

DECRETO NUMERO 090

Fecha: 27 de marzo de 2018

"Por medio del cual se modifica el decreto distrital 471 del 10 de noviembre de 2009 que adoptó el Sistema Estratégico De Transporte Público (SETP) en el Distrito Turístico, Cultural E Histórico de Santa Marta y se dictan otras disposiciones"

EL ALCALDE DEL DISTRITO TURÍSTICO, CULTURAL E HISTÓRICO DE SANTA MARTA, En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, y en particular a lo dispuesto por los artículos 315 y 365 de la Constitución Política de Colombia; las Leyes 105 de 1993, y 336 de 1996, el Decreto 1079 de 2015.

CONSIDERANDO

Que de conformidad con la Constitución Política, los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y este debe garantizar su prestación eficiente a todos los habitantes.

Que el art. 2° de la Ley 105 de 1993 señala que, por su carácter de servicio público, la operación del transporte público estará 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 conforme a lo establecido en el artículo 8° de la Ley 336 de 1996, "las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción".

Que el artículo 5° de la Ley 336 de 1996, 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 establecido en el artículo 17 de la Ley 336 de 1996, "El permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho, estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan en los reglamentos correspondientes."

Que de acuerdo con el artículo 18 de la Ley 336 de 1996, el permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas; a su vez, conforme al numeral 5° del artículo 3° de la Ley 105 de 1993, el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público particulares no genera derechos especiales diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

Que el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010, "Estado comunitario-Desarrollo para todos", prevé la implementación de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público para varios municipios, incluyendo entre estos a Santa Marta.

Que el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, Prosperidad para todos", ratifica el compromiso del Gobierno Nacional con los Sistemas Estratégicos de Transporte Público.

Que el artículo 2.2.1.2.2.7 del Decreto 1079 de 2015, dispone que el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) debe ser adoptado mediante acto administrativo, por el alcalde de cada ciudad.

Que el Capítulo Segundo, Sección Segunda del Decreto 1079 de 2015, por el cual se reglamentan los Sistemas Estratégicos de Transporte Público - SETP, dispone que son autoridades de transporte competentes, los alcaldes o en los que estos deleguen tal atribución. Dicha autoridad tiene la función dentro de su jurisdicción de planear, diseñar, ejecutar y exigir las condiciones necesarias para la eficiente, segura y adecuada prestación del servicio de transporte público colectivo a través del sistema estratégico de transporte público, así como ejercer su inspección, vigilancia y control.

Que según lo disponen las Leyes 769 de 2002, 336 de 1996 y 105 de 1993, las autoridades competentes deben diseñar y ejecutar políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte como servicio público esencial, racionalizando los equipos de transporte de acuerdo con la demanda, y propendiendo por el uso de medios de transporte colectivo integrado, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios.

Que la ley 1450 de 2011 en su Artículo 132. Apoyo a los sistemas de transporte. Modificado por el art. 32, Ley 1753 de 2015. *El Gobierno Nacional podrá apoyar las soluciones de transporte masivo urbano que se vienen implementando a nivel nacional, como lo son los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) de Bogotá-Soacha, Cali, Área Metropolitana del Valle de Aburrá, Área Metropolitana de Bucaramanga, Área Metropolitana de Centro Occidente, Área Metropolitana de Barranquilla, Cartagena y Cúcuta, y los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) de Santa Marta, Pasto, Armenia, Popayán, Montería, Sincelejo y Valledupar; igualmente Parágrafo 1°. Del artículo 312 ibídem, establecido, se entiende como SETP las soluciones de transporte público para municipios o áreas metropolitanas con población entre los 600.000 y los 250.000 habitantes.*

Que los Sistemas Estratégicos de Transporte Público fueron definidos por el Decreto 3422 de 2009, compilado en el Decreto 1079 de 2015, como "aquellos servicios de transporte colectivo integrados y accesibles para la población en radio de acción, que deberán ser prestados por empresas administradoras integrales de los equipos, con sistemas de recaudo centralizado y equipos apropiados, cuya operación será planeada, gestionada y controlada mediante el Sistema de Gestión y Control de Flota, SGCF, por la autoridad de transporte o por quien esta delegue y se estructurarán con base en los resultados de los estudios técnicos desarrollados por cada ente territorial y validados por la Nación a través del DNP".

Que en el Plan Distrital de Desarrollo 2016 — 2019 "UNIDOS POR EL CAMBIO, SANTA MARTA CIUDAD DEL BUEN VIVIR" se propone "Mejorar la movilidad de la ciudad con la estructuración e implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros de la ciudad de Santa Marta."

Que de conformidad con los requerimientos y a los efectos previstos en los artículos 6° y 7° del Decreto 3422 de 2009, compilado por el Decreto 1079 de 2015, el Concejo de Santa Marta aprobó los Acuerdos 001 y 009 de 2009, con fundamento en los cuales la Alcaldía Mayor creó la sociedad "SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTA MARTA - SETP SANTA MARTA S.A.S", atribuyéndole Planeación, Diseño, Ejecución y Vigilancia del Sistema Estratégico de Transporte de Santa Marta, así como la gestión, organización y planeación del Servicio en el Sistema Estratégico de Transporte Público del Distrito.

