

DECRETO NUMERO 201

Fecha: 18 de Septiembre de 2017

“POR EL CUAL SE ACTUALIZAN LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN, MEDIANTE LA REGLAMENTACIÓN DE LA REPOSICIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE PASAJEROS EN EL DISTRITO 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 especial de las conferidas es en Artículo 315 de la Constitución Política, la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, el Decreto 1079 de 2015, y

CONSIDERANDO

Que de conformidad con los artículos 1, 2 y 365 de la Constitución Política, los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, los cuales deberán ser prestados en forma eficiente a todos los habitantes del territorio Nacional.

Que acorde a lo establecido en el inciso 1 del literal c del Artículo 3 de la Ley 105 de 1993, uno de los principios rectores del Transporte Público es el acceso al transporte, obligando a las autoridades competentes el diseño y ejecución de políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda.

Que mediante el Artículo 5° de la Ley 336 de 1996 se otorga a la operación de las empresas de transporte público el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado, que 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 el Artículo 8° de la Ley 336 de 1996 estableció que *“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”*, tareas en las cuales podrán aplicar las restricciones a la iniciativa privada establecida en la ley para garantizar la eficiencia del sistema y el principio de seguridad, según se establece en el inciso tercero del numeral 6 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993.

Que el Artículo 17° de la Ley 336 de 1996 señala que *“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**”*.

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, no genera derechos especiales diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

Que en consideración de la Corte Constitucional, volcada en la ratio decidendi de la Sentencia C – 043 de 1998, en la autorización para la prestación del servicio público de transporte:

“(…) dado que se trata de una actividad en la que resulta comprometido el interés general, **el derecho otorgado es precario y temporal y, por tanto, puede resultar afectado en cuanto a su ejecución**, o bien por determinaciones de la Administración **dirigidas a la optimización del servicio**, o bien por normas posteriores de carácter legal o reglamentario, también dictadas por motivos de utilidad pública o de interés general. Al respecto, el tratadista Roberto Dromi en su obra “Derecho Administrativo” señala que la autorización o permiso “importa una concesión de alcance restringido, ya que otorga derechos de menor intensidad y mayor precariedad; más que otorgar un derecho, tolera un uso...”. Con respecto a la precariedad del derecho sostiene que éste se funda “... en que el permiso sólo constituye una tolerancia de la Administración, que actúa en estos casos dentro de la esfera de su poder discrecional, sin que sea posible que el acto administrativo logre estabilidad.”

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

(...) no puede considerarse que el otorgamiento de licencias de funcionamiento para operar el servicio público de transporte genere derechos adquiridos a favor de los operadores de dicho servicio, entendiéndose como tales -lo ha dicho la Corte- aquellos que “se entienden incorporados válida y definitivamente o pertenecen al patrimonio de una persona”. Se trata simplemente de **derechos temporales de operación, sujetos a las nuevas condiciones y modificaciones que se deriven de la regulación legal y reglamentaria, que busca, en todo caso, coordinarlos con los derechos e intereses de la comunidad**; ello, como ya se ha explicado, encuentra respaldo constitucional en los principios fundantes y fines esenciales del Estado, como lo son la prevalencia del interés general y el bienestar y mejoramiento de la calidad de vida de la población (arts. 1°, 2° y 366 C.P.).

Esta Corporación sentó jurisprudencia en relación con la prevalencia del interés general sobre el particular al referirse a los contratos estatales de concesión, los cuales, al igual que las licencias, constituyen otra modalidad de operación de servicios públicos por parte de los particulares. Al respecto afirmó:

“(…) ‘En suma el interés de la comunidad está siempre por encima del interés del individuo, sea cual fuere el origen de su reconocimiento y protección jurídica... aún en las concesiones de naturaleza contractual el concesionario particular está sujeto a las modificaciones reglamentarias producidas por la administración concedente en atención a las exigencias del servicio público o a los imperativos del interés social...’” (Sentencia C-350/97, M.P., doctor Fabio Morón Díaz). (Negritas fuera de texto original).

Que por su parte, y en el mismo sentido, el Consejo de Estado en Sentencia 834 de 2007, afirmó que:

“...los permisos para la prestación del servicio público de pasajeros, como cualquier otro permiso, **está sujeto a que se preserven las condiciones y circunstancias de hecho y de derecho que les sirven de fundamento, de las cuales son determinantes en materia de servicio público de transporte de pasajeros las necesidades de movilización y la demanda en razón de las cuales fueron otorgados, tanto que de no existir esas necesidades no hay lugar a otorgar permiso alguno** para ese servicio; de allí que el artículo 15 de la Ley 336 de 1996 tenga señalado que "La habilitación será indefinida, mientras subsistan las condiciones originariamente exigidas para su otorgamiento en cuanto al cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos por las disposiciones pertinentes.", y que "la autoridad competente podrá en cualquier tiempo de oficio o a petición de parte, verificar su cumplimiento.

...
Se trata, entonces, de actos administrativos que están sujetos a normas de orden público y, por lo mismo, a la prevalencia del interés general sobre el particular, de allí que se tenga reiterado por el Ordenamiento Jurídico, la Jurisprudencia y la Doctrina, tanto interno como comparado, **que esos actos no confieren derechos adquiridos o perpetuos, sino provisionales o precarios, iuris tantum, en la medida que pueden modificarse o extinguirse cuando cambia la regulación en que se fundamentan, la que de suyo está aparejada con las circunstancias de hecho que regulan**, que de ordinario son cambiantes, pues usualmente pertenecen a los campos económicos, sociales, ecológicos y similares, como ocurre justamente con el servicio público de transporte.”

Que el Gobierno Nacional, mediante Documento CONPES 3548 del 24 de noviembre de 2008, aprobó el proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros- SETP del Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta, enmarcado dentro del Programa Nacional de Transporte Urbano establecido en el Documento CONPES 3167 de fecha 23 de mayo de 2002 y declarando el SETP de importancia estratégica para el país.

Que de ésta manera, se encontró necesario el desarrollo del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) de Santa Marta Distrito Turístico, Cultural e Histórico, para la satisfacción del interés general de la comunidad, por lo que fue adoptado mediante Decreto Distrital 471 de 2009 e incluida su implementación en el Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Pública para Santa Marta D.T.C.H 2016-2019 “Unidos por el Cambio, Santa Marta ciudad del buen vivir”.

Que de conformidad con lo establecido en el parágrafo del artículo 2.2.1.2.2.1.4. del Decreto 1079 de 2015, en las ciudades que se encuentren en proceso de implementación de Sistema Estratégico de Transporte Público, “las autoridades competentes deberán exigir que la reposición de vehículos se efectúe **por la tipología vehicular que**

recomienden los estudios técnicos realizados para cada SETP. Para tales efectos, la autoridad competente deberá tener en cuenta las equivalencias de la capacidad total de cada clase de vehículo garantizando **que no se aumente el número total de sillas autorizadas**”, lo que no es otra cosa que la disposición reglamentaria de las condiciones que, en los casos de requerirse modificación de la flota, deben cumplirse para la materialización concreta de lo expresado por la Corte Constitucional, en la Sentencia C-043 de 1998 ya citada, cuando ésta indicaba:

“dado que se trata de una actividad en la que resulta comprometido el interés general, el derecho otorgado ... puede resultar afectado en cuanto a su ejecución, ... por determinaciones de la Administración **dirigidas a la optimización del servicio** [por lo que] el Estado se encuentra más que facultado, **obligado a actualizar**, cuando las circunstancias así lo exijan, **las condiciones de operación del servicio** aun cuando con ello se afecten los derechos que, mediante el otorgamiento de licencias, se conceden a los particulares para la ejecución del mismo. (énfasis propios)

Que según se estableció en el estudio de Estructuración Técnica, Legal y Financiera del SETP realizado en el marco del Contrato de Consultoría CM-001-2015, la tipología vehicular definida, para la operación del Sistema, asocia la capacidad aproximada por tipología así:

Tipo de Vehículo		Flota Requerida SETP
CLASE	# PASAJEROS	
Padrón	80	30
Busetón	50	93
Buseta	28	138
Microbús	19	176

Fuente: Bonus (2016)

Que según se estableció en el estudio de Estructuración Técnica, Legal y Financiera del SETP realizado en el marco del Contrato de Consultoría CM-001-2015, la flota existente versus la necesaria para el inicio de operación del Sistema es la siguiente:

Tipología vehicular	Grupo	Flota Existente	Flota Requerida SETP
Microbús	Grupo B	469	176
Buseta	Grupo C	295	138
Busetón	Grupo D	0	93
Padrón	Grupo D	0	30

Fuente: Bonus (2016)

Que analizando el año modelo del vehículo y la tipología autorizada en la capacidad transportadora de las empresas y dentro del parque automotor de transporte público colectivo existente, en dirección a determinar si se cuenta con unidades vehiculares suficientes para cubrir las necesidades de equipo para la primera fase de operación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta, se encontró:

Tipología vehicular	Grupo	Flota Existente	Flota Requerida Sistema Estratégico de Transporte Público	Aptas (≤ 12 años)	Flota nueva necesaria	Flota remanente
Microbús	Grupo B	469	176	191	0	293
Buseta	Grupo C	295	138	203	0	157
Busetón	Grupo D	0	93	0	93	0
Padrón	Grupo D	0	30	0	30	0

Que de conformidad con lo anterior, encontramos que en la ciudad de Santa Marta existe, de cara a la implementación del nuevo Sistema Estratégico de Transporte Público, un muy claro exceso de flota en vehículos clase Microbús y Buseta – incluso contando exclusivamente los aptos para el sistema vs necesarios – mientras que en los vehículos tipo Busetón y Padrón existe un déficit de 93 y 30 vehículos respectivamente. Con fundamento en ello, los estudios de estructuración técnica, legal y financiera del Sistema Estratégico de Transporte Público, recomendaron que la reposición de vehículos se efectuara por la tipología vehicular deficitaria, esto es, Busetón de 50 pasajeros y Padrón de 80, por lo que, en dirección a la optimización del servicio, resulta perentorio adoptar medidas para la actualización de la oferta de transporte colectivo dispuesta para el Distrito de Santa Marta.

Que de conformidad con lo establecido en el artículo 21 de la Ley 688 de 2001, todo vehículo que cumpla su vida útil debe ser sometido al proceso de desintegración física y una gran cantidad de vehículos tipo microbús y buseta, aproximadamente 123 vehículos, se encuentra próxima a cumplir el máximo de su vida útil, todos dentro del cursante año, por lo que de conformidad con lo anterior y atendiendo lo establecido en el parágrafo del artículo 2.2.1.2.2.1.4. del Decreto 1079 de 2015, le corresponde al alcalde como máxima autoridad de transporte colectivo del municipio “(...) exigir que la reposición de vehículos se efectúe **por la tipología vehicular que recomienden los estudios técnicos** realizados para (...) [el] Sistema Estratégico de Transporte Público (...)” y garantizar que con ello **“no se aumente el número total de sillas autorizadas”**.

