLAMARÍN ORDOÑEZ, ORLANDO VALENCIA MANZANO, FAUSTO VILLAMIL SANCHEZ, JAIRO ALIRIO ISDITH ACHINTE**, en calidad de Gerente y Representante Legales de las empresas de servicio público colectivo municipal de Popayán, legalmente habilitadas por la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal de Popayán, **TRANSPORTES PUBENZA S.A., SOCIEDAD TRANSPORTADORA LIBERTAD S.A.S., SOTRACAUCA METTRO S.A., COOPERATIVA INTEGRAL DE TRANSPORTES RÁPIDO**; en atención al oficio de la referencia ratificando la voluntad histórica de nuestras empresas con la modernización de la movilidad de la ciudad, nos permitimos presentar la **PROPUESTA CONJUNTA EMPRESARIAL** para la viabilización y puesta a disposición de la flota destinada a la prueba piloto de la tecnología adquirida por el ente gestor Movilidad Futura S.A.S., en diciembre de 2023, resaltando que hacemos referencia solo al componente tecnológico y estas inquietudes no resuelven el 100% de los demás componentes del SETP.

Esta propuesta constituye el cumplimiento del compromiso adquirido en la reunión del 30 de julio de 2026 y establece las líneas técnicas, jurídicas, operativas, financieras y de infraestructura indispensables para salvaguardar el patrimonio privado de los propietarios de los vehículos, delimitar rigurosamente las cargas de los terceros contratados por el Estado, proteger las condiciones laborales de los conductores y garantizar la transparencia del proceso ante los entes de control.

**FRENTE A LA CONTESTACIÓN ESCRITA PREVIA REMITIDA POR MOVILIDAD FUTURA S.A.S.**

Antes de desglosar nuestra propuesta, dejamos constancia expresa y escrita de nuestro rechazo a las imprecisiones y narrativas contenidas en la respuesta de Movilidad Futura S.A.S., bajo el Radicado No. 20261600213201 del 24 de agosto de 2026. Consideramos que dicho documento descontextualiza las posiciones, discusiones y reservas de orden técnico, financiero y operativo que el gremio



transportador manifestó con total claridad en la sesión del 30 de julio de 2026. Con el fin de evitar debates estériles o dilaciones innecesarias que desvíen el objeto de la Mesa Técnica, las empresas operadoras manifestamos que no entraremos en controversias verbales sobre dicha comunicación; no obstante, aclaramos que nuestro silencio ante sus afirmaciones particulares no implica de ninguna manera la aceptación tácita de las mismas ni convalida interpretaciones unilaterales que afecten la realidad histórica del proceso. Sin embargo, celebramos la precisión realizada por el Ente Gestor en el citado oficio, al clarificar que en el encuentro previo no se ha otorgado aprobación para implementaciones definitivas o masivas de tecnología. En ese mismo sentido de corresponsabilidad y construcción colectiva, formulamos nuestra propuesta técnica.

## DECLARACIÓN EXPRESA A LA AUTORIDAD DE TRÁNSITO MUNICIPAL

Como Autoridad de Tránsito y Transporte Municipal, el Señor Secretario debe saber que cualquier modificación en las condiciones operativas o tecnológicas requiere de un acto administrativo en firme emanado por su despacho; nosotros estamos listos para concertar ese acto administrativo en esta mesa, **pero no podemos proceder con instalaciones de facto basadas únicamente en las necesidades contractuales del Ente Gestor**; por lo tanto, las empresas firmantes advertimos por este medio que no será jurídicamente viable, ni se autorizará de parte de las gerencias, proceder con instalaciones fácticas o de hecho a bordo del parque automotor privado basadas únicamente en los cronogramas contractuales internos del Ente Gestor, hasta tanto no se agote el régimen legal regulatorio aplicable.

### I. OBJETO DE LA PROPUESTA

"Establecer los términos mínimos obligatorios de carácter técnico, jurídico, administrativo y financiero que permitan un desarrollo seguro, transparente y concertado de la prueba piloto tecnológica del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) "Ciudad Blanca", salvaguardando el patrimonio de los operadores privados y garantizando la idoneidad técnica frente a la ciudadanía". MF