Que habiendo sido constituida la sociedad "SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTA MARTA - SETP SANTA MARTA S.A.S", para ser la titular del Sistema Estratégico de Transporte Público SETP en el Distrito y su área de influencia, el cual se encuentra definido y compuesto, conforme a lo establecido en los artículos 2 y 7 del Decreto 3422 de 2009, compilado por el decreto 1079 de 2015, le corresponde a la sociedad "SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTA MARTA - SETP SANTA MARTA S.A.S"

asumir la titularidad de la infraestructura del Sistema, la coordinación de las acciones, la reorganización del esquema empresarial de operación del sistema, y la implantación del nuevo sistema de rutas, tarifa y de pago a los prestatarios del servicio.

Que de conformidad con los artículos 17 y 34 de la Ley 105 de 1993, hacen parte de la infraestructura Distrital de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del Distrito, así como los predios adquiridos para la construcción de las obras de infraestructura de transporte que figurarán a nombre de la entidad pública adquiriente de los predios.

Que en aras de garantizar la eficiente e ininterrumpida prestación del servicio público esencial del transporte de pasajeros, se requiere que las entidades Distritales involucradas participen de manera coordinada en los procesos de gestión, organización y planeación del tránsito, transporte e infraestructura dentro de la zona de influencia del sistema.

Que siendo el Alcalde la autoridad de tránsito y transporte para el Distrito de Santa Marta, conforme lo señala el artículo 3 de la Ley 769 de 2002 y de Transporte conforme a los artículos 57 de la Ley 336 de 1996, 10 del Decreto 170 de 2001 y 4° del Decreto 3422 de 2009 (compilado por el Decreto 1079 de 2015), es necesario precisar las funciones que le corresponden a la sociedad "SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTA MARTA - SETP SANTA MARTA S.A.S" en relación con el Sistema Estratégico de Transporte Público, y la armonización de las competencias que le son propias conforme a la Ley y al Decreto 470 de 2009.

Que en el marco de la política pública de apoyo del Gobierno Nacional a los SETP y previos los estudios de prefactibilidad, el Consejo Nacional de Política Económica y Social, mediante Documento CONPES 3548 de 24 de noviembre de 2008, aprobó la participación de la Nación en el proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para la Ciudad de Santa Marta de acuerdo con las disposiciones del artículo 2.2.1.2.2.5 del Decreto 1079 de 2015.

Que mediante Decreto Distrital 470 de 10 de noviembre de 2009, se creó la sociedad "SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTA MARTA - SETP SANTA MARTA S.A.S", que ostenta la calidad de Titular y Ente Gestor del SETP de Santa Marta, en concordancia con lo establecido en los artículos 2.2.1.2.2.5. y 2.2.1.2.2.7 del Decreto 1079 de 2015.

Que mediante Decreto Distrital 471 de 10 de noviembre de 2009, el Alcalde de Santa Marta adoptó el Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta - SETP Santa Marta, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 2.2.1.2.2.7 del Decreto 1079 de 2015 con fundamento en los estudios disponibles para esa fecha.

Que la Sociedad "SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTA MARTA - SETP SANTA MARTA S.A.S", en su carácter de Ente Gestor del SETP Santa Marta creada mediante Decreto Distrital 470 de 10 de noviembre de 2009, ha adelantado los estudios Técnicos, Operacionales, Tecnológicos, Financieros y Jurídicos para la estructuración del Sistema Estratégico de Transporte, mediante contrato suscrito con BONUS Banca de Inversión S.A.S. para la elaboración del diseño de detalle de la estructura técnica, legal y financiera para la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público de pasajeros del Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta.

Que el DNP otorgó aval a la estructuración de detalle mediante comunicación No 20178640565601 de 19 de septiembre de 2017, dirigido a la Gerente del SETP Santa Marta S.A.S.

Que los estudios de estructuración analizaron diferentes escenarios y dados los resultados de los mismos, el Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta- SETP Santa Marta, estará conformado por un único Operador de Transporte, de las condiciones establecidas en el Decreto 1079 de 2015.

Que la implantación del Sistema, por disposición de los artículos 2.2.1.2.2.1.2 y 2.2.1.2.2.1.3 del Decreto 1079 de 2015, puede desarrollarse mediante el procedimiento de reorganización del servicio o mediante la licitación pública. Sin embargo, la reorganización no se configura como una alternativa por la simple consagración normativa, dado que enfrentados al ejercicio de decisiones discrecionales y en atención a las condiciones que para las actuaciones en estas circunstancias se imponen, la administración se ve abocada a una búsqueda de las herramientas que en el universo de la causalidad le permitan la consecución del resultado o fin establecido, configurándose por ende como alternativas, exclusivamente aquella que además de jurídicamente posibles, resulten idóneas en un análisis práctico o material.

Que Indudablemente, existen herramientas jurídicas empresariales para conformar, entre varios sujetos habilitados, un único operador como lo requiere el diseño del Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta. No obstante a ello, la participación de los mismos como operadores del sistema, demanda más que la unión entre ellos, una transformación profunda que se define en sus alcances por lo establecido, entre otros, en el artículo 2.2.1.2.2.2. y en la Subsección 2, de la Sección 2, del Capítulo 2, del título 1 de la parte 2 del libro 2 del Decreto 1079 de 2015.