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

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

(...)

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

(...)

(...) la reposición se tramita de acuerdo con la normativa definida por las autoridades competentes en materia de transporte dentro de su jurisdicción”.

Que, de esta manera, con el presente decreto no se revocarán los permisos, ni se obligará a ningún propietario ni empresa a realizar reposición de vehículos, igualmente, no se impedirá a ningún propietario

realizar la reposición de su vehículo cuando por vencimiento de su vida útil, destrucción total o hurto esta deba realizarse, pero el mismo deberá ser remplazado por la tipología vehicular requerida para la adecuada satisfacción de los usuarios. Por lo que, la acreditación del número de sillas necesarias para el ingreso de un Busetón o Padrón, podrá hacerla un propietario de varios vehículos o un propietario de un único vehículo en asocio con propietarios de otros vehículos a reponer. En todo caso, el propietario de un vehículo que esté en la obligación de reponerlo y no sea ese su interés, podrá ceder contractualmente su derecho de vinculación a otra persona que le asista el interés de realizar la reposición, por el valor que libremente acuerden las partes que intervengan en la cesión.

Que la garantía exigida en el proceso de reposición, de acuerdo con la cual no puede permitirse el incremento de sillas autorizadas, obliga no solo a controlar la desintegración de un número de vehículos cuya capacidad total de pasajeros sea equivalente a la capacidad total de pasajeros del Busetón o Padrón a ingresar en reposición, sino que exige igualmente controlar la capacidad transportadora como número total de vehículos autorizados de las empresas; por lo que se hace necesario que todos los vehículos desintegrados para acreditar el requisito exigido para el ingreso de un Busetón o Padrón, estén previamente desvinculados, y con el acto de autorización de la reposición, deberá modificarse la capacidad transportadora de la empresa, disminuyéndola en el número de vehículos que fueron desintegrados y adicionándola con el vehículo que ingresa.

Que los vehículos tipo Busetón y Padrón corresponden a nuevos diseños de operación que introducirán modificaciones a las condiciones del servicio, por lo que su operación, una vez vinculados, solo podrá desarrollarse en las rutas y horarios determinados por la Secretaría de Movilidad Distrital en uso de las facultades que le han sido delegadas.

Que si bien, de conformidad con el artículo 65 de la Ley 336 de 1996, al Gobierno Nacional le corresponde expedir “los reglamentos correspondientes, a efectos de armonizar las relaciones equitativas entre los distintos elementos que intervienen en la contratación y prestación del servicio público de transporte”, nada se ha dispuesto sobre el tiempo de que disponen los propietarios de vehículos para realizar el proceso de reposición de los vehículos vinculados, la que por ende se mantiene en el ámbito del derecho privado donde gravitan las relaciones entre estas partes.

Que no obstante lo anterior, dado que de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.2.2.5.4. del Decreto 1079 de 2015, “Las normas contenidas en el Capítulo 1, Título 1, Parte 2, Libro 2 del presente Decreto para la prestación del servicio de transporte público terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros serán aplicables... a las situaciones no reguladas..., en cuanto no fueren incompatibles...”, y de conformidad con éstas últimas, según se establece en el artículo 2.2.1.1.10.8, en los casos de pérdida, hurto o destrucción total de un vehículo, su propietario tendrá derecho a remplazarlo por otro, dentro del término de un (1) año contado a partir de la fecha en que ocurrió el hecho, si bien la reposición que se reglamenta en el presente Decreto, no corresponde necesariamente a los casos de pérdida, hurto o destrucción total de un vehículo, teniendo la autoridad de transporte la competencia para regular los procesos de reposición, tomará éste parámetro del Gobierno Nacional y establecerá el plazo en el término de un año, contado a partir de la desintegración física vehicular o el vencimiento de la vida útil, lo primero que haya acontecido.

Que en todo caso, en atención a las decisiones jurisdiccionales dictadas en relación con el artículo décimo segundo del Decreto 159 de 2015 del 17 de julio de 2015, desde su expedición, hasta la fecha de expedición del presente decreto, se entenderán suspendidos los términos para la contabilización del plazo de un (1) año que se establece para la realización de la reposición.

Que la suspensión del ingreso por incremento de unidades vehiculares debe mantenerse, por lo que, independientemente de la existencia de capacidad transportadora disponible, en ningún caso habrá lugar al ingreso de un vehículo sin la previa acreditación de la desintegración de vehículos en el número que resulte necesario en atención a lo que seguidamente se dispone.

Que las medidas tomadas por la Alcaldía Distrital de Santa Marta y dictadas en estricto acatamiento de las disposiciones legales y reglamentarias del orden nacional, respetan los principios de necesidad, eficiencia, proporcionalidad y racionalidad, por lo que

DECRETA:

ARTÍCULO 1. Reposición de vehículos y Suspensión de ingreso. El ingreso de vehículos de transporte público colectivo en el Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta podrá realizarse exclusivamente por el mecanismo de reposición por desintegración física total, siempre que se cumplan las condiciones que para el efecto se establecen en el presente Decreto.

La suspensión del ingreso de vehículos por incremento al parque automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre Colectivo de Pasajeros del Distrito, ordenada en el artículo 7 del Decreto 471 de 2009 en acatamiento de lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.2.7 del Decreto 1079 de 2015, se mantiene vigente.

ARTÍCULO 2. Equipos para reposición. Únicamente podrán efectuar reposición aquellos vehículos que a la fecha de expedición del presente decreto tengan hasta un (1) año de haber alcanzado el máximo de su vida útil o realizado su desintegración física vehicular, lo que haya ocurrido primero.

Su reposición, se autoriza hasta tanto se ingrese el número de unidades necesarias tipo Busetón de 50 pasajeros (Grupo D) para la implementación del Sistema y únicamente podrá efectuarse por vehículos de éste tipo que cumplan con las características técnicas consignadas en el anexo I de la presente disposición.

Parágrafo 1. Para efectos de la contabilización del término de que trata el inciso primero del presente artículo, no será tenido en cuenta el tiempo transcurrido entre el día 17 de julio de 2015, fecha de expedición del Decreto 159 de 2015, y el día de expedición del presente Decreto.

El término de un (1) año dispuesto en el presente artículo, se suspenderá igualmente con la radicación de la solicitud de autorización de reposición y hasta tanto la misma sea resuelta de fondo, por lo que el término concedido para subsanarla tampoco será contabilizado.

Parágrafo 2. Los vehículos tipo Padrón, podrán ingresar en reposición una vez se disponga de la infraestructura indispensable para su operación. La viabilidad de reposición de vehículos para el ingreso de padrones, será dispuesta por la Secretaria de Movilidad del Distrito, una vez que a su criterio técnico se encuentren dispuestas las condiciones para su operación.

En todo caso, su ingreso deberá respetar todas las condiciones establecidas en el presente Decreto.

ARTÍCULO 3. Desintegración física. Los vehículos que hayan alcanzado el máximo de su vida útil o que sean presentados a efectos de obtener su reposición, deben ser sometidos al proceso de desintegración física total, de conformidad con lo establecido en la Ley 1630 de 2013, la Resolución 646 de 2014 del Ministerio de Transporte y la Resolución 1606 de 2015 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, o aquellas que las modifiquen adicionen o sustituyan.

Podrá igualmente acreditarse la desintegración, mediante el agotamiento del procedimiento de que trata el parágrafo del artículo 15 de la Resolución 12379 de 2012, adicionado por el artículo 3 de la Resolución 3405 de 2013, siempre que se cumplan las condiciones dispuestas en las circulares del Ministerio de Transporte No. 20164000208561 del 12 de mayo de 2016 y No. 20164000531411 del 20 de diciembre del mismo año, o aquellas que las modifiquen adicionen o sustituyan y solo por el tiempo que se mantenga vigente la permisibilidad por parte del Gobierno Nacional y siempre que no haya transcurrido el término de que trata el artículo anterior.

Parágrafo 1. Los propietarios de vehículos con matrícula cancelada en vigencia de disposiciones anteriores a las citadas en el inciso primero del presente artículo, deberán acreditar haber sometido el automotor al procedimiento de desintegración física vehicular de conformidad con las normas vigentes al momento de la cancelación de su matrícula y aportar el correspondiente certificado de desintegración física vehicular.

Parágrafo 2. En el caso de los vehículos hurtados, el certificado de desintegración física vehicular será remplazado por el certificado de no recuperación del vehículo expedido por la fiscalía instructora. Los términos de la fiscalía no correrán en contra del propietario del vehículo, por lo que no se contabilizarán para efectos de los términos que se establecen en el artículo 2 del presente Decreto.

ARTÍCULO 4. Autorización de reposición. La autorización de reposición solo podrá ser concedida, cuando se acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Que la empresa de transporte cuente con capacidad transportadora disponible en un número de vehículos por lo menos igual a los desintegrados para acreditar el requisito de equivalencia de capacidad de pasajeros.
2. Que se presenten los certificados de desintegración física vehicular o los certificados de no recuperación de vehículos que, operando en alguna de las empresas de transporte colectivo del Distrito, cumplan con las condiciones establecidas en el artículo 2 del presente Decreto.
3. Que la capacidad máxima de pasajeros de la clase de vehículo a reponer, 80 para el Padrón y 50 para el Busetón, es como mínimo equivalente a la sumatoria de las capacidades máximas de la clase de vehículos desintegrados.
4. Que por cuenta de cualquiera de los vehículos desintegrados, no se haya solicitado o autorizado previamente el ingreso de ningún otro automotor diferente del solicitado en el trámite que se estudia.

Parágrafo 1. Como capacidad de pasajeros de los vehículos desintegrados, se tomará la máxima que permite la clase de vehículo a la que pertenece, independientemente de que el vehículo desintegrado tuviera una inferior.

En ningún caso, la capacidad de pasajeros remanente acreditada de esta forma en el proceso de ingreso de un vehículo por reposición, podrá ser utilizada en procesos de reposición posteriores o simultáneos, adicionales o diferentes.

Parágrafo 2. El acto de autorización de la reposición, deberá disponer la modificación de la capacidad transportadora, disminuyéndola en el número de vehículos desintegrados y adicionándola en el número y grupo al que pertenece la clase de vehículo cuyo ingreso ha sido autorizado.

Parágrafo 3. Cuando los vehículos que dan lugar a la acreditación del número de sillas para la reposición de vehículos pertenezcan a empresas de transporte diferentes, entre ellas deberán establecer aquella a la que se vinculará el vehículo que ingresa; debiendo informar su decisión mediante oficio suscrito por sus respectivos representantes legales, dirigido al Secretario de Movilidad Distrital.

Lo anterior sin perjuicio de lo establecido en el parágrafo 2 del presente artículo.