### II. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES CRONOLÓGICOS DEL PROCESO

Las empresas operadoras habilitadas para el servicio público de transporte colectivo en el Municipio de Popayán reiteran de manera unánime, expresa y pública que no se oponen a la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) ni al despliegue y adopción del componente tecnológico a bordo de sus vehículos vinculados. Existe una voluntad empresarial e institucional plena de avanzar hacia la modernización del servicio; sin embargo, el gremio sostiene de forma indeclinable que para dar inicio a cualquier fase experimental en calle, deben materializarse las condiciones técnicas, legales, financieras y tecnológicas mínimas



que blinden el patrimonio privado de los transportadores, aseguren la estabilidad jurídica del sector y protejan la vida útil del parque automotor. Bajo este principio de concertación y corresponsabilidad, **la disposición de los vehículos se ejecutará bajo el estricto cumplimiento de los expuesto en los siguientes actos administrativos tanto de orden nacional como de nivel municipal:**

## **1. El Marco Normativo Nacional de los Sistemas Estratégicos aplicable en este caso a la implementación de la Estructura Tecnológica**

La implementación del SETP y en este caso, del componente tecnológico se encuentra sometida a la norma marco de orden nacional regulada en el Decreto Nacional 3422 de 2009 (compilado en el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte 1079 de 2015) frente a la **obligación imperativa de sustentar la reorganización o modificación del servicio público de transporte colectivo urbano**, se cita textualmente la norma superior así:

**La REORGANIZACIÓN DEL SERVICIO** (Artículo 10 del Decreto Nacional 3422 de 2009):

*"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**. Parágrafo 1°. La reorganización del servicio implica: suprimir, modificar, recortar, fusionar, empalmar o prolongar **las actuales rutas**, sin que para ello existan limitaciones de longitud, recorrido y/o nivel de servicio. **Así mismo, modificar las frecuencias, horarios y clase, capacidad transportadora y número de vehículos**." (negritas y subrayas propias)*

## **2. El Marco Normativo Municipal de Adopción y Cobertura** (Decretos Municipales)

A nivel territorial, la ejecución de cualquier fase del proyecto debe ajustarse al bloque de actos administrativos vigentes expedidos por el despacho del Alcalde Municipal de Popayán como máxima Autoridad de Transporte. Este bloque normativo municipal está constituido por el Decreto 20201000002135 del 14 de mayo de 2020, por el Decreto 20201000002935 del 2 de septiembre de 2020, por el Decreto 20231000001945 del 26 de junio de 2023 y el Decreto 20241000003315 del 10 de octubre de 2024.

Solo a título de ejemplo, al revisar el contenido del Artículo 6° del Decreto 20231000001945 del 26 de junio de 2023, se transcribe textualmente la literalidad de algunas definiciones de aplicación obligatoria:

- Ø "Estructuración Técnica, Legal y Financiera (ETLF): Estudios que constituyen la base de la reorganización y reestructuración del servicio."
- Ø "Reorganización del Servicio: Esquema de implementación con fundamento en la ETLF que implica suprimir, modificar, crear, recortar, fusionar, empalmar o prolongar las actuales rutas, determinando un reordenamiento



de las rutas existentes y de aquellas que se requieran para mayor cobertura espacial y accesibilidad."

- Ø "Certificación Oficial del Inicio Pleno de Operaciones: Constancia expedida por la Secretaría de Tránsito una vez verificada la entrada en operación de la totalidad de la infraestructura de terminales, patios y talleres, el componente tecnológico y vencido el plazo para la implementación de la totalidad de las rutas del SETP."

### **3. Las Garantías Técnicas de los Pliegos y el Contrato de Suministro No.246 de 2023**

En los pliegos definitivos de la Licitación Pública No. MF-LP-001-2023 y el posterior Contrato de Suministro No. 246 de 2023, se establecieron las obligaciones específicas del contratista proveedor para el suministro e instalación de los equipos de recaudo y control.

### **4. La Conminación de la Sentencia Judicial Número 164** (Octubre de 2025)

Al resolver el medio de control de nulidad, el Juzgado Octavo Administrativo de Popayán profirió la Sentencia No. 164 del 6 de octubre de 2025, de primera instancia, en donde El juez emitió una conminación obligatoria y perentoria al Municipio y a la sociedad Movilidad Futura S.A.S., ordenándoles textualmente que *"deberá actualizar los estudios realizados en el proceso de adopción, hacer los ajustes necesarios y poner en funcionamiento sin demora el SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE POPAYÁN – SETP"*.