Que el compromiso con la reestructuración o reorganización del transporte, como alternativa de implementación del sistema para la continuidad de los transportadores tradicionales, es evidente por parte de la Administración. De ninguna otra manera, estaría inmersa en procesos de concertación que ya se aproximan a cumplir un año en curso, como se refleja en los oficios 000124 y 000183 del 1 y 15 de marzo, 000295 y 000333 del 4 y 17 de abril, 000381 del 9 de mayo, 000448 y 000505 del 2 y 15 de junio, 000728 del 15 de agosto, 000860 y 000890 del 18 y 25 de noviembre y 000994 del 27 de diciembre, cada uno de ellos expedido en el año 2017.

Que no parece, por el contrario, ser esa la intención de las empresas transportadoras, ya que conocedores de la insuficiencia del convenio suscrito y de que el mismo en nada contribuye a la adopción de un sistema estratégico, ningún paso habían dado en dirección a la organización y conformación del operador que requiere el Sistema y a pesar de los múltiples requerimientos realizados en dirección a la implementación del sistema vía reorganización, nunca se avinieron al cumplimiento adecuado de sus términos.

Que no obstante lo anterior y en atención a la solicitud que elevaron los transportadores, si bien es extremadamente escaso, aún les queda tiempo para tomar la senda de la transformación empresarial y siendo éste el camino que menor impacto social representa para la comunidad, encontramos razonable y conveniente conceder un nuevo plazo e indicar una vez más, los aspectos que deberán acreditarse para la conformación de un operador de Transporte Público Colectivo Municipal, el que tras su consolidación, indudablemente acredita la capacidad técnica de las empresas para afrontar el reto que plantea la operación de un sistema; quedando solo por verificar la capacidad operativa y financiera, constatadas las cuales en la etapa correspondiente, se configuraría la reorganización como una alternativa factible para la implementación del Sistema.

Que de Conformidad con los estudios de "Diseño de detalle de la Estructura Técnica, Legal y Financiera para la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta" contratados por "SETP SANTA MARTA S.A.S." con "BONUS Banca de Inversión S.A.S.", es necesario realizar algunas modificaciones y precisiones a las disposiciones contenidas en el acto administrativo de adopción del Sistema Estratégico de Transporte Público, Decreto 471 de 2009.

En virtud de lo anterior.

DECRETA

CAPITULO I
ASPECTOS GENERALES

ARTÍCULO 1. Adopción del Sistema. El presente decreto adopta el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) para Santa Marta D.T.C.H, de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.2.2.7, del Decreto 1079 de 2015 estableciendo las condiciones de implementación, operación, vigilancia y control del Sistema Estratégico de Santa Marta y con fundamento en los estudios de Estructuración Técnica, Operacional, Tecnológica, Financiera y Jurídica adelantados por el Ente Gestor, "SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE SANTA MARTA - SETP SANTA MARTA S.A.S".

ARTÍCULO 2. Definición del Ente Titular del Proyecto. El Titular del Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta — SETP Santa Marta, es la Sociedad "SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE SANTA MARTA - SETP SANTA MARTA S.A.S", la cual fungirá como Ente Gestor.

ARTÍCULO 3. Funciones del Titular y Ente Gestor. Son funciones del Titular y Ente Gestor del SETP de Santa Marta las siguientes:

- La construcción de la Infraestructura.
- La planeación del Sistema.
- La implementación y organización del Sistema.
- La supervisión del funcionamiento del Sistema y los Agentes privados que participan del mismo.
- Las señaladas en el artículo 3º del Decreto 470 de 2009 mediante el cual se crea la sociedad "SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE SANTA MARTA - SETP SANTA MARTA S.A.S".

ARTÍCULO 4. Autoridad de Tránsito y Transporte. Corresponde a la Secretaría de Movilidad de Santa Marta ejercer las funciones de planificación, organización, control y vigilancia en materia de tránsito y transporte en la Ciudad de Santa Marta, las cuales deberá realizar con criterios unificados de planeación urbana, obras públicas y transporte.

ARTÍCULO 5. Objetivos del SETP. Son objetivos del Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta los consignados en el artículo 2.2.1.2.2.3 del Decreto Único Reglamentario de Transporte 1079 de 2015, que se señalan a continuación:

- Mejorar la cobertura, accesibilidad y conectividad entre los diferentes sectores de la ciudad, periféricos y rurales, garantizando que la totalidad del sistema estratégico sea accesible a la población.
- Integrar física, operacional y tarifariamente el sistema de transporte público colectivo, bajo un esquema que sea sostenible financieramente.
- Racionalizar la oferta del servicio de transporte público colectivo.
- Estructurar, diseñar e implementar una red jerarquizada de rutas o servicios de transporte público según su función y área servida.
- Consolidar una organización empresarial de conformidad con la ley, para la prestación del servicio en el sistema estratégico de transporte público 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.
- Adoptar un sistema integrado de recaudo, que permita conectividad, integración, gestión de la información y un eficiente servicio al usuario.
- 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 diseñado el sistema, respondiendo a las necesidades de movilidad en su radio de acción.