ARTÍCULO 5. El derecho a reponer los vehículos, en los términos contemplados en el presente Decreto, corresponde exclusivamente al último propietario del vehículo inscrito en el Registro Nacional Automotor, salvo que el mismo se haya desprendido contractualmente de sus derechos de vinculación de vehículo, perteneciendo en éste último caso a la persona que en virtud de dicho contrato lo haya recibido.

Parágrafo. El propietario de un vehículo que haya alcanzado el máximo de su vida útil, que no esté interesado en realizar la reposición, podrá ceder contractualmente su derecho de reposición y pactar libremente la retribución económica con el interesado.

ARTÍCULO 6. La operación de los vehículos tipo Busetón que ingresen en reposición, se desarrollará en las rutas y horarios que se disponga por la Secretaría de Movilidad de acuerdo con los diseños operacionales correspondientes.

ARTÍCULO 7. Vigencia. El presente Decreto rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial, el artículo Decimo Primero del Decreto 159 de 2015 del 17 de julio de 2015.

Dado en el Distrito Cultural e Histórico de Santa Marta a los 18 septiembre de 2017

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

RAFAEL ALEJANDRO MARTÍNEZ
Alcalde Distrital De Santa Marta

ERNESTO MARIO CASTRO CORONADO
Secretario de Movilidad De Santa Marta

CARLOS IVAN QUINTERO DAZA
Director Jurídico Distrital

Proyectó: Andrés Felipe López G. - Asesor Jurídico SETP Santa Marta.
María Jesús Palencia S. - Asesora de Operaciones SETP Santa Marta.
Susana Jiménez De León - Apoyo Jurídico Secretaría de Movilidad.

Revisó: Jader Alfonso Martínez - Asesor Jurídico Externo Dirección Jurídica Distrital.
Juan Carlos De León M. - Apoyo Transporte Público Secretaría de Movilidad.

ESTE DECRETO FUE PUBLICADO 17 DE OCTUBRE DE 2017

ANEXO 001 DECRETO 201 DEL 18 SEPTIEMBRE DE 2017

CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS VEHÍCULOS

Además de los reglamentos técnicos de vehículos y las normas técnicas colombianas, los vehículos del Sistema Estratégico de Transporte Público, deberán cumplir con las siguientes características específicas para operar en la ciudad de Santa Marta.

- a) Chasis
- Motor

El motor debe garantizar la potencia necesaria para cumplir con los requerimientos de desempeño operacional e igualmente responder adecuadamente con las exigencias necesarias para un adecuado funcionamiento del vehículo.

El vehículo debe poseer la potencia, torque y relación de transmisión suficiente que le permita en condiciones de plena carga partiendo desde el reposo, alcanzar una velocidad de 40 km/h en un tiempo inferior o igual a 22,5 segundos en condiciones de terreno plano. Así mismo se debe asegurar la operación en condiciones de plena carga en una pendiente.

Para la propulsión de los vehículos se tienen varias alternativas, tales como:

- ✓ Motores dedicados a gas natural
- ✓ Motores Diesel
- ✓ Motores que hagan uso de cualquier otro tipo de combustible.

Para todos los casos se debe contar con un sistema de inyección electrónica.

Los vehículos deben cumplir con las normas ambientales nacionales vigentes aplicables y estar adaptados para el uso de combustibles limpios. De ahí que, para motores dedicados a diesel o a gas natural que se seleccionen para la operación en el sistema SETP, se debe certificar que cumplan con los ciclos de pruebas y valores límites de emisiones establecidos por la Directiva 1999/96/CE del parlamento europeo o su equivalente a las normas americanas y conforme a las normas nacionales vigentes aplicables.

PARA LOS VEHÍCULOS NUEVOS, LOS MOTORES DEBEN CUMPLIR CON LA NORMATIVA EURO IV O NORMA EQUIVALENTE.

Para el caso del autobús tipo padrón, solo se aceptan con motores centrales o traseros.

- Dirección

Los vehículos deben contar con un sistema de dirección asistida, ya sea hidráulico o electrónico.

- Suspensión

Los vehículos padrones deben contar con un sistema de suspensión totalmente neumática, la que debe poseer dispositivos reguladores de nivel para que permita garantizar en todo momento la altura necesaria para el correcto acople de los vehículos en las plataformas de los terminales del sistema.

- Frenos

Los frenos de los vehículos del sistema, deben cumplir con lo establecido en las Normas Técnicas de referencia y en el Código Nacional de Tránsito y Transporte, en lo que refiere al sistema de frenos, igualmente deberán disponer de un sistema de frenado antibloqueante ABS de doble circuito independiente.

- Transmisión

Los vehículos padrones deberán contar con caja de velocidades automática (no se aceptan cajas de velocidades de tipo automatizadas) con retardador incorporado.

Para todos los casos la caja de velocidades y el sistema de transmisión utilizada deberá ser seleccionada y/o ajustada teniendo en cuenta las características geométricas de las vías del sistema SETP, de tal manera que garanticen en todo momento un buen desempeño del vehículo.

- Paneles de control

Todos los vehículos deben contar con un tablero de control con instrumentos mínimos, tales como: indicador de velocidad, indicador de revoluciones del motor, nivel de combustible, presión de aceite, temperatura del motor, voltaje, luces encendidas, manómetro para la presión de aire del sistema de frenos con un testigo de color rojo y alarma sonora que indique la baja presión del sistema neumático de frenos, un espacio adecuado para la instalación de la pantalla de la unidad lógica. Además deberán contar con un indicador en forma visible al conductor, que alerte siempre que exista una variación en parámetros normales de operación del sistema de frenos o cualquier otro sistema. Las señales de

anomalías en las condiciones de operación normal deben ser compatibles con la unidad lógica del vehículo.

De igual manera, los vehículos deben contar con sistema de regulación de velocidad de tal forma que el vehículo no pueda superar la máxima velocidad permitida en vías urbanas.

- *Sistemas de combustible*

Debe cumplir con las normas vigentes aplicables, presentes en este documento. Debe existir una válvula de corte de combustible lo más cerca posible del depósito de combustible, accionable en el tablero de mandos del puesto de conducción.

- *Depósitos de combustible*

Los depósitos de combustible deben cumplir con lo establecido en las referencias normativas y deberán estar encerrados dentro de una estructura metálica que lo proteja en el caso de una colisión o volcamiento, o estar ubicado dentro de los dos bastidores del chasis.

Los depósitos de combustible deben ser resistentes a la corrosión. Los conductos o tuberías del sistema de alimentación de combustible en ningún caso deberán pasar dentro del espacio designado para los pasajeros; deberán estar protegidas y mantenerse libres de fugas o pérdidas, esfuerzos anormales de torsión, flexión, fricción y vibración de la estructura del vehículo o del motor.

La ruta de los ductos de combustible deberá diseñarse de tal forma que en el suceso de presentar fuga, no tenga posibilidad de caer sobre elementos del sistema de escape o de otra fuente de alto calor.

- *Circuitos eléctricos*

La totalidad de los cables deben estar bien aislados, los aparatos eléctricos deben resistir las condiciones de temperatura y de humedad a las que podrían estar expuestos en condiciones normales de operación. En el compartimiento del motor se prestará atención a su resistencia a la temperatura ambiente, a los vapores y al aceite.

Ningún cable o circuito podrá ser utilizado para conducir una corriente de intensidad superior a la de diseño, evaluando además su forma de montaje y la temperatura ambiente máxima.

6

Todo circuito eléctrico que alimente algún dispositivo distinto del motor de arranque, el circuito de encendido, bujías de precalentamiento, apagado del motor, circuito de carga y la batería, debe estar protegido por un fusible o su equivalente. Adicionalmente se debe garantizar que en cualquier circuito todos sus componentes estén diseñados para el voltaje con el cual van a trabajar.

Las instalaciones eléctricas deben estar selladas y protegidas de la humedad y en ningún caso podrán ubicarse dentro de la cabina de pasajeros.

Todo cable eléctrico que pase por un orificio deberá tener elementos de fijación que impida su movimiento y el orificio deberá tener la protección adecuada para impedir el daño del cable por corte o fricción.

b) Carrocería

- *Acabados Internos*

En ningún caso el recubrimiento y acabado interior del vehículo podrá ser tapizado o en láminas metálicas. Todos los acabados interiores del vehículo deberán fabricarse en material lavable, resistente al desgaste, retardante al fuego, auto extinguido y no tóxico, sin perjuicio de cumplir con las especificaciones de seguridad de la NTC 3586 o la norma FMVSS 302 última revisión o equivalentes a nivel internacional.

En el compartimiento del motor, no debe utilizarse ningún material de insonorización inflamable o susceptible a impregnarse de combustible o lubricante, salvo si cuenta con un revestimiento impermeable y no inflamable.

- *Apariencia Externa*

El color externo e interno de los vehículos deberá responder al diseño y colores que defina el Ente Gestor; así mismo el diseño y aplicación de la imagen corporativa de la empresa. Las pinturas utilizadas para la carrocería deben ser resinas tipo poliuretano.

- *Asideros*

Los asideros de sujeción al interior de los vehículos deben cumplir como mínimo las siguientes características y requerimientos expuestos en las Normas Técnicas Colombianas:

- ✓ Los asideros deben garantizar la resistencia suficiente para que los pasajeros puedan mantenerse en pie durante la marcha del vehículo e incluso en el caso de frenado de emergencia.

- ✓ Los asideros deben ser elementos continuos y no podrán presentar uniones en puntos diferentes a las intersecciones o en puntos de anclaje a la carrocería del vehículo.
- ✓ Toda barra de sujeción dispondrá al menos de 200 milímetros de longitud para acomodar la mano, en caso de que existan tirantes de agarre con barra de sujeción, la longitud mínima de la barra será de 150 milímetros.
- ✓ En el espacio reservado para pasajeros en sillas de ruedas, se instalará en el lateral del vehículo una barra horizontal de diámetro comprendido entre 25 milímetros y 45 milímetros a una altura sobre el piso entre 800 milímetros y 900 milímetros con una separación del lateral al menos 40 milímetros.
- ✓ Las barras verticales y asideros de sujeción deberán ser construidas en un material antideslizante y en tubos de acero recubierto en material plástico PVC encapsulado, cuyo color será de acuerdo al diseño del SETP.
- ✓ Se deben ubicar barras de sujeción horizontales adyacentes a cada una de las puertas de servicio a una altura entre 1.750 milímetros y 1.900 milímetros, medida desde la plataforma del vehículo, y deberán contar con tirantes de agarre las cuales no deben obstaculizar el acceso a las escotillas o salidas de emergencia ubicadas en el techo de los vehículos.
- ✓ Para el caso en que hubiese asientos en la zona donde se ubican las barras de sujeción horizontal, éstas no podrán estar a más de 150 milímetros medidos a partir del borde del asiento con el pasillo en dirección hacia las ventanas.
- ✓ Se deben colocar asideros a cada lado de las puertas de servicio, de manera que tengan un punto de agarre a disposición de un pasajero que está de pie sobre el suelo o plataforma del vehículo.
- ✓ Los pasamanos podrán sujetarse directamente a la estructura de los asientos, garantizándole en todo momento condiciones de seguridad al pasajero.
- ✓ Los asientos para pasajeros adyacentes al pasillo central deben poseer pasamanos o asideros de sujeción laterales que faciliten a los niños una sujeción firme y segura, estos pasamanos o asideros no deben afectar el ancho libre del pasillo, de forma tal que no entorpezcan el tránsito en el pasillo central.
- ✓ Los asientos deberán disponer de una barra de sujeción horizontal en la parte superior del espaldar, en ningún caso esta podrá sobresalir más de 150 milímetros del espaldar.