### **I. EJES TEMÁTICOS PROPUESTOS PARA EL DESARROLLO DE LA MESA TÉCNICA**

Previo a cualquier asignación física de vehículos o inicio de cronogramas de montaje, el gremio de transportadores manifiesta que la Mesa Técnica instalada el día de hoy deberá abordar, desarrollar y aprobar por consenso de las partes, con el aval explícito de la Secretaría de Tránsito y Transporte como autoridad competente, los siguientes siete (7) aspectos fundamentales:

- 1. Definición y alcance de la prueba tecnológica:** Delimitación exacta del universo de vehículos, rutas (máximo 1 rutas por empresa) y objetivos técnicos y tecnológicos exclusivos de la prueba. Se deja sentado explícitamente que esta NO constituye el inicio de operaciones del SETP, esto debe quedar por escrito para evitar que se interprete como una habilitación automática del sistema sin revisar el esquema de rutas, las tarifas, etc.
- 2. Elaboración y aprobación del respectivo protocolo de prueba:** Construcción conjunta de las reglas de juego técnicas en ruta,



determinando el comportamiento esperado del hardware y software bajo las condiciones de la malla vial de Popayán.

3. **Definición de los anexos técnicos necesarios:** Estructuración de documentos soporte que detallen diagramas de conexión eléctrica, requerimientos de espacio en los colectivos y compatibilidad con las especificaciones del Ministerio de Transporte.
4. **Determinación de los procedimientos, responsabilidades y condiciones para su implementación:** Fijación clara de obligaciones de cada actor (Ente Gestor, Interventoría, Contratista y Empresas Operadoras) durante el ciclo de vida del plan piloto.
5. **Revisión y expedición de los actos administrativos que correspondan:** Trámite y validación jurídica de resoluciones de la Secretaría de Tránsito y Transporte que den soporte legal a las operaciones excepcionales durante la ejecución de las pruebas.
6. **Establecimiento de mecanismos de seguimiento, evaluación y control:** Diseño de comités de monitoreo conjunto y tableros de control de datos para evaluar diariamente los resultados de forma de doble vía.
7. **Garantías de estabilidad, transparencia y seguridad jurídica durante el desarrollo de la prueba:** Blindaje normativo total por parte de la Autoridad de Tránsito que impida alteraciones unilaterales en las autorizaciones vigentes de las empresas operadoras mientras dure el piloto.

## **II. OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA TECNOLÓGICO Y DE LA INTERVENTORÍA A4 ASOCIADOS S.A.S.**

Para dar estricto cumplimiento a los fines del control público que efectuaremos como partes interesadas en el éxito del proyecto, el piloto tecnológico deberá estar sujeto a las siguientes responsabilidades directas y exclusivas de los terceros contratados por Movilidad Futura S.A.S.:

### **A. OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA TECNOLÓGICO:**

- Ø **Acreditación de Homologación:** Deberá aportar antes del inicio de los montajes los certificados técnicos emitidos por quien corresponda que acrediten que el software de recaudo y control cumple con los estándares nacionales exigidos para los SETP.
- Ø **Personal Calificado y laboralmente cubierto:** Las actividades de empalme, perforación de carrocería y conexiones eléctricas a bordo de los buses serán ejecutadas únicamente por ingenieros o técnicos certificados por el contratista, quienes deberán contar con sus planillas de seguridad



social (ARL, EPS) vigentes. Las empresas operadoras no asumirán nexos laborales ni riesgos por accidentes en sus talleres.

- Ø **Mesa de Soporte 24/7:** El contratista deberá habilitar una línea técnica de atención inmediata para reportar descalibraciones en los contadores de pasajeros, fallas de pantalla o pérdidas de señal del GPS durante los recorridos de prueba.
- Ø **La batería de respaldo (UPS interna):** El pliego exige que la CPU central de a bordo o computador de bus cuente con un módulo de **batería adicional de respaldo (tipo litio o gel)** con un circuito de aislamiento de carga.

## B. COMPONENTE TÉCNICO Y AUDITORÍA DE EQUIPOS

Teniendo en cuenta que existen alertas públicas sobre la obsolescencia y vigencia de las garantías de los equipos adquiridos por el ente gestor mediante el contrato del año 2023, solicitamos a la Interventoría A4 Asociados S.A.S.:

- Ø **Control de Calidad del Inventario:** Certificar mediante acta pericial firmada que los equipos adquiridos originalmente en 2023 se encuentran en óptimo estado de conservación, libres de humedad, con baterías vigentes y con soporte técnico extendido por el fabricante y que además, certifique que la vigencia de las garantías de fábrica de los componentes tecnológicos, la idoneidad de su almacenamiento físico y la total compatibilidad con las especificaciones del Ministerio de Transporte.
- Ø **Dictamen de Arquitectura Abierta:** Certificación formal donde conste que el código fuente, APIs y bases de datos corresponden a plataformas informáticas abiertas, asegurando la interoperabilidad total del sistema sin crear dependencias monopólicas con el contratista actual.
- Ø **Definición de Protocolos de Éxito (KPIs):** Que la prueba en ruta de los vehículos iniciales (uno por empresa) se evalúe bajo los indicadores estrictos acordados con el Contratista, entre ellos:
  - El margen de error sea menor al 2% en el sistema de conteo automático de pasajeros (barras/cámaras).
  - La Estabilidad del software de Gestión y Control de Flota (monitoreo GPS) sin pérdida de señal en zonas críticas de la ciudad.
  - La Precisión total en la coexistencia del recaudo mixto (efectivo y validación de tarjetas inteligentes) sin generar descuadres financieros que afecten el ingreso diario operacional.
- Ø **Informes Semanales de Errores:** Solicitamos que la interventoría entregue un reporte consolidado cada siete (7) días a las áreas técnicas de las cuatro



empresas transportadoras, detallando las discrepancias porcentuales halladas entre los datos arrojados por el software en prueba y el recaudo real en efectivo controlado por los transportadores.

Y entre la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal, el ente gestor MOVILIDAD FUTURA S.A.S., conjuntamente con los representantes legales de las empresas de transporte y/o sus delegados, solicitamos se realicen las siguientes acciones:

- Ø **Protocolo de Operación y Propiedad de los Datos:** Deberá definirse con total claridad el esquema de contingencia operativa. La prueba piloto no podrá alterar, bajo ninguna circunstancia, el flujo normal de caja y recaudo actual de las rutas seleccionadas. Asimismo, se debe protocolizar mediante acuerdo de confidencialidad que las bases de datos y la información de la operación diaria obtenida durante el piloto pertenecen al gremio transportador o tendrán un uso estrictamente analítico.
- Ø **Revisión del proyecto del FET:** Tomando nota de que el proyecto de acuerdo del Fondo de Estabilización del Transporte (FET) ya fue radicado en el Concejo Municipal, para garantizar el avance de las fases del piloto se requiere de la entrega y revisión final conjunta de dicho texto, **asegurando que los costos recurrentes de la tecnología queden plenamente indexados en el modelo financiero del municipio.**

### III. CRONOGRAMA OPERATIVO GRADUAL Y CONDICIONADO DEL PILOTO

Teniendo en cuenta la mala experiencia vivida en el 2024 y para mitigar el riesgo operacional, el despliegue del componente tecnológico se estructurará bajo un criterio de estricta gradualidad, verificando el cumplimiento de los aspectos y/o anexos técnicos definidos en los Pliegos Definitivos de la Licitación Pública MF-LP-001-2023 y el Contrato No.246 de 2023, condicionado al éxito verificado de cada etapa:

1. **Fase Cero en Banco de Pruebas de Laboratorio:** El contratista tecnológico y la interventoría A4 Asociados S.A.S., deberán realizar obligatoriamente el montaje integral de un prototipo funcional en un entorno controlado de laboratorio, antes de intervenir de cualquier forma en los vehículos vinculados a las empresas de transporte. No se iniciarán montajes en la flota comercial sin el acta técnica aprobatoria de esta simulación.
2. **Fase Uno de Operación en los Primeros Vehículos (Días 1 al 15):** Los equipos operarán encendidos a bordo de una muestra testigo inicial de cuatro (4) vehículos (uno por empresa). Durante este periodo, la prueba se limitará exclusivamente a calibrar la geolocalización GPS/GNSS, exigiendo una tasa de refresco obligatoria de un hito por segundo (1 Hz) y una precisión de margen menor a dos metros y medio. Durante toda esta fase, el recaudo se



mantendrá al cien por ciento tradicional en efectivo para no alterar las cajas diarias ni los esquemas de despacho vigentes de las empresas.