- Implementar un plan de construcción, adecuación, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura necesaria para la óptima operación del sistema estratégico de transporte público.

ARTÍCULO 6. Prioridad del SETP. El desarrollo e implementación del SETP de Santa Marta será criterio prioritario y esencial para la adopción de políticas de tránsito y transporte en la Ciudad.

ARTÍCULO 7. Estudios Técnicos: El Diseño de detalle de la Estructuración Técnica, Legal y Financiera para la Implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público del Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta, constituyen la base de la transformación del servicio y en estos y en la información recopilada deberán fundamentarse las reestructuraciones que se adelanten en el desarrollo de la implementación y de la operación, sin perjuicio de su actualización, complementación o corrección, en ejercicio de las competencias de la Alcaldía Distrital o el Ente Gestor.

ARTÍCULO 8. Implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público: De conformidad con el artículo 2.2.1.2.2.1.2 y 2.2.1.2.2.1.3 del Decreto 1079 de 2015, la Implementación del SETP de Santa Marta, se podrá realizar por el esquema de Reorganización del Servicio de Transporte Público o por Licitación Pública.

PARÁGRAFO PRIMERO: El Sistema Estratégico de Transporte Público SETP de Santa Marta se implementará con un operador único de transporte del SETP, según los resultados de los Estudios de Diseño de Detalle de Estructuración Técnica, Operacional, Tecnológica, Jurídica y Financiera. Las decisiones que tome la autoridad y que afecten al operador respetarán los criterios de razonabilidad, racionalidad y proporcionalidad.

ARTÍCULO 9. Implementación vía reorganización. La implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público a través de la reorganización solo podrá ordenarse en caso de que los actuales operadores acrediten previamente la capacidad organizacional, técnica y de seguridad.

De conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la ley 336 de 1996, para efectos de las condiciones sobre organización, se tendrán en cuenta la estructura establecida para la dirección y administración de la empresa, los sistemas de selección del recurso humano y la disponibilidad de las instalaciones adecuadas para su funcionamiento. Para efectos de las condiciones de carácter técnico, se tendrán en cuenta, la preparación especializada de quienes tengan a su cargo la administración y operación de la empresa, así como los avances técnicos utilizados para la prestación del servicio.

ARTÍCULO 10. Condiciones para acreditación de la capacidad del operador. Para la acreditación de la capacidad a que se refiere el artículo anterior y en atención al cronograma de implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público, las actuales empresas de transporte público colectivo autorizadas, deberán:

Conformar antes del día 30 de abril de 2018 un operador unificado de transporte bajo las formas del consorcio o la sociedad comercial, cuya estructura organizacional deberá como mínimo corresponder con la que se detalla en el anexo 1 del presente Decreto; asimismo, los funcionarios seleccionados para proveer los cargos que en la misma se establecen, deberán cumplir con los perfiles definidos en dicho anexo.

Obtener una valoración satisfactoria en los indicadores de los meses de mayo y junio del presente año, en las rutas "El Parque - Taganga" (ruta 4) y "Taganga - Ocean Mall" (Ruta Auxiliar 4) implementadas en el marco del Transporte Público Colectivo como rutas piloto del nivel de servicio del Sistema y contratar laboralmente a través del operado conformado mediante convenio a los conductores requeridos para la operación de las mismas.

Acreditar antes del 31 de agosto del presente año, como mínimo trescientos (300) vehículos de su propiedad o de sus socios.

Realizar y acreditar, antes del 31 de agosto del presente año, la compra para vinculación vía reposición de por lo menos veinte (20) buses que cumplan con las especificaciones descritas en el Decreto 201 de 2017. Para los efectos del presente numeral serán igualmente considerados los automotores adquiridos por los propietarios de vehículos desintegrados con fines de reposición.

Parágrafo: El vencimiento de uno cualquiera de los plazos atrás otorgados sin que se acredite las condiciones exigidas dentro de cada uno de ellos, se tendrá como incapacidad de las empresas de transporte público colectivo para asumir la responsabilidad de transformación que la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público conlleva, por lo que la reestructuración se considerará como una alternativa fácticamente inadecuada para la introducción del mismo.

Por lo anterior, vencido cualquiera de los plazos concedidos sin que se acredite la condición para el mismo exigida, se deberá iniciar el proceso de selección del Agente Operador del Sistema de Transporte mediante el procedimiento de Licitación Pública.

