



SANTA MARTA

El cambio es **imparable**

SETP

Sistema Estratégico de Transporte Público

Santa Marta

Santa Marta, 15 de febrero de 2022

Señores

GREGORIO ELJACH PACHECO

Secretario General

SENADO DE LA REPUBLICA

Secretaria.senado@senado.gov.co

000097

JOSÉ ANTONIO OCAMPO GAVIRIA

Ministro De Hacienda y Crédito Público

JORGE IVÁN GONZÁLEZ BORRERO

Director Del Departamento Nacional De Planeación - DNP

OSCAR JANUARIO BOCANEGRA RAMÍREZ

Asesor Oficina Asesora de Jurídica

Ministerio De Hacienda y Crédito Público

SEBASTIÁN RAMÍREZ FLECHAS

Asesor de la Dirección General

Departamento Nacional De Planeación - DNP

Asunto: Respuesta del Traslado de Interrogantes Proposición 167 Debate Control Político.

Referencia: MinHacienda No. 2-2023-006414
DNP No. 20233100069781

Reciban un cordial saludo,

En atención a los interrogantes trasladado por competencias al Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta, nos permitimos dar respuesta a cada uno de ellos de la siguiente forma:

TRASLADO DE INTERROGANTES MINISTERIO DE HACIENDA:

1. ¿Cuáles son las garantías jurídicas y el respaldo frente a la inversión que como transportadores de los futuros SETP's se han realizado y asumido, en acatamiento de las directrices del Gobierno Nacional?

En relación con las garantías jurídicas frente a la inversión privada de los futuros Operadores de Transporte es preciso resaltar que, en el marco de las disposiciones señaladas en el Decreto Distrital 090 de 2018, por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 471 de 2009, que adoptó el Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta, la Alcaldía Distrital mediante Resolución No. 1562 del 21 de mayo de 2018, autorizó la celebración del Convenio de Colaboración Empresarial para la Conformación de un Administrador y Operador Unificado del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Distrital de Santa Marta.

Como consecuencia de este convenio, se mantuvo la vinculación del sector privado a través de la Sociedad Sistema Integrado de Transporte Urbano de Santa Marta D.T.C.H S.A.S-STU Santa Marta SAS, la cual fue constituida por las cuatro empresas de transporte habilitadas en el Distrito, COOTRANSMAG LTDA., RODATURS S.A., TRANSPORTE BASTIDAS S.C.A., y RODAMAR S.A.S., como paso previo al proceso de reorganización de cara la implementación del SETP.

Seguidamente, el Distrito a través de la Secretaría de Movilidad Multimodal y Sostenible, y el SETP Santa Marta S.A.S, en su calidad de ente gestor del Sistema, desarrolló un proceso participativo de socialización y concertación con los actores del Transporte Público Colectivo, tendientes a la modificación de las condiciones contenidas en el Decreto Distrital 090 de 2018, con el fin de avanzar en el proceso de implementación del SETP.

Como resultado de ese proceso de diálogo, se logró la concertación con los actores de un borrador del Decreto para ajustar las condiciones para el proceso de reorganización del servicio en el marco de la transición del transporte público colectivo hacia la implementación del sistema estratégico de transporte público, proceso que se materializó con la expedición el 15 de octubre de 2021 del DECRETO 232 DE 2021 "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA PARCIALMENTE EL DECRETO DISTRITAL 090 DE 2018, SE DEROGA PARCIALMENTE Y SE MODIFICAN ALGUNOS ARTÍCULOS DEL DECRETO DISTRITAL 459 DE 2019 Y SE AJUSTAN LAS CONDICIONES EN EL MARCO DEL PROCESO DE REESTRUCTURACIÓN DEL SERVICIO Y REORGANIZACIÓN EMPRESARIAL PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTA MARTA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