- *Asientos de Pasajeros y del Conductor*

Los asientos de pasajeros y del conductor del vehículo deberán tener como mínimo las siguientes características:

- ✓ Los asientos deben cumplir con los requerimientos expuestos en las Normas Técnicas Colombianas.
- ✓ Los asientos del vehículos destinados para el uso preferencial de ancianos, madres embarazadas, niños y personas discapacitadas deberán ser del color definido por el SETP, destinados para tal fin. La cantidad mínima estará definida conforme a las Normas Técnicas Colombianas.
- ✓ El anclaje de los asientos podrá ser directo a la plataforma del vehículo o al panel lateral de la carrocería. En cualquier caso el medio de sujeción de los asientos deberá proporcionar la suficiente firmeza en caso de un accidente o colisión evitando lesiones a los pasajeros, conforme a las Normas Técnicas Colombianas.
- ✓ Los asientos de la última fila no podrán ser continuos, si no que serán asientos dobles o sencillos.
- ✓ Los asientos para pasajeros no podrán tener brazos laterales.
- ✓ Los asientos para pasajeros no podrán presentar ningún tipo de acolchamiento o tapicería, además deberán estar libres de filos o aristas o de cualquier elemento corto punzante que puedan presentar lesiones a los pasajeros.
- ✓ Se deberá garantizar la estabilidad del color de los asientos, por lo menos cinco años, teniendo en cuenta las condiciones climáticas y el deterioro normal diario, de lo contrario deberán ser reemplazados.
- ✓ El asiento para el conductor deberá contar con apoya cabezas, ser acolchado con amortiguación hidráulica o neumática regulable en dureza.
- ✓ Las dimensiones y características específicas de los asientos de pasajeros y del conductor deberán cumplir todas las Normas Técnicas Colombianas.

Aspectos Generales

- ✓ Los vehículos podrán construirse como un chasis con carrocería o como un vehículo de carrocería integral o autoportante, cumpliendo con las disposiciones de accesibilidad de los pasajeros.
- ✓ En el caso de vehículos con carrocería y vehículos con carrocería integral, la carrocería debe ser homologada por el fabricante del chasis; por lo tanto el operador de transporte estará obligado a hacer cumplir todas las condiciones para el adecuado diseño y construcción de la carrocería, de acuerdo con criterios de seguridad, accesibilidad, comodidad y economía.
- ✓ La estructura de la carrocería de cada tipo de vehículo debe cumplir con lo establecido en las Normas Técnicas Colombianas, conforme a las cargas sobre techo y demás partes. Para la verificación del cumplimiento de esta condición, se debe presentar una certificación en donde el fabricante manifieste que de acuerdo al diseño estructural, o a través de pruebas físicas o de modelaciones computacionales, el diseño cumple con la resistencia y las deformaciones requeridas.
- ✓ La carrocería del vehículo debe contar con una placa metálica de fijación para la conexión a tierra de los dispositivos a instalar en la parte superior de la carrocería (Antenas de radio, GPS, etc.).
- ✓ El criterio de diseño del chasis tiene que tomar en cuenta para la ubicación de los elementos es la optimización de la superficie disponible para pasajeros.
- ✓ La estructura del chasis o carrocería en ningún caso se deberá modificar sin la autorización expresa del fabricante y acreditada ante el SETP. Considerando como modificación todo cambio en las dimensiones y reubicación de los componentes estructurales del chasis o carrocería, reubicación del motor, caja de velocidades y dirección.
- ✓ Para el caso de vehículos con carrocería autoportante, bajo ninguna circunstancia se permitirá la modificación de los elementos de la carrocería, ni la reubicación de partes mecánicas o estructurales por agentes diferentes al fabricante de la estructura.
- ✓ Los vehículos para el sistema SETP no podrán utilizar chasis diseñados y fabricados con destinación a ser utilizados en vehículos de carga y tracción (tractores, camiones, acoplados y semiacoplados).
- ✓ La estructura de la carrocería deberá incorporar materiales metálicos tales como el acero o metales ligeros, sin perjuicio de lo cual podrán construirse estructuras mixtas utilizando otros materiales cuyas características ofrezcan resistencia, duración y seguridad igual o superior a la obtenida con los materiales metálicos.
- ✓ Las uniones de elementos que componen la carrocería y adosados a ella deberán estar unidos firmemente entre sí, minimizando el nivel de vibraciones y ruido al interior del espacio para los pasajeros.
- ✓ El vehículo deberá contar con el aislamiento acústico de tal manera que permita un nivel máximo de ruido al interior del vehículo de 90 dB (A).
- ✓ La estructura de la carrocería, como la del chasis deberá contar con una protección contra la corrosión y salinidad teniendo en cuenta las condiciones de operación y meteorológicas de la ciudad de Santa Marta.
- ✓ El espacio para los pasajeros y su sistema de ventilación no deberá permitir el paso de agua, polvo, humo o cualquier otro agente nocivo que cause molestia a los pasajeros ni alterar el ruido permisible al interior del vehículo.
- ✓ El vehículo debe tener un espacio suficiente para instalar los equipos de comunicación y un tablero de instrumentos. Dicho espacio permitirá que los equipos sean accesibles al conductor. El tablero de instrumentos incluirá: indicador de velocidad, revoluciones del motor, nivel de combustible y presión de aceite, temperatura, voltaje, luces encendidas, presión del aire del sistema de frenos y testigo de color rojo.
- ✓ El vehículo debe tener una alarma sonora que indique la baja presión del sistema neumático de frenos.
- ✓ Todos los vehículos nuevos deben contar con un tacógrafo digital que registre la siguiente información: velocidad, las variaciones de velocidad entre 0 y 120 km/h, con una precisión de +/- 3 km/hora. Dicha información debe almacenarse por un periodo mínimo de 24 horas. Igualmente los vehículos deberán contar con un sistema de comunicación que incluirá: sistema de Radio, antenas y sistemas eléctricos de señalización visual y sonora.

Baterías

- ✓ Todos los vehículos deben contar con un espacio ubicado fuera del compartimiento de pasajeros para el alojamiento específico de la batería, además debe contar con un dispositivo al alcance del conductor que permita el corte de energía proveniente de la batería.
- ✓ Todas las baterías deben estar fuertemente fijadas y fácilmente accesibles para su mantenimiento.

Dimensiones y Peso de la Carrocería

Para cada tipología de vehículos debe cumplir con las dimensiones y pesos conforme a lo establecido en las Normas Técnicas Colombianas.

Piso

- ✓ El piso o plataforma y los peldaños de las puertas de emergencia de los vehículos deben ser recubiertos en material sintético antideslizante, de acuerdo a las disposiciones de seguridad y de materiales según especificaciones del presente documento. En ningún caso se permitirá el uso de láminas metálicas como recubrimiento para el piso o interior de los vehículos.
- ✓ El material que recubre el piso o plataforma debe tener una duración mínima de 8 años de uso teniendo en cuenta las condiciones de operación del sistema, de lo contrario debe ser cambiado, asimismo debe evitar toda clase de filtraciones de líquidos garantizando la estanqueidad al interior del vehículos.

Extintores de Incendio y Botiquín de Primeros Auxilios

- ✓ En cada vehículo debe disponerse un espacio para la fijación de uno o varios botiquines de primeros auxilios. El espacio reservado no debe ser inferior a 7 dm³, ni su dimensión más pequeña no debe ser inferior a 80 milímetros.
- ✓ Los extintores de incendio y los botiquines de primeros auxilios pueden estar protegidos contra el robo y el vandalismo, con la condición que su ubicación esté claramente indicada y que estén provistos de los medios que permitan su fácil y oportuna utilización en caso de emergencia.

Equipos Abordo

- ✓ Todos los vehículos deben contar con los ductos respectivos para la instalación de los equipos a bordo conforme a lo establecido por el SETP.

Iluminación

- ✓ Los niveles e intensidad de iluminación serán conforme a lo establecido en las Normas Técnicas Colombianas.
- ✓ La zona de conducción deberá tener un sistema de iluminación independiente de la iluminación interior del vehículo, de tal forma que no refleje la luz en el vidrio panorámico y obstaculice la visión.
- ✓ La zona de las puertas deberá tener sistema de iluminación automática que ilumine el piso del vehículo. Este sistema de iluminación se debe activar durante el periodo en el cual permanezcan abiertas las puertas, siempre y cuando el sistema de iluminación interior del vehículo esté encendido.
- ✓ Los vehículos deberán contar con luces delimitadoras de su contorno.

Puertas de Servicio y Emergencia

Puertas de Servicio.

- ✓ Para vehículos con motor trasero se permitirá un ancho libre de 1.0 metro en la última puerta de servicio.
- ✓ Las puertas de servicio deberán tener un mecanismo de accionamiento que garantice la adecuada evacuación y un tiempo máximo de apertura de 3 segundos.
- ✓ Las puertas de servicio deberán tener no menos de un 45% de su superficie con vidrio de acuerdo con las disposiciones de seguridad según las Normas Técnicas Colombianas.
- ✓ Las puertas de servicio deben tener un testigo óptico o sonoro fácilmente identificable por el conductor sentado en su puesto de conducción, en cualquier condición de iluminación ambiente, para advertir que una puerta no está completamente cerrada. Este testigo debe encenderse o sonar cada vez que las partes de la puerta se encuentren abiertas.
- ✓ Los vehículos deben contar con un sistema que impida la apertura de las puertas mientras el vehículo se encuentre en movimiento e impida la partida del mismo mientras alguna de las puertas de servicio o emergencia se encuentre abierta.