ARTÍCULO 11. Condiciones operacionales del Sistema Estratégico de Transporte Público. El cumplimiento de lo dispuesto en el artículo anterior, no es óbice para la exigencia y cumplimiento de todas las condiciones definidas en los estudios de estructuración técnica, legal y financiera para el Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta, las cuales, deberán adicionalmente acreditarse de conformidad con el plan y cronograma de implementación que corresponda, según se opte por reorganización o Licitación Pública, una vez expedido el Decreto de implementación del sistema, el que a su vez definirá los derechos y obligaciones de las partes y entre otros aspectos, determinará:

- El periodo de duración del permiso o contrato
- Las Condiciones operacionales del Sistema
- El esquema de remuneración
- Las condiciones de administración y manejo de los recursos
- La progresividad de las inversiones
- Los niveles de servicio e indicadores del sistema
- Las condiciones de introducción y funcionamiento de patios y talleres
- El esquema detallado de roles y responsabilidades de los actores del sistema

ARTÍCULO 12. Duración del Permiso de Operación del SETP. El Permiso de Operación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta que será otorgado al Operador de Transporte, su duración se determinará de conformidad con los términos de definitivos de estructuración del proyecto y el mismo será contado a partir del inicio de la Etapa de Operación. En caso de que la implementación del sistema se realice vía reorganización del servicio, este tiempo podrá prorrogarse sucesivamente por la Secretaría de Movilidad de Santa Marta siempre y cuando las empresas de transporte cumplan con los estándares de calidad del servicio establecidos y esté fundamentada la prórroga en estudios técnicos que así lo recomienden; en tal caso, el nuevo plazo lo definirá la Secretaría de Movilidad de Santa Marta en coordinación con el Ente Gestor o las Entidades que ejerzan la planeación estratégica, el seguimiento y control de la operación del SETP.

En caso de que la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público se realice vía licitación pública, el contrato, su adición y posibles prórrogas, de conformidad con lo establecido en el artículo 21 de la Ley 336 de 1996, se regirá por el estatuto general de la contratación pública.

CAPÍTULO II COMPONENTES DEL SETP DE SANTA MARTA

ARTÍCULO 13. Definición de los componentes del SETP. El Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta - SETP Santa Marta tendrá los siguientes componentes:

- i) Agentes del Sistema Estratégico de Transporte SETP. Son agentes del SETP de Santa Marta, el Agente Operador del Servicio de Transporte, El Agente Recaudador e Integrador Tecnológico y El Administrador de los Recursos del Sistema.
- ii) Componente Operacional. Hacen parte del componente operacional del Sistema la infraestructura física operacional (paraderos, terminales, patios, talleres, vías), la flota y el sistema de rutas asignadas a cada Agente Operador de Transporte, para la atención de la demanda.
- iii) Componente de Infraestructura. El componente de infraestructura está constituido por los siguientes elementos:

- La red vial, ciclo infraestructura, andenes y señalización.
- Los Terminales de Transferencia. Corresponden a la infraestructura donde se efectúan intercambios masivos de usuarios entre vehículos colectivos del sistema y servirán además de punto de integración con rutas de corta y mediana distancia.
- Paraderos. Los puntos de acceso de los usuarios al sistema pueden ser de diferentes tipologías, dependiendo de sus características físicas, de los volúmenes de usuarios y número de rutas.
- El mantenimiento de esta infraestructura corresponderá al Distrito de Santa Marta.
- Patios y talleres. Son las áreas destinadas al parqueo de vehículos cuando no se encuentran en operación y se efectúan actividades de servicio rutinario a los vehículos (tanqueo, monta llantas, lavado entre otras) e incluyen actividades de mantenimiento mecánico. El mantenimiento de esta infraestructura corresponderá al agente Operador de Transporte.

IV) Componente Tecnológico: El componente tecnológico está conformado por los siguientes sistemas:

El Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF), constituido por todos los equipos, infraestructura, aplicativos informáticos y procesos que permiten realizar las actividades de planeación, programación y control de la operación del SETP; entendiéndose por planeación y programación la especificación de las rutas, servicios y frecuencias del sistema y por control, aquellas actividades que tienen como fin coordinar, vigilar, registrar y fiscalizar dicha operación, así como hacer seguimiento de los indicadores de servicio del sistema.

El Sistema de Recaudo Centralizado (SRC), como el conjunto de servicios, software, hardware y demás mecanismos de control centralizados e integrados a dicho sistema, que permite efectuar la operación de recaudo centralizado a través de medios electrónicos de pago y el registro de viajes del sistema.

Sistema de Información al Usuario (SIU), compuesto por la información que es disponible y suministrada a los actores del Sistema, principalmente los usuarios de los vehículos, los paraderos y demás infraestructura física del Sistema, página web, centros de contacto, mesa de ayuda; utilizando para su disposición mecanismos electrónicos como paneles de mensajería informativos, guías impresas, aplicaciones móviles, bases de datos y guías en las rutas. De igual forma, hace parte de éste la recepción de quejas y reclamos y la comunicación sobre seguridad, prevención y atención de emergencias.

V) Componente Institucional. La Secretaría de Movilidad de Santa Marta y la Sociedad "SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTA MARTA - SETP SANTA MARTA S.A.S" son las entidades que conforman la institucionalidad del SETP, con las competencias y funciones que determina la ley aplicable y conforme a lo establecido en los artículos 2, 3 y 4 del presente decreto.