De acuerdo con las líneas de acción señaladas, si bien los Decretos Distritales 471 de 2009 y 090 de 2018, modificado por los Decretos Distritales 232, 341, 342 de 2021 y 055 de 2022, establecen condiciones de diseño, operación, seguimiento y control del Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP del Distrito de Santa Marta, así como requerimientos y obligaciones de los operadores de transporte en el tránsito a su implementación, corresponde adicionalmente a la Secretaría de Movilidad Multimodal y Sostenible del Distrito, como autoridad de transporte competente dentro de la jurisdicción, de introducir la concreta modificación a **los permisos de operación**, exigiendo al operador la adaptación de la oferta a las nuevas condiciones en cuanto a rutas, horarios, frecuencias, capacidad transportadora y demás características del servicio. Así, reunidas las condiciones de organización del servicio e introducidos estos como términos de los permisos de operación vigentes en ejercicio de las facultades de reorganización, se conforma el contenido regulatorio que le permitirá a la autoridad la "vigilancia y control sobre la actividad desarrollada, [y...] exigir del operador del servicio el cumplimiento debido y la ejecución del mismo..." teniendo como parámetros los términos exigidos por lo dispuesto en la regulación nacional y territorial, las condiciones distritales de organización de Sistema y los alcances de la autorización que se contiene en los permisos de operación de las rutas o servicios SETP.

Las condiciones para la reorganización del servicio que mediante la expedición de los actos administrativos (permisos de Operación) se adoptan, se fundamentan en los estudios de estructuración técnica, legal y financiera desarrollados en el año 2014 - 2015 por la firma BONUS, a los cuales el Departamento Nacional de Planeación, mediante comunicación No 20178640565601 de 19 de septiembre de 2017, otorgó el aval en su momento requerido; estudio que fue objeto de análisis y de un ejercicio técnico de actualización realizado por los profesionales del grupo de operación del Ente Gestor y que ha permitido complementar su versión inicial en dirección a garantizar la plena implementación y adecuar la oferta del Sistema a las características actuales de las necesidades de servicio por parte de los usuarios y a la mejor configuración de la movilidad del distrito, respondiendo adecuadamente a la variación de las circunstancias que acontecieron entre la entrega del estudio en el año 2015, ocurrida como parte del proceso de estructuración, y la resolución de reorganización del servicio que aquí se expide y que acontece dentro del proceso de implementación del sistema previamente estructurado.

En ese sentido, en materia de Transporte Público Colectivo, le corresponde a la Secretaría de Movilidad Multimodal y Sostenible del Distrito de Santa Marta, como autoridad de transporte de la jurisdicción, determinar la necesidad real de flota para atender la demanda en condiciones de calidad, seguridad, accesibilidad y oportunidad, formando parte de sus competencias la determinación de la capacidad transportadora que se la autoriza a las empresas de transporte público de pasajeros en el marco del TPC, en su transición al Sistema y en la operación plena del SETP de Santa Marta, según se lee en el numeral 3 del artículo 2.2.1.2.2.3., en el inciso primero del artículo 2.2.1.2.2.1.4., en el parágrafo 1 del artículo 2.2.1.2.2.1.2. del Decreto Nacional 1079



de 2015 y en el numeral 19 del artículo 197 del Decreto Distrital 312 de 2016, particularmente en este último, que le asigna la función de *“Adoptar políticas de renovación, reposición y modernización del parque automotor... de transporte público urbano”*.

Así mismo y de conformidad con los estudios técnicos de estructuración y su actualización, para la ejecución de la totalidad del diseño operacional del Sistema, se requiere de un mínimo y un máximo de vehículos, para lo cual se tiene en cuenta la asignación de flota en los diferentes periodos del día hábil, tomando en cuenta los diagramas de carga (demanda) de la rutas, la tipología vehicular del sistema definida en el Anexo de tipología Vehicular del Decreto Distrital 232 de 2021, así como los criterios de capacidad y tiempo de espera de los usuarios, optimizando los procesos de operación y mantenimiento que garantiza la eficiencia financiera y de sostenibilidad del sistema.

La modificación a la dimensión y tipología de la flota de transporte público colectivo en el Distrito de Santa Marta, entendida como la sumatoria o la totalidad de los vehículos requeridos y autorizados para la prestación del servicio en la modalidad dentro de la jurisdicción distrital, implica una modificación de la capacidad transportadora asignada mediante la Resolución 04044 de 15 de noviembre de 2012 a cada una de las empresas a durante 20 años, en los cuales se consideraron los criterios de equidad y proporcionalidad de las empresas en el mercado exigidos para los procesos de reorganización del servicio por el artículo 2.2.1.2.2.1.2. del Decreto 1079 de 2015 y atendiendo la regulación distrital del procedimiento de reposición contenida en el Decreto Distrital 201 del 18 de septiembre de 2017 y las condiciones dispuestas en el Decreto Distrital 232 de 2021 y sus modificatorios.