- ✓ Debe tener un sistema que permita el control total por parte del conductor. Los mandos de apertura y cierre de las puertas de servicio; además debe permitir que el conductor pueda interrumpir e invertir el movimiento de la puerta en la operación de cierre o de apertura.
- ✓ El sistema de apertura de las puertas de servicio debe impedir que los pasajeros puedan ser heridos o atrapados por la puerta cuando se accione.
- ✓ Los bordes libres de las puertas de servicio deberán contar con una protección elástica, de goma o plástica de modo que el cierre de las puertas sea hermético y no se haga por partes duras.
- ✓ Los vehículos deben contar con sistema auditivo (80 db +/- 5 (A) medido al centro de las puertas de servicio a una altura de 1.5 metros del piso interior y alejado 0.60 metros de la puerta cuando esta esté cerrada) y luminoso en cada una de las puertas de servicio y emergencia que permita a los pasajeros identificar que las puertas se van abrir o cerrar. El sistema debe accionarse con dos (2) segundos de anticipación a la apertura o cierre de las puertas.
- ✓ Adicional al sistema de apertura accionada por el conductor, los vehículos deben contar con un sistema manual que permita abrir las puertas del vehículo desde el interior o exterior del vehículo en caso de emergencia. Este sistema debe disponer de al menos un punto para el accionamiento de las puertas desde el exterior, el cual debe estar debidamente señalado para su fácil accionamiento y no debe estar a más de 1.800 milímetros del suelo, cuando el vehículo este parado sobre una superficie horizontal.
- ✓ El sistema interno de accionamiento de emergencia debe estar claramente señalado y protegido con tapas de policarbonato de color rojo traslucido y debe estar a una altura no inferior a 100 milímetros y máxima 1.800 milímetros desde la plataforma de pasajeros.
- ✓ Toda puerta que abra hacia el interior del vehículo debe estar concebida de modo que en su movimiento no tenga riesgo de causar daño a los pasajeros, en condiciones normales de uso.
- ✓ Donde sea necesario se instalarán sistemas de protección adecuados.

○ **Puertas de Emergencia**

- ✓ Las puertas de emergencia deben tener un mecanismo de accionamiento que garantice la adecuada evacuación y un tiempo máximo de apertura de 6 segundos.
- ✓ En los tipos de vehículos del sistema, las puertas de servicio del costado derecho pueden considerarse como salidas de emergencia.
- ✓ Las puertas de emergencia deben poder abrirse desde adentro hacia fuera empujando manualmente en caso de emergencia. Igualmente deberán poseer un mecanismo externo que permita accionarlas en caso que no se puedan abrir internamente.
- ✓ Las puertas de emergencia deberán ser construidas de tal forma que se minimice el riesgo de bloqueo al presentarse una deformación en la carrocería.
- ✓ Las puertas de emergencia deberán contar con la respectiva escalera de acceso.
- ✓ El sistema de las puertas debe ser integrado al módulo de monitoreo de operación, que permita generar el control del SETP con respecto al estado de las puertas del vehículos (abierta-cerrada).

• **Numeración**

Todos los vehículos deben poseer un espacio mínimo de 270 milímetros de ancho por 180 milímetros de altura para ubicar la numeración asignada por el SETP.

• **Panel Externo del vehículo para Información al Usuario**

- ✓ Los vehículos del Sistema SETP deben tener, paneles externos de información, para suministrar al usuario antes de su ingreso al vehículo, la información necesaria que le permita como mínimo identificar rutas, origen y destino, de igual manera tipo de servicio y otros.
- ✓ El diseño debe generar las condiciones para proteger la electrónica del equipo, contra ingreso de polvo y agua, y de esta forma evitar daños que afecten o puedan afectar el óptimo funcionamiento y operación de los paneles.

- ✓ La información que se muestre en los paneles debe ser siempre legible y visible, cuando el vehículo se encuentre en operación.
- ✓ Los paneles externos del vehículo deben estar debidamente instalados, configurados, probados, certificados y homologados.
- ✓ Los paneles externos que se dispongan en el vehículo para información al usuario deben contener una pantalla para visualización luminosa de dos líneas, que debe ser de matriz de leds, plasma u otra tecnología, con mejor o superior especificación técnica.
- ✓ Debe permitir al usuario dar lectura en cualquier hora del día o de la noche, durante la operación del SETP, aún en condiciones climáticas deficientes, de las siguientes variables:
 - Código de la ruta en operación.
 - Hito que identifica el origen o inicio operativo de la ruta.
 - Hito que identifica el destino o final operativo de la ruta.
 - Tipo de servicio (corriente, expreso, especial, otro).
 - Mensajes institucionales requeridos por el SETP.
- ✓ Cada vehículo debe tener instalado un panel externo para información al usuario conforme a la siguiente tabla:

Tabla 1 Características de los paneles externos Busetón y Padrón

Posición	Ubicación	Dimensiones	Características
Frontal	Debe ubicarse delante del vehículo en la parte superior del parabrisas.	Todos los vehículos tendrá un panel con una dimensión de 1900 mm de longitud y 250 mm. de altura.	La altura de los caracteres desplegados por el panel deberán tener una altura mínima de 150 mm, permitiendo al usuario su lectura desde una distancia mínima de 100 metros de día y de noche El panel debe poseer un sistema que impida el empañamiento de la información suministrada, en cualquier condición climática adversa
Lateral	Deberá ser ubicado en cada uno de los cuerpos del vehículo en la parte superior adyacente a las puertas de acceso	El panel de destino lateral tendrá una dimensión de: 600 milímetros de longitud por 250 milímetros de altura. Esto aplicará para todos los vehículos.	La altura de los caracteres desplegados por el panel deberán tener una altura mínima de 150 mm, permitiendo al usuario su lectura desde una distancia mínima de 100 metros de día y de noche El panel debe poseer un sistema que impida el empañamiento de la información suministrada, en cualquier condición climática adversa
Posterior	se ubicará en la parte superior derecha del vidrio panorámico trasero	El Panel de destino trasero tendrá una dimensión de: 600 milímetros de longitud por 250 milímetros de altura..	La altura de los caracteres desplegados por el panel deberán tener una altura mínima de 150 mm, permitiendo al usuario su lectura desde una distancia mínima de 100 metros de día y de noche El panel debe poseer un sistema que impida el empañamiento de la información suministrada, en cualquier condición climática adversa

Fuente: Elaboración propia

- **Sistema de Ventilación – Aire acondicionado**

En el caso que así lo decida el Ente Gestor, todos los vehículos nuevos que operarán con el SETP contarán con sistema de aire acondicionado, para lo cual deberán cumplir como mínimo con los siguientes requisitos:

- ✓ Los vehículos deben contar con sistema de aire acondicionado movido por el motor del vehículo con capacidad para mantener la temperatura al interior del vehículo entre 22 y 25 °C. En el caso de tenerse una temperatura en el exterior mayor a los 30°C debe asegurar una diferencia de no menos de 8%.
- ✓ El refrigerante debe cumplir con las exigencias ambientales requeridas para el caso.
- ✓ El sistema debe renovar automáticamente el aire y en caso de daño del sistema de refrigeración, se debe accionar automáticamente el sistema de ventilación, sin intervención del conductor.
- ✓ El sistema debe contar con un control electrónico de temperatura montado en el evaporador, junto al área de retorno del aire, el cual regulará la capacidad de enfriamiento según la ocupación del vehículo.
- ✓ Los materiales con los cuales se fabrique el evaporador y el condensador deben ser de bajo peso con resistencia a la corrosión y facilidad para lavado periódico.
- ✓ La bandeja de drenaje del evaporador y los demás componentes del sistema de aire acondicionado deben ser de fácil acceso para limpieza periódica y debe evitar el goteo de condensado al interior del vehículo.
- ✓ Debe tener un panel de lectura de temperatura, con capacidad para ajustarla según el requerimiento.
- ✓ La emisión de aire debe realizarse en al menos dos velocidades.
- ✓ Los ductos de distribución de aire debe hacerse a través de ductos uniformemente instalados a lo largo del habitáculo del vehículo, debidamente aislados, con compuertas de inspección para limpieza evitando así malos olores.
- ✓ Debe tenerse en cuenta las especificaciones de la carrocería, asegurando también el correcto aislamiento térmico de la carrocería.
- ✓ Los materiales de fabricación de los vehículos deben ser altamente resistentes a la corrosión, debido al ambiente salino que se maneja en la ciudad de Santa Marta.
 - *Sistemas de Seguridad y Emergencia*
- ✓ En los vehículos que serán destinados para la prestación del servicio para personas discapacitadas deberá contarse con un interruptor para solicitar ayuda del conductor y su respectiva alarma en el tablero de instrumentos; este interruptor deberá ser fácilmente accesible al pasajero ubicado en el puesto para silla de ruedas.
- ✓ Las salidas de emergencia ubicadas en los costados del vehículo deben estar distribuidas de tal modo que la cantidad de ellas ubicadas en un costado no debe exceder la cantidad de salidas de emergencia del otro costado en más de una unidad.
- ✓ Los vehículos contarán con 1 (una) escotilla por cada 30 pasajeros de capacidad, con su respectivo mecanismo de expulsión (teniendo en cuenta que este mecanismo no permita la expulsión accidentalmente), ubicadas en el techo y distribuida uniformemente de acuerdo con la ubicación de los pasajeros en cada cuerpo del autobús.
- ✓ Las escotillas deberán tener un área libre mínima de 3000 cm², de tal forma que pueda inscribirse un rectángulo de 500 mm x 600 mm.
- ✓ Las escotillas deberán poder abrirse fácilmente desde el exterior e interior (no excluye la posibilidad de bloquear la escotilla para asegurar el autobús cuando este vacío).
- ✓ En el caso de los autobuses que utilicen gas natural comprimido o aire acondicionado, en los que se deban ubicar unidades de almacenamiento o enfriamiento en el techo, se incluirán en el techo cuantas claraboyas sea posible. Aquellas que no pudieren colocarse deberán ser reemplazadas en igual número por ventanas adicionales de emergencia.
- ✓ Las ventanas de emergencia podrán ser de fragmentación o expulsión y deberán estar distribuidas a los costados del autobús.