ARTÍCULO 14. El Agente Operador del Servicio de Transporte (AOST): El Agente Operador de Transporte del SETP Santa Marta, estará conformado por las empresas habilitadas por la autoridad de tránsito y transporte competente para operar el Sistema Estratégico de Transporte Público, a la cual se le otorgará el Permiso de Operación en el SETP SANTA MARTA y que cumplirán con las siguientes funciones y responsabilidades:

- El suministro de la flota.
- La vinculación de la flota previo cumplimiento de las condiciones establecidas tanto para flota usada como para los vehículos nuevos.
- El cumplimiento de la programación de la operación y de los indicadores, de acuerdo con el Plan de Gestión de Flota presentado a "SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTA MARTA - SETP SANTA MARTA S.A.S" y aprobado por éste.
- El mantenimiento correctivo y preventivo de la totalidad de la flota.
- La Administración integral de la flota manteniendo el control efectivo de la misma.
- La vinculación de los conductores en las condiciones de las normas laborales vigentes y la capacitación para la adecuada prestación del servicio.
- Mantenimiento y operación de los patios y talleres de conformidad con las condiciones establecidas en el contrato de comodato suscrito con el Ente Gestor.

5

ARTÍCULO 15 Agente tecnológico: Es la entidad encargada de suministrar, mantener y operar la plataforma tecnológica para los siguientes sistemas:

Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF),
Sistema de Recaudo Centralizado (SRC),
Sistema de Información al Usuario (SIU)

Parágrafo. Sin perjuicio de lo anterior y de conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 5 del artículo 134 de la Ley 1450 de 2011, modificado por el artículo 34 de la Ley 1753 de 2015, junto con el agente tecnológico y las autoridades de transporte, podrá disponerse la participación del Agente Operador de Servicios de Transporte en los sistemas de recaudo y control de flota, en lo que resulte pertinente para el desarrollo de su labor.

ARTÍCULO 16. Administrador Financiero. Conforme al artículo 2.2.1.2.2.8 del Decreto 1079 de 2015 es la entidad financiera debidamente autorizada por la autoridad competente que se encargará de la administración de los recursos provenientes de la actividad de recaudo realizada por el agente recaudador. La fiduciaria que administre los recursos provenientes del recaudo de la tarifa del SETP mediante la constitución de un patrimonio autónomo, será seleccionada por el Agente Recaudador de conformidad con las condiciones establecidas por el Ente Gestor con fundamento en los estudios de Estructuración Técnica, Operacional, Tecnológica Financiera y Jurídica.

CAPÍTULO III
IMPLEMENTACIÓN DEL SETP DE SANTA MARTA

ARTICULO 17. Implementación del Sistema Estratégico de Transporte de Santa Marta: Corresponde a "SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTA MARTA - SETP SANTA MARTA S.A.S", en su calidad de Ente Gestor, establecer las condiciones de implementación del Sistema, de acuerdo con los resultados de la estructuración técnica de detalle en el Plan de Implementación.

ARTÍCULO 18. Etapas y Fases de implementación del SETP. La implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta - SETP Santa Marta, de conformidad con los Estudios de Detalle de la Estructuración Técnica, Operacional, Tecnológica, Financiera y Jurídica, se realizará mediante la ejecución de dos Etapas:

Etapas Preoperativa: Fase de Transición o de Prueba, que iniciará una vez se expida el Acto Administrativo de reestructuración del servicio y la autorización al Agente Operador de Servicios de Transporte. En esta etapa deberán acreditarse igualmente los requisitos financieros exigidos al Agente Operador de Transporte y al Agente Recaudador.

Etapas Operativa: Esta etapa inicia con la entrada en operación de la plataforma tecnológica (Sistema de Gestión y Control de Flota, de Recaudo Centralizado y de información al usuario) y la Terminal de Transferencia de Gaira. En todo caso, el inicio de la Etapa Operativa deberá ser declarado oficialmente mediante Resolución expedida por la Secretaria de Movilidad del Distrito a solicitud del Ente Gestor.

ARTÍCULO 19. Indicadores de Desempeño en la Operación e Indicadores de Calidad en el Servicio del SETP Santa Marta. El Agente Operador de Servicios de Transporte del Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta deberá cumplir con los indicadores de desempeño en la operación y los indicadores de calidad de servicio, los cuales serán adoptados en el acto de reestructuración o en los pliegos de condiciones, según corresponda, debiendo en todo caso, como mínimo, contener los indicadores de monitoreo y evaluación de proyectos de transporte urbano adoptados por la Resolución 600 del 14 de marzo de 2017, o la norma que la modifique adicione o sustituya.

PARÁGRAFO 1. El Ente Gestor del SETP de Santa Marta podrá modificar o actualizar los indicadores de calidad del servicio según se requiera.

PARÁGRAFO 2. Incumplimiento de los indicadores de Desempeño en la Operación e indicadores de Calidad en el Servicio del SETP Santa Marta. De conformidad con lo dispuesto en el Parágrafo 2 del artículo 2.2.1.2.2.1.2 del Decreto 1079 de 2015, si el Sistema Estratégico de Transporte Público es adoptado mediante reorganización y el Agente Operador de Servicios de Transporte incumple los indicadores de calidad de servicio definidos, el Permiso de Operación será revocado y la autoridad de transporte procederá a la apertura de la licitación pública correspondiente.