En este sentido, cabe distinguir la reorganización como forma de implementación de los servicios del Sistema Estratégico de transporte Público – SETP, la cual configura el esquema jurídico para materializar las facultades que a las autoridades corresponden y que, en dirección a asegurar la prestación eficiente del servicio público y resguardar las inversiones realizadas por parte de los privados, el cual se materializa a través de los permisos de Operación durante un tiempo prudencial que garantice el retorno de las inversiones realizadas a través de la tarifa Usuario.

De igual forma, acorde a lo descrito en el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “PACTO POR COLOMBIA, PACTO POR LA EQUIDAD”, el Honorable Concejo Distrital aprobó el Acuerdo No. 019 de 30 de diciembre de 2022 “POR MEDIO DEL CUAL SE FACULTA A LA ALCALDESA DISTRITAL DE SANTA MARTA PARA CREAR Y REGLAMENTAR EL FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA Y SUBVENCIÓN CON EL FIN DE CONTRIBUIR A LA REDUCCIÓN DE LA DIFERENCIA ENTRE LA TARIFA TÉCNICA Y LA TARIFA AL USUARIO Y A LA SOSTENIBILIDAD DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTA MARTA”, que al respecto establece en su artículo 1 “FACÚLTESE pro tempore a la Señora Alcaldesa del Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta, por el término de seis (6) meses contados a partir de la publicación del presente Acuerdo, para crear y reglamentar el Fondo de Estabilización Tarifaria y Subvención con el fin de contribuir a la reducción de la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario y a la sostenibilidad del Sistema Estratégico de Transporte Público del Distrito Turístico, Cultural e Histórico de santa Marta, como cuenta especial, sin personería jurídica, adscrita a la Secretaría de Hacienda del Distrito”, permitiendo así contribuir a la reducción de la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa cobrada al usuario y a la sostenibilidad del Sistema Estratégico de Transporte Público de la ciudad de Santa Marta.

INTERROGANTES ADICIONALES DNP:

2. En los resultados de las ETLF, se establece que para que cierre el modelo financiero, se hace necesario la reducción del parque automotor, lo que implica la salida del negocio de los pequeños transportadores

históricos, sin que haya claridad sobre cómo se va a dar una salida digna de los pequeños empresarios ni cómo van a ser indemnizados.

Desde la Alcaldía Distrital y el SETP Santa Marta, se ha buscado facilitar la participación de los pequeños propietarios en el proceso de reorganización del transporte público. Como muestra de ello, desde finales del año 2019 se han realizado más de 40 mesas de trabajo con las empresas de transporte público colectivo, propietarios de autobuses y conductores, generándose desde el Administración Distrital los espacios para la participación entre los actores facilitando el diálogo entre ellos para evaluar cada una de las condiciones a cumplir por parte de los actores en el marco del proceso de reorganización.

En ese marco y con el fin de facilitar esa participación de los propietarios, las mesas de concertación permitieron la revisión de temas de interés de los propietarios en materia de reorganización empresarial, democratización de la propiedad, participación de empresas y propietarios, modelos financieros, caracterización del parque automotor, tipología vehicular, incluyendo la reposición de vehículos, temas que permitieron la expedición del Decreto 232 de 2021, en el cual se encuentran consignadas las condiciones para la implementación del SETP en Santa Marta.

En materia de reducción del parque automotor, debe aclararse que, si bien la implementación del SETP requiere la reducción del parque automotor para adoptar la tipología vehicular definida por el Ente Gestor de cara a la operación del Sistema, no es menos cierto que en el Decreto 232 de 2021 se estableció que los propietarios de autobuses podrán participar en el nuevo agente operador de transporte ingresando en calidad de socio y/o en calidad de arrendatario de tal manera que el propietario conserve la propiedad del vehículo pero reciba una contraprestación pactada por las partes en el contrato, tal como se maneja en los contratos de vinculación del transporte público colectivo, a diferencia que este tipo de vinculación se suscribiría bajo nuevas condiciones concertadas por las partes siendo susceptible de garantías legales.