- Cuando sean de fragmentación, deben estar dotadas, como mínimo de un martillo por cada ventana y debe tener punta metálica endurecida.
- Cuando sean de expulsión deberán contar con el dispositivo adecuado para dicha operación, teniendo en cuenta la fuerza ejercida por una persona normal.
- ✓ Deben estar fabricadas de un vidrio de seguridad fácilmente rompible.
- ✓ Todos los vehículos deben de tener vidrios de seguridad según las especificaciones técnicas que se encuentran estipuladas en la Norma NTC 1467, siendo las ventanas laterales y posterior en vidrio templado y el parabrisas frontal en vidrio laminado.
- ✓ Los vidrios de los vehículos del sistema SETP deben de ser totalmente transparentes y libres de cualquier propaganda o adhesivos que dificulten la visibilidad, excepto los distintivos de advertencia o señalización de salidas de emergencia o requerimientos legales como revisiones técnicas contempladas en el Código Nacional de Tránsito y Transporte.
- ✓ Todos los vehículos deberán utilizar llantas que cumplan las Normas Técnicas Colombianas NTC-1303 y NTC-1304.
- ✓ El vehículo deberá contar con paneles divisorios fijos con una altura comprendida entre 700 milímetros y 800 milímetros en los siguientes casos:
 - Frente a los asientos ubicados en las zonas de las escaleras de emergencia (solo para los asientos de la última fila).
 - En la parte posterior del puesto del conductor, complementando con un panel transparente hasta una altura de 1800 milímetros.
- ✓ Todos los vehículos deben contar con cinturones de seguridad retráctiles de tres puntos en el asiento del conductor de acuerdo con las Normas Técnicas Colombianas NTC-1570 y NTC-2037 o sus equivalentes a nivel internacional, según sea aplicable. Adicionalmente deberá contar con una alarma visual y sonora que se active en el caso en que el conductor inicie la marcha del vehículo sin la utilización del cinturón de seguridad.
- ✓ Las luces traseras de frenado, posición y direccionales deben tener una dimensión mínima en la cual pueda inscribirse un círculo de 140 milímetros de diámetro y deben llevar un tercer stop ubicado en la parte central y a una altura intermedia de la carrocería, de las mismas dimensiones del anterior.
- ✓ Las luces traseras de frenado, posición y direccionales, deberán garantizar durabilidad de 50.000 horas de operación como mínimo y tecnología de "LEDs" en conformidad con la reglamentación europea, marcación de aprobación 'E' o 'e' en cada componente se exigirá presentación de certificación europea.
- ✓ Cada vehículo debe tener como mínimo dos faros delanteros independientes o integrados, los cuales deben cumplir las especificaciones del Reglamento No. 87 de las Naciones Unidas "Uniform Provisions concerning the approval of day time running lamps for power driven vehicles" referente a la capacidad y pruebas para ser utilizados como luz día.
- ✓ Los vehículos con motores dedicados a gas natural comprimido vehicular y sus componentes (mangueras, ductos, válvulas de alivio de presión, mezclador aire-gas, válvula de exceso de flujo, dispositivos de alivio de presión, cubierta hermética, inyectores de gas, líneas rígidas de conducción, filtro, ajustador de flujo de gas, accesorios y líneas flexibles de conducción) deberán cumplir con las Normas Técnicas Colombianas NTC 3561, NTC-4300, 4830-2, 4830-3, 4830-4, 4830-5, 4830-6, 4830-7, 4830-8, 4830-9, 4830-10, 4830-11, 4830-12, 4830-13, 4830-14, 4830-15, 4830-16 y 4830-17.
- ✓ Los vehículos con motores dedicados a gas natural comprimido vehicular deberán cumplir con lo estipulado en las Normas Técnicas Colombianas NTC 3847 y NTC 4828 referentes a las pruebas y requisitos que deben cumplir las unidades de almacenamiento utilizados para almacenar este tipo de combustible.
- ✓ Todas las instrucciones que hagan alusión al funcionamiento de sistemas de emergencia u otros elementos deberán indicarse en el idioma español.

✓ Las aristas que se presenten en la carrocería ya sea por desniveles o escalones deberán estar demarcadas de color amarillo.

✓ Cada vehículo debe estar provisto de dos extintores tipo ABC; uno de ellos debe estar ubicado próximo al asiento del conductor, con una capacidad mínima de 10 libras; el segundo en el área trasera del autobús ubicado a una altura mínima de 1.20 metros del nivel del piso, los cuales deben estar debidamente señalizados.

- *Ventanería*

✓ Las ventanas deberán cumplir con las condiciones de seguridad y materiales según la norma NTC – 1467 o su equivalente internacional.

✓ Las dimensiones y alturas deben ser conforme a las Normas Técnicas Colombianas

✓ Para el caso de los vehículos tipo padrón las ventanas laterales no podrán presentar división alguna y deberá sujetarse directamente a la estructura de la carrocería utilizando pegantes.

✓ Para el caso de los vehículos tipo Busetón, las ventanas laterales estarán divididas horizontalmente en dos (2) módulos independientes.

- El alto mínimo del módulo superior será equivalente al 30% del alto de la ventana y el alto máximo del módulo superior será el equivalente al 50% del alto de la ventana.

- Todos los módulos inferiores deberán poder fragmentarse o expulsarse, en el primer caso se deberá contar con un martillo de punta metálica endurecida por cada ventana y se dispondrá éste en lugar visible.

✓ Con la finalidad de fijar el vidrio panorámico frontal y trasero, se podrá usar el sistema de empaque.

✓ El vidrio del conductor y los módulos superiores de los vidrios laterales pueden utilizar marco. El material del marco de fijación será aluminio anodizado o pintura electrostática color negro.

✓ La visibilidad inferior de la ventana debe estar entre 650 milímetros y 1000 milímetros medida desde el punto donde se apoyan los pies del pasajero hasta la línea inferior de la ventana. Se permite que la visibilidad inferior se disminuya hasta 500 milímetros medidos de la misma forma dada anteriormente, siempre y cuando cuente con un dispositivo de protección hasta una altura de 650 milímetros.

✓ La visibilidad superior debe ser mínimo de 1750 milímetros para vehículos padrones y de mínimo 1650 milímetros para vehículos tipo busetón.

✓ Las ventanas laterales deberán estar protegidas del agua que escurre por el techo en caso de lluvia, por una canalización; cuando el vehículo es desacelerado y/o acelerado, el sistema de canalización no podrá permitir que el agua se escurra sobre la ventana del conductor o zonas de las puertas de servicio.

- *Condiciones de Accesibilidad*

✓ La disposición de los elementos dentro del vehículo, tales como; asientos, escalones, torniquetes, etc., debe efectuarse de tal forma que permita el fácil acceso y circulación tanto a los pasajeros sin discapacidad como aquellos que tengan algún tipo de movilidad reducida, incluyendo a los que lo hagan en su propia silla de ruedas.

✓ Los pasajeros en silla de ruedas deben ubicarse en sentido de la marcha logrando efectuar su anclaje con cinturones de seguridad que sujeten a la vez el pasajero y su silla de ruedas.

✓ Para el caso de los vehículos padrones, el espacio para discapacitados deberá contar con cinturón de seguridad de tres puntos y ser fijados a la carrocería del vehículo y colocados a una altura del piso del vehículo de 680 milímetros aproximadamente.

✓ Se debe destinar un espacio adyacente al de la silla de ruedas para las personas con discapacidad visual y su perro de asistencia para quienes lo utilicen para su movilización.

✓ Se deberá contar con un sensor en el cinturón de seguridad o en el sistema de anclaje de la silla de ruedas el cual indique al conductor, con una señal audible y luminosa, en el evento que la silla de ruedas no esté debidamente anclada y su ocupante no esté sujeto a la misma con su respectivo cinturón de seguridad. El recorrido desde la puerta de ascenso o ingreso de la persona en silla de ruedas al interior del vehículo hasta el espacio de alojamiento de las sillas de ruedas debe tener un ancho mínimo de 800 milímetros libre de obstáculos.

✓ En caso de utilizarse dispositivos que permitan el acceso de las personas con discapacidad a los vehículos, los instrumentos necesarios para su accionamiento deberán estar instalados en lugares accesibles del compartimiento del automotor, comprendidos entre los 1250 y 1500 milímetros de altura del suelo al piso.

✓ Los vehículos deben instalar en el dintel de las puertas de salida un indicador luminoso y acústico, visibles de próximas paradas y de arranque para las personas con discapacidad visual y auditiva; igualmente, en el dintel exterior del vehículo dos (2) señales luminosas y otra acústica (verde y roja), que indiquen que el vehículo está detenido o que está próximo a arrancar (la señal sonora es imprescindible solo ante el arranque).

✓ Para el caso de los vehículos padrones se deberá atender las disposiciones establecidas en el Decreto 1660 de 2003 y resolución 003636 del 2005 expedidos por el Ministerio de Transporte o normas que las complementen o las remplacen.

Debe señalarse que el indicador luminoso y acústico es responsabilidad del Operador de transporte, dentro de las características de los vehículos y equipos para asegurar las condiciones de accesibilidad, tal y como se describe en el presente aparte y aplicará para todos aquellos vehículos nuevos que ingresen a operar en el Sistema.

c) *Elevadores*

Los elevadores o rampas para el acceso de personas con movilidad reducida deben cumplir con lo siguiente:

✓ Cumplir contar con los requisitos técnicos exigidos en la Norma Técnica Colombiana NTC 4901- 3, en su numeral 5.13 .

✓ La capacidad mínima de elevación del elevador debe estar en 150 kg. Queda excluido el peso de la plataforma y elementos desplazables con la misma.

✓ Como medida de seguridad imprescindible debe tenerse en cuenta que a cualquier accionamiento en los mandos corresponde una respuesta inmediata en la maniobra.

✓ Cuando el sistema se accione se debe presentar un bloqueo del vehículo. El bloqueo del vehículo debe ser simultáneo con el inicio de la operación de despliegue del elevador, el cual simultáneamente bloquee el vehículo y desbloquee la plataforma situada en un punto.

✓ Se debe contar con un sistema auxiliar para el caso que el sistema principal presente avería o daño.

✓ En caso de falta de energía, el elevador debe tener una autonomía suficiente para efectuar un mínimo de maniobras de emergencia, igual al número de plazas para sillas de ruedas de que disponga el vehículo.

✓ La plataforma debe estar provista de protecciones que eviten que la silla de ruedas se salga de la misma por sí sola.

✓ La plataforma debe tener un ancho útil mínimo de 800 mm y una profundidad útil de 1000 mm.

✓ La superficie de la plataforma debe ser del tipo antideslizante, por lo cual es admisible que disponga de un bajo relieve cuya altura no debe exceder de 6 mm.

✓ La velocidad de desplazamiento de la plataforma y partes de la misma no debe ser superior a 220 mm/s. En despliegue y repliegue, la velocidad no debe ser superior a 330 mm/s.

✓ La plataforma se debe diseñar de tal forma que permita su acceso por sus dos frentes, tanto hacia adelante como hacia atrás.

d) Características Ambientales de los Vehículos

- ✓ Se debe certificar que los motores dedicados a diesel a gas natural o a cualquier otro tipo de combustible, seleccionados para la operación en el Sistema SETP, cumplan con los ciclos de pruebas y valores límites de emisiones establecidos por la Directiva 1999/96/CE del parlamento europeo.
- ✓ Para los autobuses nuevos, los motores deben cumplir con la normativa EURO IV o equivalente de acuerdo con el tipo de combustible que se utilice.
- ✓ Sin perjuicio de lo anterior, se debe tener en cuenta el cumplimiento de los requisitos establecidos para la importación de este tipo de vehículos en relación con sus condiciones de impacto ambiental, en particular la obtención del aval de la certificación de emisiones por prueba dinámica exigida en Colombia de forma previa a la importación, expedido por el Ministerio del Medio Ambiente, siguiendo los procedimientos legales establecidos por la Resolución 237 de 1999 del Ministerio del Medio Ambiente y/o por aquellas otras disposiciones vigentes que la complementen, modifiquen o sustituyan en el futuro.
- ✓ Para todos los efectos y de manera permanente durante la vigencia de la operación, todos los vehículos aportados por el operador de transporte a la operación, deben cumplir las siguientes condiciones mínimas de desempeño ambiental:

Todos los vehículos del sistema deben garantizar, el cumplimiento de las normas vigentes sobre niveles máximos de emisiones por fuentes móviles expedidas por autoridad ambiental y/o el Ministerio del Medio Ambiente.