CAPÍTULO IV
DISPOSICIONES FINALES

ARTICULO 20. Tarifas. La tarifa adoptada para el inicio de la operación del SETP deberá ajustarse en lo pertinente a la metodología establecida en la Resolución 4350 de 1998 del Ministerio de Transporte o las normas que la modifiquen adicionen o sustituyan. En atención a lo dispuesto en el artículo 4 de la mismas, en la determinación de los costos y tarifas deberán adicionalmente contemplarse factores de cálculo que contemplen la calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación, con fundamento en los estudios de estructuración de detalle y posteriores.

ARTICULO 21. Subsidios. En cualquier tiempo en que la autoridad de transporte defina algún tipo de subsidio para sectores específicos de la población, deberá señalar en el acto administrativo que lo autorice, la fuente de los recursos y el mecanismo que garantice la efectividad de la medida.

De conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.2.2.5.1 del Decreto Nacional 1079 de 2015, los subsidios serán asumidos por la entidad que los establezca y no podrán disponerse sin que previamente se realicen los estudios que demuestren que la medida no compromete la sostenibilidad financiera del sistema, que deberá estar garantizada.

PARÁGRAFO. Para la fijación de tarifas diferenciales, segmentadas o subsidiadas, deberá cumplirse plena y previamente con los criterios contenidos en la Resolución 12333 del 28 de diciembre de 2012 o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

ARTÍCULO 22. Fuentes alternativas de ingresos. El SETP SANTA MARTA S.A.S., en coordinación con las demás entidades del Distrito, podrá realizar las gestiones tendientes a la obtención de ingresos provenientes de fuentes alternativas o explotaciones colaterales del sistema. Tales ingresos alimentarán los fondos del Sistema.

ARTICULO 23. Integración con otros modos de transporte. La Secretaría de Movilidad de Santa Marta y el Ente Gestor del SETP, propenderán por la integración de los actuales medios de transporte público de pasajeros con modos alternativos no motorizados y con otras modalidades de transporte, incluyendo el transporte intermunicipal.

ARTÍCULO 24. Modificaciones. Las modificaciones que se pretendan realizar sobre las condiciones de implementación, la operación y/o control del SETP de Santa Marta se sustentarán en los estudios de estructuración de detalle, si a ello hubiere lugar, o en nuevos estudios técnicos realizados al efecto, sometidos a las aprobaciones y validaciones requeridas conforme a la ley aplicable.

ARTÍCULO 25. Vigencia y derogatorias. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación, deroga las disposiciones del Decreto Distrital 471 de 10 de noviembre de 2009 que le sean contrarias y toda norma anterior contradictoria.

Dado en el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta, a los

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

RAFAEL ALEJANDRO MARTINEZ
Alcalde Mayor Distrital

ERNESTO MARIO CASTRO CORONADO
Secretario de Movilidad Distrital

CARLOS IVAN QUINTERO DAZA
Director Jurídico Distrital

Proyectó: Andrés López Gómez — Asesor SETP Santa Marta.
Proyectó: Oscar Beltrán - Asesor SETP Santa Marta
Proyectó: Juan Carlos De León — Apoyo Transporte Publico Sec de Movilidad.
Revisó: Ladys Urquijo Ardila — Gerente SETP Santa Marta.
Revisó: María Jesús Palencia — Coordinadora grupo de operaciones SETP Santa Marta
Revisó: Laura Campo Ariza — Asesora jurídica Sec de Movilidad
Revisó: Ángelo Pérez Rincón- Asesor jurídico Sec de Movilidad.
Revisó: Jader Alfonso Martínez — Asesor Dirección Jurídica Distrital.

RESOLUCIÓN NUMERO 0000990

Fecha: 27 marzo de 2018

“POR LA CUAL SE PRORROGA EL PLAZO PARA PAGAR EL IMPUESTO PREDIAL UNIFICADO VIGENCIA 2018 Y LA PRESENTACION Y PAGO DE LA DECLARACION ANUAL A CARGO DE LOS CONTRIBUYENTES DEL REGIMEN SIMPLIFICADO PARA EL AÑO GRAVABLE 2017 EN EL DISTRITO TURISTICO, CULTURAL E HISTORICO DE SANTA MARTA DE QUE TRATA LA RESOLUCION No. 00152 DEL 22 DE ENERO DE 2018.”

La suscrita secretaria de hacienda del Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta, (e) en uso de sus facultades legales, y en especial de las establecidas en los Artículos 29, 30 y 370 del Acuerdo 004 de 2016 Estatuto Tributario Distrital, conforme al Decreto de Encargo No. 090 de 27 de marzo de 2018 y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 370 del Acuerdo 004 de 2016 dispone: “...El pago de los impuestos, anticipos, retenciones, intereses y sanciones, de competencia de la Secretaría de Hacienda Distrital, deberá efectuarse en los lugares y dentro de los plazos que para tal efecto señale el Secretario de Hacienda Distrital.”