En ese sentido, el Decreto 232 de 2021, reitera que se debe garantizar la democratización de la propiedad de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.2.3 del Decreto Nacional 1079 de 2015; no obstante, es preciso señalar que, aun cuando la participación de los propietarios con dos o menos autobuses es fundamental para garantizar la democratización de la propiedad, no es menos cierto que la responsabilidad de la prestación del servicio en los SETP debe estar a cargo de empresas de transporte público colectivo debidamente habilitadas, y, de acuerdo con los artículos 2.2.1.1.9.1 y 2.2.1.1.9.2 del Decreto 1079 de 2015, es a las empresas a las que se les asigna una capacidad transportadora con la que prestan los servicios que le han sido autorizados y por la cual deben responder ante la autoridad de transporte, razón por la cual, el parque automotor no puede estar por fuera de los límites de la capacidad transportadora fijada a la empresa, para lo cual se establecen en los permisos de operación las pautas para la transición, racionalización y modernización del parque automotor.

3. ¿Cómo y cuáles son los vehículos que se tienen que adquirir para el SETP, cuando no existen las condiciones para gas, eléctricos y Euro VI? ¿Cómo es el cierre financiero con el costo de estos vehículos?

Los vehículos a vincular una vez inicie el SETP de Santa Marta, como flota nueva deberán cumplir como mínimo con las regulaciones descritas en la normatividad en la materia:

- Ley 1964 del 11 de julio de 2019. Por medio del Cual se promueve el Uso de Vehículos Eléctricos en Colombia.
- Ley 1972 del 11 de julio de 2019. Por Medio del Cual se establece la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente sano estableciendo medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes de fuentes móviles y se dictan otras disposiciones.



- Resolución Nacional 0910 de 2008. Por la cual se reglamentan los niveles permisibles de emisión de contaminantes producidos por fuentes móviles terrestres, se definen los equipos y procedimientos de medición de dichas emisiones, se reglamenta el artículo 91 del Decreto 948 de 1995 y se adoptan otras disposiciones.
- Resolución Nacional 1111 de 2013. Por la cual se modifica la Resolución 910 de 2008, dispone en el artículo 4 los límites máximos de emisión permisibles para vehículos pesados con motor ciclo diésel evaluados mediante ciclos ESC, ETC y ELR, los cuales corresponden a los niveles máximos establecidos para el estándar de emisión Euro VI.
- Resolución Nacional 2502 de 2018. Por la cual se extiende la vigencia de la Resolución 910 de 2008, modificada por la Resolución 1111 de 2013.
- Resolución Nacional 40177 de 2020. Por la cual se definen los energéticos de bajas o cero emisiones teniendo como criterio fundamental su contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente y se adoptan otras disposiciones. Esta última resolución del 03 de julio de 2020, establece para efectos de lo previsto en el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006, modificado por el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019, se consideran los combustibles limpios los energéticos de cero o bajas emisiones en el transporte terrestre para municipios, distritos y áreas metropolitanas:
 1. Energéticos de Cero Emisiones:
 - a. Hidrogeno.
 2. Energéticos de Bajas Emisiones:
 - a. Gas Natural.
 - b. Gas licuado del Petróleo.
 - c. Gasolina, alcohol carburante y sus mezclas, con contenido de azufre de 50 ppm.
 - d. Diésel, biodiesel y sus mezclas, con contenido de azufre máximo de 50 ppm.

Los energéticos de que trata el literal c) serán considerados de bajas emisiones teniendo en cuenta lo siguiente:

- i) Desde la Publicación de la resolución, hasta el 30 de diciembre del año 2030, el contenido de azufre será de máximo 50 ppm.
- ii) Desde 31 de diciembre del año 2030 en adelante, el contenido de azufre será de máximo 10 ppm.