En ningún caso, los vehículos podrán tener niveles de emisiones de ruido superiores a 90 dB(A) externos, de acuerdo al procedimiento de medición establecido en la norma 70/157/EEC y niveles de emisiones que superen los límites establecidos en las referencias y datos expuestos o que las autoridades de transporte y/o ambiente establezcan a futuro.

Si transcurrido el proceso de aclimatación vehicular en los términos y condiciones que determine al efecto de la autoridad ambiental, se encuentra la necesidad de cambiar el tipo o marca de alguno de los componentes del motor o de los elementos de control de emisiones para mejorar el desempeño automotor, se debe solicitar autorización al SETP justificando técnicamente la razón para ese cambio. En ningún caso podrán hacerse modificaciones en el motor que impliquen violación de las normas ambientales.

Dichas autorizaciones no liberarán al operador de transporte de la responsabilidad del cumplimiento de las exigencias contractuales establecidas, ni de las normas ambientales, sabiendo que el control del desempeño ambiental lo podrá desempeñar cualquier entidad competente para ello.

Características Particulares de los Vehículos

A continuación se presentan las características particulares de los vehículos que harán parte del Sistema SETP.

e) Vehículos Padrones

Los vehículos que servirán a la operación de rutas Estratégicas del Sistema SETP, serán tipo padrón. Los pasajeros accederán a los vehículos padrones por las puertas derechas, a desnivel.

Los vehículos padrones deben tener las siguientes características particulares:

- ✓ Deben contar con tres (3) puertas dobles en el costado derecho con su respectiva escalera para el ascenso y descenso de pasajeros.
- ✓ Debe ser un vehículo de un solo cuerpo cuya capacidad sea de 80 pasajeros (sentados y de pie).
- ✓ Debe contar con tanques de almacenamiento de combustible que le permita tener autonomía de al menos de 300 km.
- ✓ El vehículo deberá contar con dispositivos independientes que le permita al conductor identificar y accionar el grupo de puertas que se deben abrir o cerrar en operación.

f) Vehículos Tipo Busetón,

Este tipo de vehículos poseerá puertas derechas y el acceso de pasajeros se realizará a desnivel utilizando escaleras.

Los vehículos tipo Busetón tendrán las siguientes características particulares:

- ✓ Vehículos tipo Busetón con mínimo dos puertas derechas. Una puerta delantera con un ancho mínimo de 1.1 m y otra trasera con ancho mínimo de 0.65 m con su respectiva escalera para el ascenso y descenso de pasajeros.
- ✓ Debe contar con tanques de almacenamiento de combustible que le permita tener autonomía de al menos 250 km.

DECRETO NUMERO 220

Fecha: 17 Octubre de 2017

“POR EL CUAL SE MODIFICAN PARCIALMENTE LOS DECRETOS DISTRICTALES 194 DE SEPTIEMBRE DEL 2012 Y EL DECRETO 288 DE OCTUBRE DEL 2015 POR EL CUAL SE ADOPTO Y MODIFICO EL PLAN PARCIAL SANTA HELENA”

EL ALCALDE DE SANTA MARTA DISTRITO TURÍSTICO, CULTURAL E HISTÓRICO, EN USO DE SUS FACULTADES CONSTITUCIONALES, LEGALES Y,

CONSIDERANDO

Que el artículo 58 de la Constitución Política establece que la propiedad privada es una función social que implica obligaciones, y como tal, le es inherente una función ecológica.

Que el artículo 3° de la Ley 388 de 1997 dispone que el ordenamiento del territorio constituye una función pública que tiene entre otros fines permitir a los habitantes el acceso a las vías públicas, la construcción de infraestructuras de transporte y demás espacios públicos y su destinación al uso común; brindar atención a los procesos de cambio en el uso del suelo y adecuarlo en áreas del interés común, propender por el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, distribuir equitativamente las oportunidades y los beneficios del desarrollo y preservar el patrimonio cultural y natural.

Que de acuerdo con lo establecido por el artículo 19 de la ley 388 de 1997 "Los planes parciales son los instrumentos mediante los cuales se desarrollan y complementan las disposiciones de los planes de ordenamiento, para áreas determinadas del suelo urbano y para las áreas incluidas en el suelo de expansión urbana, además de las que deban desarrollarse mediante unidades de actuación urbanística, macro proyecto u otras operaciones urbanas especiales, de acuerdo con las autorizaciones emanadas de las normas urbanísticas generales, en los términos previstos en la presente ley"

Que el Decreto Nacional 2181 de 2006, modificado por el Decreto Nacional 4300 de 2007, reglamentó parcialmente las disposiciones relativas a planes parciales contenidas en la Ley 388 de 1997, en lo concerniente al procedimiento para su formulación, concertación y adopción.

Que de conformidad con el artículo 673 del Acuerdo 005 de 2000 de Santa Marta ARTICULO 673º Modalidades. Se establecen para el tratamiento de desarrollo las siguientes modalidades: 1. Por plan parcial Suelos urbanos o de expansión, que requieren de un plan parcial, previo al proceso de urbanización.

Que el ARTICULO 767º del mismo Acuerdo define los planes parciales como "instrumentos de planificación asociados a un área específica, mediante los cuales se desarrollan y complementan las disposiciones del plan de ordenamiento sobre los suelos definidos como urbanos o de expansión urbana".

Que el ARTICULO 774º ibídem establece que los Planes Parciales de Expansión Urbana "se aplicarán a zonas dentro del perímetro urbano que no han sido desarrollados y que se constituyen en prioridades para la ciudad: Sector La Concepción– Curinca – Bureche".

Que el ARTICULO 712 del mismo Acuerdo, señala respecto de los Programas VIS. Al incorporar suelos de expansión urbana, se determinarán áreas para el desarrollo de viviendas de interés social acordes a los mecanismos de gestión del plan, sin perjuicio de que este tipo de programas se localicen en áreas urbanas consolidadas, de acuerdo a las normas generales sobre usos del suelo. Parágrafo 1. Localización. Defínanse, en la cabecera Distrital, para la ubicación de la vivienda de

interés social - VIS, las áreas de expansión localizadas sobre el sector de la Carbonera a ambos lados del Río Manzanares, las áreas de la antigua finca Cantilito, sobre el cauce Norte del Río Manzanares, área sobre los bordes de la carretera a Minca hasta el sitio denominado Tres Puentes, y sobre el área de Bureche hasta el límite impuesto por el trazado de la Vía Alternativa al Puerto, donde se encuentra el proyecto Líbano 2000.

Que en el marco del Artículo 868 del Acuerdo Distrital nº 005 de 2000 se faculta a la Secretaría Distrital de Planeación a: "articular las funciones, acciones, y metas de las Secretarías e instituciones que conforman el gabinete Distrital., y será el responsable de la formulación, seguimiento y evaluación de los dos más grandes bastiones de la gerencia pública Distrital: El Plan Integral de Desarrollo y el Plan de Ordenamiento Territorial, en torno a los cuales se elaboraran los planes sectoriales, zonales y parciales, que demande el Distrito. Y de igualo manera, liderará el proceso de planificación a nivel corregimental y comunal"

Que el Artículo 888 del Acuerdo Distrital 005 de 2000 permite a través de planes parciales redistribuir las cargas y beneficios de las zonas geoeconómicas homogéneas entre los propietarios de las mismas y concederles un beneficio mayor de índices constructivos y usos urbanos

Que mediante Decreto 194 de septiembre del 2012 fue adoptado el Plan Parcial Santa Helena, posteriormente modificado con el Decreto 288 de octubre del 2015

Que La Secretaria de Planeación Distrital promueve el plan con el siguiente propósito:

- Habilitar suelo para vivienda de interés social y mejorar la mezcla es estratos socioeconómicos del plan, generando mayor diversidad.
- Redefinir los bordes urbanos, en especial el borde urbano-rural con la ampliación del ámbito del plan hasta el límite del suelo de expansión y el parque Distrital Paz Verde

Que mediante oficio con número de expediente P34102017050069 del 22 de mayo de 2017 la empresa de servicios públicos Electricaribe expidió viabilidad para el servicio de energía eléctrica

Que mediante oficio del 25 de agosto de 2017 la empresa de servicios públicos Veolia expidió factibilidad para el servicio público de acueducto y alcantarillado

Que mediante oficio del 23 de mayo de 2017 con radicado 17-240-111141 la empresa de servicios públicos Gases del Caribe expidió factibilidad para el servicio público de gas domiciliario

Que los días 10 y 18 del mes de mayo de 2017 se realizó el proceso de información pública a propietarios y vecinos colindantes

Que mediante Resolución de Viabilidad nº 060 del 03 del junio de 2017 se expidió viabilidad al proyecto urbanístico

Que se concertaron los temas ambientales con CORPAMAG mediante de Resolución nº 2367 de septiembre 11 de 2017

Que una vez revisado la cartografía y el DTS técnico de soporte cumple con las normas del acuerdo 005 de 2000 y la normativa nacional vigente,

En mérito de lo expuesto,

DECRETA

Capítulo I

Adopción, contenido, delimitación y áreas

Artículo Primero. ADOPCIÓN. El presente decreto tiene como objeto modificar el Plan Parcial "Santa Helena", el cual fue adoptado mediante Decreto 194 de septiembre del 2012 y posteriormente modificado mediante Decreto 288 de octubre del 2015, en los términos del presente Decreto y de conformidad con las consideraciones previamente planteadas. Se modifica el plan parcial en los siguientes aspectos:

- a. Cambio de uso del suelo y densidad habitacional de la manzana nº 1
- b. Redefinición de espacio público para integrar un equipamiento en el parque contiguo a la manzana 10
- c. Modificación del ámbito del plan parcial para regularizar los bordes: integrar el área del polígono que está limitando con el Colegio y la manzana 12 y llevar el límite de forma continua el polígono del parque Distrital Paz Verde

Artículo Segundo. Ámbito del plan parcial. Los predios que hacen parte de la ampliación del ámbito del plan parcial son:

LOTE SUPERMAN-	080-113807	FIDUCIARIA DAVIVIENDA S.A.
LOTE SUPERMAN-	080-113808	
LOTE SUPERMAN-	080-113809	
LOTE SUPERMAN-	080-113821	
LOTE SUPERMAN-	080-113824	
LOTE SUPERMAN-	080-113822	
LOTE SUPERMAN-	080-113830	
LOTE SUPERMAN-	080-113831	
LOTE SUPERMAN-	080-113839	
LOTE SUPERMAN-	080-113840	
LOTE SUPERMAN-	080-113841	ISABEL MARGARITA MAYA DE CEBALLOS
LOTE SUPERMAN-	080-113842	
LOTE AMPLIACIÓN ÁMBITO	080-66977	

Parágrafo uno: La información del presente artículo es de carácter indicativo y corresponde a información suministrada por los propietarios, cualquier modificación en la titularidad del derecho de dominio de los inmuebles no implica su exclusión.