3. **Fase Dos de Recaudo Mixto (Días 16 al 45):** Una vez certificada con cero errores la geolocalización de la fase anterior, se procederá a la activación de los validadores electrónicos. Se exige que estos dispositivos cuenten con una arquitectura de procesador de cuatro núcleos a uno punto dos gigahercios (1.2 GHz) y la certificación internacional EMVCo Nivel 1 y Nivel 2, validando el pago electrónico mediante tarjetas de proximidad o códigos QR bidimensionales. En esta fase continúa siendo estrictamente obligatorio mantener el canal de pago en efectivo a bordo de las unidades vehiculares, conviviendo de manera armónica ambos sistemas y rigiendo el recaudo físico como caja única ante diferencias del software.
4. **Fase Tres de Despliegue General y Escalamiento (Días 46 al 90):** Una vez evaluados satisfactoriamente los resultados de la Fase Dos y habiéndose expedido la certificación de conformidad por la Interventoría, se autorizará de manera progresiva la incorporación del remanente de vehículos que sea acordado entre las partes, hasta completar el universo total. El escalamiento se ejecutará a razón de un máximo de vehículos (acordados entre las partes) por semana comercial (lunes a viernes), distribuidos de forma equitativa entre las cuatro empresas operadoras. Este despliegue general operará bajo las siguientes reglas estrictas de control:
  - **Delimitación de Rutas:** La flota total de buses (acordada entre las partes) operará de forma exclusiva en un máximo de rutas acordadas y previamente seleccionadas de común acuerdo en la Mesa Técnica.
  - **Interoperabilidad Plena:** Se verificará que el software centralizado en las Centrales de Control de las empresas procese los datos de geolocalización a 1 Hz y las transacciones de pago electrónico masivo de los buses en tiempo real, sin generar retardos o caídas de los servidores locales.
  - **Garantía de Suspensión Inmediata:** Si durante este despliegue masivo se detecta que la red de datos colapsa en zonas de baja cobertura de Popayán, o si la velocidad de transacción del validador genera demoras en el despacho que afecten el cumplimiento de las frecuencias autorizadas por la Secretaría de Tránsito y Transporte, el proceso de escalamiento se congelará de inmediato, regresando las unidades en falla al esquema de operación y recaudo tradicional hasta que el contratista tecnológico subsane el error.
  - **Cierre Técnico del Piloto:** Cumplidos los 90 días calendario totales desde el inicio de la Fase Uno, la prueba piloto tecnológica se dará por concluida formalmente, procediendo al apagado general de las plataformas de prueba para dar inicio a la auditoría técnica definitiva.



#### IV. PROTECCIÓN AL PROPIETARIO, AL CONDUCTOR Y A LOS INGRESOS

El piloto tecnológico estará estrictamente condicionado a las siguientes salvaguardas operativas de protección de la propiedad privada:

- Ø **Cero Costos para el Propietario:** La prueba piloto no costará un solo peso a los propietarios de los vehículos. Todo gasto de materiales, fusibles, cables, soportes, mano de obra de instalación, desinstalación y calibración será asumido al 100% por el contratista tecnológico.
- Ø **Tiempos y Logística de Instalación:** El proceso de montaje electromecánico no podrá superar un tiempo máximo de cinco (5) horas por vehículo (conforme a la experiencia de las empresas). Dicha instalación deberá programarse en horarios nocturnos o en las jornadas de descanso/pico y placa del bus, en talleres autorizados. Ningún bus detendrá su operación comercial ni perderá días de trabajo por cuenta de la instalación.
- Ø **Tratamiento ante Vehículo Varado o Falla Técnica:** Si un bus se vara o presenta fallas eléctricas/mecánicas atribuibles directa o indirectamente a los equipos del piloto, la prueba en dicha unidad se suspenderá inmediatamente. El ente que corresponda responderá por los costos de reparación técnica y pagará al propietario el día de trabajo perdido por la inmovilización del bus.
- Ø **Blindaje de Ingresos y Recaudo Mixto:** La prueba piloto no podrá, bajo ninguna circunstancia, ralentizar el acceso de pasajeros ni reducir los ingresos diarios del bus. Si los validadores electrónicos o las barras de conteo generan congestión, caídas de señal o descuadres de información, el recaudo en efectivo y el conteo tradicional de la empresa primarán como la única información válida para definir el producido del vehículo.
- Ø **Rol Exclusivo del Conductor:** Las funciones del conductor se limitarán estrictamente a la conducción segura del vehículo. El conductor no operará como técnico de soporte, no auditará el software, no recaudará dinero digital ni asumirá la custodia de las tablets o cámaras a bordo. Cualquier daño o manipulación por parte de terceros, incluso del mismo conductor es un riesgo ajeno a el mismo.
- Ø **Respeto a la Capacidad Homologada del Vehículo:** La instalación física de los dispositivos no podrá reducir la capacidad de pasajeros sentados o de pie estipulada en la tarjeta de operación del vehículo. No se autoriza la eliminación de sillas ni la alteración de los pasillos o salidas de emergencia.