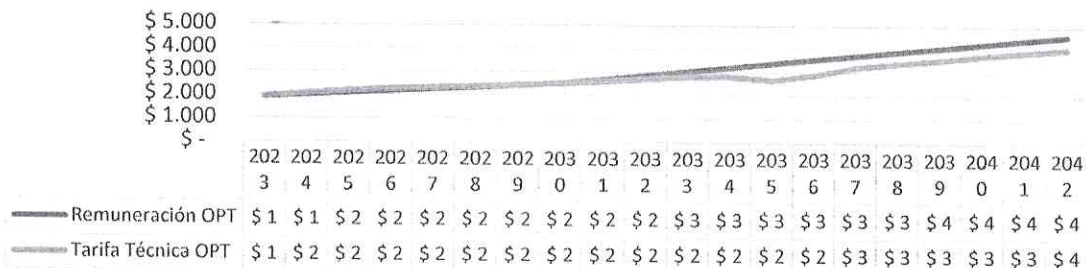
Los energéticos de que trata el literal d) serán considerados de bajas emisiones teniendo en cuenta lo siguiente:

- iii) Desde la publicación de la resolución, hasta el 30 de diciembre de 2020, el contenido de azufre será de máximo 50 ppm.
 - iv) Desde el 31 de diciembre de 2020, y hasta el 31 de diciembre de 2022, el contenido de azufre será de máximo 20 ppm.
 - v) Desde el primero de enero de 2023, y hasta el 30 de noviembre 2015, el contenido de azufre será de máximo 15 ppm.
 - vi) Desde el primero de diciembre de 2025 en adelante, el contenido de azufre será de máximo 10 ppm.
- Ley 2128 de 04 de agosto de 2021. Por medio del cual se promueve el abastecimiento, continuidad, confiabilidad y cobertura del gas combustible en el País.
 - Norma Técnica Colombiana NTC 5206, versiones 2009 y 2019 o última versión o las reemplace o las sustituya.

- Vehículos accesibles, Decreto 1660 del 2003, NTC 5701 y NTC 5206 últimas versiones o las que las sustituyan.
- Normas Técnicas Colombianas NTC; 1884, 2042, 1020, 3586, 1256, 1303, 1304, entre otras que se describen en el documento.
- Norma FMVSS 302 o equivalente a nivel internacional
- Norma ISO 303/63 E
- Manual de imagen del SETP de Popayán.
- Código Nacional de Tránsito.
- Actualización de la Contribución Determinada a Nivel Nacional de Colombia (NDC)
- El 75% de la Carrocería deberá ser de procedencia y fabricación Colombiana.
- Por Disposiciones Operacionales, Solo la puerta trasera del autobús tendrá la función de acceso para PMR (Movilidad Reducida) por puerta trasera con ayuda de conductor. En ese sentido el ingreso y validación de Pasajes a usuarios en general se realizará por Puerta delantera, por lo cual se deberá garantizar el ancho mínimo requerido para la instalación de equipos de conteo, control de acceso y validación de pasajes. La puerta trasera será utilizada además del acceso PMR para la salida de pasajeros.

En cuanto a las condiciones para la implementación de las tipologías vehiculares, la ciudad de Santa Marta, ha determinado el uso a partir de la entra en Operación del Sistema de Gas Natural Vehicular y eléctrico acorde a la normatividad anteriormente esbozada, por lo cual los patios y talleres del Sistema Estratégico de Transporte cuenta en sus diseños las especificaciones para el aprovisionamiento con estos dos energéticos, además del Diesel para la flota actual del Sistema.

En cuanto al cierre financiero para la implementación de dichas tecnologías, es importante señalar que para el Sistema Estratégico de la Ciudad de Santa Marta, se cuenta con un plan de ingreso gradual de flota lo que permite contar con un balance positivo entre la tarifa técnica y la tarifa Usuario resultante, sin embargo las proyecciones de recuperación de demanda no permiten el reflejo inmediato de la misma, teniéndose entre los años 2023 y 2029 la necesidad de incorporación de recursos provenientes del Fondo de Estabilidad Tarifaria para suplir la diferencia entre las mismas, con ocasión al castigo realizado por la recuperación comercial de la prestación del servicio post pandemia.




Fuente: Elaboración propia.

De esta manera esperamos haber dado respuesta de fondo a cada uno de los interrogantes

Atentamente,


JAIME PAUL BERNAL TOLOZA
Secretario General

	Nombre	Cargo	Firma
Proyectó:	Boris Barreto Alzate	Coordinador del área de Operaciones	
Revisó:	José Miguel Del Toro Ali	Área Secretaria General	
Los arriba firmantes declaramos que hemos revisado el presente documento y lo encontramos ajustado a las normas y demás disposiciones jurídicas y/o técnicas vigentes.			