Parágrafo dos: En el documento técnico de soporte se especifica la cartera con las coordenadas geográficas de los nuevos límites del plan parcial.

Artículo Tercero. Documentos del plan. Hacen parte integral del plan los siguientes documentos:

1. Decreto de adopción
2. Documento técnico de soporte
3. Cartografía
 - a. Plano de adopción
 - b. Plano de áreas de actividad
 - c. Plano de alturas
 - d. Plano de espacios públicos y equipamientos
 - e. Plano de redes

Artículo Cuarto. Cuadro de áreas. El plan parcial Santa Helena quedará conformado por las siguientes áreas:

	TOTAL	Adopción Decreto 194 de 2012 y Decreto 288 de 2015	Modificación ámbito
ÁREA BRUTA (Según Topográfico)	587.377,56	506.692,87	80.684,69
AFECTACIONES	69.601,10	62.321,80	7.279,30
SERVICIOS PÚBLICOS / SUMINISTRO AGUA POTABLE	3.828,80	3.828,80	-
ZMPA QUEBRADA JAPÓN	65.772,30	58.493,00	7.279,30
ÁREA NETA URBANIZABLE (BASE CÁLCULO)	117.842,47	44.437,07	73.405,40
CESIONES PÚBLICAS: PARQUES Y EQUIPAMIENTOS	127.030,18	116.845,00	10.185,18
PARQUES Y ZONAS VERDES	82.888,18	75.540,00	7.348,18
EQUIPAMIENTOS	44.142,00	41.305,00	2.837,00
CESIÓN VÍAS	41.986,60	35.668,15	6.318,45
MALLA VIAL VEHICULAR	36.989,74	31.019,15	5.970,59
MALLA VIAL PEATONAL	4.996,86	4.649,00	347,86
CESIONES ADICIONALES	12.037,00	12.037,00	-
ZONAS VERDES ADICIONALES	12.037,00	12.037,00	-
TOTAL CESIONES PÚBLICAS	170.868,60	164.550,15	6.318,45
AREA ÚTIL	336.722,69	279.820,92	56.901,77
USO RESIDENCIAL / VIP-VIS	327.938,70	271.036,93	56.901,77
USO COMERCIO Y SERVICIOS	8.783,99	8.783,99	-

parágrafo 1: En el proceso de incorporación podrán modificarse las áreas privadas de los predios, las áreas de cesión serán mínimo las que se definen en este plan.

Capítulo II

Cargas urbanísticas y sistemas

Artículo Quinto. Espacio público. El espacio público correspondiente a la ampliación del ámbito es el siguiente:

	TOTAL	Adopción Decreto 194 de 2012 y Decreto 288 de 2015	Modificación ámbito
PARQUES Y ZONAS VERDES	82.888,18	75.540,00	7.348,18

Artículo Sexto: Lineamientos para el diseño urbano del espacio público. La concepción y urbanización de los espacios públicos del plan deberán contemplar arborización como mínimo en el 70% del total de las mismas, garantizando confort climático, el 30% restante serán zonas duras dedicadas a juegos o para actividades que requieran el montaje temporal de amoblamiento urbano. Al igual se debe considerar:

- En el espacio público se podrán ubicar las bocas de los pozos de extracción de agua, las estructuras necesarias para su funcionamiento deberán estar integradas al diseño de estos espacios
- El parque central deberá contemplar un carril para bici usuarios que deberá conectarse con las alamedas
- En el espacio público se deberán plantar árboles con el fin de crear áreas con sombra en un porcentaje no menor al 60% de la superficie. La proporción de especies será de: especies nativas de hoja perenne en un 70% y especies frutales en un 30%

Parágrafo 1. La urbanización de los espacios públicos es una obligación del constructor y el diseño de estas áreas se adopta con el plan parcial.

Parágrafo 2. Para la expedición de licencias de urbanismo el promotor deberá presentar un diseño general de las áreas de espacio público que será aprobado por la Secretaría de Planeación Distrital

Parágrafo 3. Las obras deberán ser entregadas al Distrito de Santa Marta cuando se termine el proceso de urbanización

Artículo Séptimo. Equipamientos públicos colectivos. Las áreas definidas como suelo para equipamiento público correspondientes a la ampliación del plan parcial son las siguientes:

	TOTAL	Adopción Decreto 194 de 2012 y Decreto 288 de 2015	Modificación ámbito
EQUIPAMIENTOS	44.142,00	41.305,00	2.837,00

Artículo Octavo. Lineamientos para los equipamientos públicos colectivos. Los equipamientos podrán estructurarse en nodos que permita tener varios servicios en el mismo suelo, para ellos las actividades que allí se desarrollan deberán ser complementarias. Los siguientes lineamientos se deberán integrar al diseño:

- La ocupación máxima del 50%
- Deberán construir plazas o plazoletas en los accesos para mitigar los flujos, en una relación de 0,9 m2 por cada usuario
- No podrán construir muros perimetrales sólidos en una relación mayor a 30% lleno y mínimo del 70% vacío.
- Los estacionamientos no podrán ubicarse sobre el espacio público y sólo deberán contemplar un acceso y una única salida para el conjunto de ellos

Artículo Noveno. Redefinición de espacio público para equipamientos. Limitando con la manzana 10 serán redefinidos tres mil metros cuadrados (3.000 m2) de espacio público que se trasladarán a las áreas de cesión de la ampliación del ámbito. Este espacio será destinado para un equipamiento.

Artículo Décimo. Sistema vial. Los perfiles viales están definidos en el plano nº 3, denominado Sistema Vial

Artículo Undécimo. Lineamientos para el sistema vial. Los perfiles viales deberán contemplar las siguientes características:

- Las redes de energía, telecomunicaciones y demás que estén ubicadas sobre el área de andén del perfil vial deberán estar soterradas
- Los andenes deberán ser pavimentados con adoquines o losetas de concreto

- Las especies que se deben plantar en los perfiles viales sobre los andenes con una distancia entre ellos máxima de 3 metros lineales, estas deberán ser especies nativas de hoja perenne en un 70% y especies frutales en un 30%. se considera cumplida la obligación cuando los árboles superen una altura de 1,50m.
- Se deberán construir los andenes con las normas vigentes para el tránsito de personas en condición de discapacidad

Artículo Duodécimo. Sistema de acueducto y alcantarillado. El sistema de acueducto y alcantarillado deberá ser diseñado y aprobado por la empresa prestadora de servicios públicos, previa adopción de la expedición de licencia de urbanismo.

Parágrafo. El máximo de unidades de vivienda será la contenida en este decreto.

Artículo Decimotercero. Cesiones anticipadas de cargas urbanísticas. Se podrán ceder al Distrito de manera anticipada las áreas de cargas urbanísticas obligatorias descritas en este capítulo sin que la cesión exima al promotor, desarrollador, constructor y/o propietario de suelo de la obligación de urbanizar la misma.

Las áreas cedidas con anterioridad no deberán tramitar permisos de intervención de espacio público para adelantar su proceso de urbanización, sin embargo, deberán tramitar las licencias respectivas para el proceso de urbanización.

Parágrafo. Las cesiones anticipadas deberán cederse de forma concertada con la Secretaría Distrital de Planeación o la entidad Distrital que se delegue para tal fin

Artículo Decimocuarto. Entrega de cesiones. Se concluirá la obligación de urbanización de las cargas urbanísticas cuando se entreguen las cesiones urbanizadas a la Secretaría Distrital de Planeación o a quien se delegue para recibir estas áreas.

Capítulo III Aprovechamientos urbanísticos

Artículo Decimoquinto. Aprovechamientos urbanísticos. Los aprovechamientos urbanísticos son los siguientes:

Manzana	Área útil	Área de actividad	Índice de ocupación máxima /sobre área útil	Índice de construcción máxima /sobre área útil	pisos	Densidad habitacional por hectárea neta urbanizable
Mz - 1	12.431,06	VIS	0,7	1,75	6	250
Mz - 13	17.361,17	VIS	0,7	1,75	6	250
Mz - 14	7.697,49	VIS	0,7	1,75	6	250
Mz - 15	31.843,11	VIS	0,7	1,75	6	250

Artículo Decimosexto. Obligación VIP. La obligación VIP está cubierta en la totalidad del plan, razón por la cual las manzanas contenidas en el artículo 15 no tienen esa obligación.

Artículo Decimoséptimo. Normas de habitabilidad. Las normas de habitabilidad: aislamientos, retrocesos, estacionamientos, retiro entre torres, serán las contenidas en el plan parcial.

Capítulo IV Compensaciones por edificabilidad adicional

Artículo Decimoctavo. Compensación manzana nº 1. La edificabilidad adicional es la diferencia entre 90 viviendas por hectárea neta urbanizable y 250 viviendas por hectárea neta urbanizable

Artículo Decimonoveno. Compensación manzanas nº 13, 14 y 15. La compensación será por el total de unidades construidas

Artículo Vigésimo. Liquidación de la compensación. Compensación mediante el pago de 2,8 Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (SMMLV) por cada vivienda adicional. En el caso que se defina compensar a través de pago en dinero, se deberá pagar el monto de la liquidación respectiva en la etapa de expedición de la Licencia Urbánística solicitada.

Parágrafo. La compensación podrá ser paga en dinero, obras o en subsidios a la vivienda previa concertación con la Alcaldía Distrital.

Capítulo VII Disposiciones finales

Artículo Vigésimo Primero. Publicación. El presente Decreto regirá a partir de la fecha de su ejecutoria y de conformidad con el artículo 73 de la Ley 1437 de 2011, la presente resolución será publicada en la Gaceta Distrital, en la página electrónica de la entidad y en un medio masivo de comunicación.

Artículo Vigésimo Segundo. Recursos en vía gubernativa. Teniendo en cuenta que la presente resolución constituye un concepto favorable de viabilidad, contra la misma no proceden recursos en vía gubernativa de conformidad con lo establecido en el Parágrafo 3 del Artículo 9 del Decreto 2181 de 2006, modificado por el artículo 5 del Decreto Nacional 1478 de 2013 y compilado en el Decreto 1077 de 2015.

NOTIFÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

17 octubre de 2017

RAFAEL ALEJANDRO MARTÍNEZ
Alcalde Distrital

FRANCISCO GARCÍA RENTERÍA
Secretario de Planeación Distrital

CARLOS IVÁN QUINTERO DAZA
Director Jurídico Distrital