#### V. CONDICIONES DE INFRAESTRUCTURA EN LOS CENTROS DE CONTROL EN LAS EMPRESAS



Frente a la intención de instalar Centros de Control u oficinas de monitoreo tecnológico dentro de las sedes físicas de cada una de las cuatro empresas de transporte, solicitamos regular este componente bajo los siguientes parámetros de autonomía:

- Ø **Autonomía Operacional y No Invasión:** Las centrales de control a instalar por Movilidad Futura funcionarán de manera paralela y aislada, sin facultad de intervenir, bloquear o alterar los sistemas actuales de despacho satelital propios de cada empresa. El control de la operación diaria y la potestad de despacho seguirán siendo exclusivos de las empresas del TPC.
- Ø **Financiación de Infraestructura y Conectividad:** Todos los costos locativos derivados de la instalación de las centrales (servidores, pantallas, cableado estructurado, computadores, adecuaciones físicas de oficinas, consumo de energía eléctrica y canales dedicados de internet de alta velocidad) serán asumidos al 100% por Movilidad Futura S.A.S., o por quien corresponda sin generar ningún cobro directo o indirecto a las empresas.
- Ø **Capacitación:** El Ente Gestor o quien corresponda deberá suministrar capacitación certificada al personal técnico designado, el cual no deberá ser personal contratado por la empresa de transporte.

## VI. PROTECCION PATRIMONIAL DE PROPIETARIOS Y ASEGURABILIDAD

Las empresas transportadoras exigen la estructuración y cumplimiento obligatorio de las siguientes condiciones de asegurabilidad, las cuales deberán quedar consignadas en un Acuerdo de Indemnidad:

- Ø **Póliza de Seguro Todo Riesgo para los Equipos:** Movilidad Futura S.A.S. o el contratista tecnológico deberán aportar y financiar una Póliza Global de Seguro Todo Riesgo que ampare el 100% de los equipos a bordo de los vehículos y la infraestructura de las centrales de control en las empresas contra hurto, pérdida, cortocircuito, asonada o vandalismo. Las empresas de transporte quedan completamente exoneradas del pago de deducibles o cobros por reposición, la cual deberá cubrir por lo menos:
  - Cualquier daño eléctrico, mecánico o estructural derivado de la instalación, desinstalación o manipulación de los componentes tecnológicos en los colectivos.
  - Pérdida, hurto o vandalismo de los equipos tecnológicos mientras estén a bordo de los vehículos, eximiendo de toda responsabilidad económica al conductor, al propietario del vehículo y a la empresa de transporte.



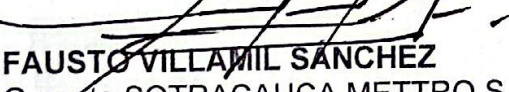
- Lucro cesante en caso de que un vehículo deba detener su operación comercial diaria debido a fallas técnicas provocadas directamente por el software o hardware instalado para la prueba.

Para constancia de la unificación de criterios de las cuatro empresas del Transporte Público Colectivo (TPC) de Popayán, se firma a los 26 días del mes de agosto de 2026.

Atentamente,

  
**EDILIO ANTONIO VILLAMARÍN ORDÓÑEZ**  
Gerente TRANSPUBENZA S.A.

  
**ORLANDO VALENCIA MANZANO**  
Gerente TRANSLIBERTAD S.A.S.

  
**FAUSTO VILLAMIL SÁNCHEZ**  
Gerente SOTRACAUCA METTRO S.A.S.

  
**JAIRO ALIRIO ISDITH ACHITE**  
Gerente COOPERATIVA TRANSTAMBO

c.c.: Dra. ROSA MARÍA GÓMEZ - Dr. MIGUEL ARMANDO VELASCO  
Delegados de la Contraloría General de la República.

Dr. GREGORIO ELJACH PACHECO  
Procurador General de la Nación

Dr. IVAN DANIEL OVIEDO  
Personero Municipal de Popayán

Dra. LILIANA RICARDO BETANCOURT – Directora y/o Ing. JOSÉ ALFREDO ALFARO VILLADIEGO  
Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) - Ministerio de Transporte.

Ing. ALEXANDER CASTAÑO – Ing. CARLOS HERRERA  
Interventoría A4 Asociados SAS.