Que la Resolución 152 de enero de 2018 “Por la cual se fijan los plazos y descuentos para declarar y/o pagar los impuestos Predial Unificado e Industria y Comercio administrados por el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta durante la vigencia 2018 y se dictan otras disposiciones.”, establece en el Artículo Quinto, los PLAZOS Y DESCUENTOS POR PRONTO PAGO, y en el párrafo primero, textualmente especifica:

“**PARAGRAFO PRIMERO.** Los descuentos por pronto pago de conformidad con lo señalado en el Artículo 10 del Acuerdo 030 de diciembre 31 de 2017, aplican exclusivamente al concepto de impuesto predial unificado y son los siguientes:”

% Descuento	Periodo	Beneficiarios
20%	Enero 15 a Marzo 31	Para contribuyentes al día que paguen la totalidad de la vigencia corriente, y para aquellos contribuyentes en mora que cancelen la totalidad de la obligación pendiente, incluida la vigencia corriente.
10%		Para contribuyentes que presenten mora en vigencias anteriores pero paguen en su totalidad la vigencia corriente.
15%	Del 1 al 30 de Abril	Para contribuyentes al día que paguen la totalidad de la vigencia corriente, y para aquellos contribuyentes en mora que cancelen la totalidad de la obligación pendiente, incluida la vigencia corriente.
5%		Para contribuyentes que presenten mora en vigencias anteriores pero paguen en su totalidad la vigencia corriente.

Que el Artículo 4 de la misma Resolución 152 de 22 de enero de 2018, determina:

“**FECHA DE PRESENTACION Y PAGO REGIMEN SIMPLIFICADO.** Plazo para declarar y pagar el impuesto de industria y comercio y sus complementarios a cargo de contribuyentes del régimen simplificado. Los contribuyentes del régimen simplificado del impuesto de industria y comercio, deberán declarar y pagar los impuestos a cargo sobre el ejercicio del año gravable 2017, a más tardar el 31 de marzo de 2018.”

Que por motivo de los días festivos de la Semana Santa las entidades financieras han dispuesto la no atención al público los días 29, 30 y 31 de marzo del 2018.

Que es claro que la Secretaria de Hacienda Distrital goza de facultades para establecer plazo y lugares para pagar impuesto predial unificado, siempre que se ciña a los descuentos establecidos en el artículo 30 del precitado Estatuto Tributario Distrital.

Que es del resorte de este despacho procurar el cumplimiento efectivo de las obligaciones de los contribuyentes, para lo cual, y teniendo en cuenta que no habrá atención al público en las entidades financieras los días 29,30 y 31 de marzo del 2018, en consonancia con los artículos 29 y 30 del Acuerdo 004 de 2016, se procederá a ampliar el plazo de descuento de la vigencia 2018 del impuesto predial unificado con aplicación de las condiciones establecidas en el Artículo 5 Parágrafo Primero y ampliar el plazo para la presentación y pago del impuesto de Industria y Comercio a cargo de los contribuyentes del Régimen Simplificado por el año gravable 2017 hasta el día miércoles cuatro (04) de abril del 2018.

Que en consecuencia se procederá a ampliar el plazo hasta el día miércoles cuatro (04) de abril del 2018 para que los contribuyentes se acojan al descuento de la vigencia 2018 en las condiciones establecidas en el Artículo 5 Parágrafo Primero y para que los contribuyentes del Régimen Simplificado presenten y paguen las declaraciones anuales por el año gravable 2017.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO. **Prorróguese el plazo de descuento de la vigencia 2018 del impuesto predial unificado** en las condiciones establecidas en el Parágrafo Primero del Artículo 5 de la Resolución 152 de enero 22 de 2018, **hasta el día miércoles cuatro (04) de abril de dos mil dieciocho (2018)**, a cargo de los contribuyentes del Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta establecido en el citado acto administrativo *por la cual se fijan los plazos y descuentos para declarar y/o pagar los impuestos Predial Unificado e industria y comercio administrados por el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta durante la vigencia 2018 y se dictan otras disposiciones.*

ARTÍCULO SEGUNDO: Los pagos que se realicen dentro de la fecha establecida en la presente Resolución les será aplicable los descuentos establecidos en el Parágrafo Primero del Artículo 5 de la Resolución 152 del 22 de enero del 2018.

ARTICULO TERCERO: Prorróguese el plazo para declarar y pagar la declaración anual del **Impuesto de Industria y Comercio** por el año gravable 2017 para los contribuyentes pertenecientes al Régimen Simplificado, **hasta día miércoles cuatro (04) de abril del 2018.**

ARTICULO CUARTO: Las declaraciones que se presenten dentro de la fecha establecida en la presente Resolución conforme a las condiciones del considerando no **liquidaran la sanción por extemporaneidad de que trata el Artículo 296 del Estatuto Tributario Distrital de Santa Marta** – Acuerdo 004 de 2016, **ni la sanción por mora de que trata el Artículo 294 del mismo Estatuto.**

ARTÍCULO QUINTO: Los demás artículos de la Resolución No. 0152 de 22 de enero de 2018 Calendario Tributario de 2018, continuaran vigentes.

ARTÍCULO SEXTO: La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

AURA CAROLINA GARCIA
Secretaria de Hacienda Distrital (E)

	Nombre	Cargo	Firma
Proyectó:	ALEXY GRAVENHORAT SUAREZ	Profesional Universitaria	
Revisó:	Ana de Lourdes Cotes	Asesora	