



MUNICIPIO DE MEDELLIN

Gaceta Oficial

Nº 4659

Año XXV - 86 páginas

Creada por Acuerdo Nº 5 de 1987 del Concejo Municipal

Dirección
**Secretaría de Gestión
Humana y Servicio a la
Ciudadanía**

Coordinación
**Archivo Central
Alcaldía de Medellín**

**Medellín,
Enero 8 de 2020**

Contenido	Pág.
ACUERDO No. 33 (DICIEMBRE 20 DE 2019) <i>POR MEDIO DEL CUAL SE APRUEBA EL PRESUPUESTO DE INGRESOS Y GASTOS PARA LA VIGENCIA FISCAL 2020 DEL INSTITUTO TECNOLÓGICO METROPOLITANO.</i>	2
CONTRATO MODIFICATORIO	8
Decreto N° 0003 DE 2020 (01 de enero) <i>"Por medio del cual se realizan unos nombramientos ordinarios en la Administración Municipal"</i>	10
DECRETO 0010 DE 2020 ENERO 03 <i>"Por medio del cual se realizan unos nombramientos ordinarios en la Administración Municipal"</i>	12
RESOLUCIÓN METROPOLITANA No. 00-003286 (noviembre 25 de 2019) <i>Por la cual se fijan los Parámetros de orden técnico, legal y financiero para la operación del servicio público de transporte Masivo de pasajeros "Estación Caribe – Calle 30 y viceversa" por el corredor de la Avenida 80 y algunas vías aledañas.</i>	14
RESOLUCIÓN METROPOLITANA Nro.00-003887 (diciembre 27 de 2019) <i>Por la cual se modifica la Resolución Metropolitana Nro. 003286 de 2019 "Por la cual se fijan los Parámetros de orden técnico, legal y financiero para la operación del servicio público de transporte Masivo de pasajeros "Estación Caribe – Calle 30 y viceversa" por el corredor de la Avenida 80 y algunas vías aledañas."</i>	23
RESOLUCIÓN METROPOLITANA No. 00-004021 (diciembre 30 de 2019) <i>Por la cual se adopta el procedimiento para la declaratoria de incumplimiento de las condiciones de uso del Sistema de Bicicletas Públicas del Valle de Aburrá EnCicla y se establecen las consecuencias contractuales</i>	28
RESOLUCIÓN 201950122934 DE 2019 (DICIEMBRE 26) <i>"Por medio de la cual se definen y se reglamentan los corredores de Redes Camineras en el Municipio de Medellín".</i>	32
RESOLUCIÓN 201950122935 DE 2019 (Diciembre 26) <i>"Por medio de la cual se definen los corredores de cicloinfraestructura y su uso en el Municipio de Medellín".</i>	37
RESOLUCIÓN NÚMERO 201950124514 DE 2019 (Diciembre 27) <i>"Por medio de la cual se modifica el sentido de circulación de la Carrera 52A Alhambra entre las Calles 45 Amador y 46 Maturín"</i>	53
RESOLUCIÓN 201950124570 DE 2019 (diciembre 27) <i>"Por la cual se precisa la cartografía oficial en algunos mapas protocolizados con el Acuerdo 48 de 2014, derivada de los resultados de los estudios de amenaza de detalle para el predio denominado "El Papi" ubicado en la vereda Buga del corregimiento de Altavista."</i>	55
RESOLUCIÓN N° 201950124578 DE 2019 (Diciembre 27 de 2019) <i>Por la cual se precisan algunos mapas de la cartografía oficial protocolizada con el Acuerdo 48 de 2014 – POT, por inexistencia de cuerpo de agua denominado Quebrada la Lomita, y su retiro.</i>	81

ACUERDO No. 33
(DICIEMBRE 20 DE 2019)

POR MEDIO DEL CUAL SE APRUEBA EL PRESUPUESTO DE INGRESOS Y GASTOS PARA LA VIGENCIA FISCAL 2020 DEL INSTITUTO TECNOLÓGICO METROPOLITANO.

EL CONSEJO DIRECTIVO del Instituto Tecnológico Metropolitano, en uso de sus atribuciones legales y, en cumplimiento de la ley 30 de 1992, artículo 65 literal f y del Estatuto General de la Institución, con sujeción al Acuerdo N° 142 de 2019, publicado en Gaceta de diciembre 11 de 2019, por medio del cual se establece el Presupuesto General del Municipio de Medellín para la vigencia fiscal 2020 Decreto N° 2405 del 16 de diciembre de 2019, por medio del cual se liquida el Presupuesto General del municipio de Medellín para la vigencia fiscal 2020.

2018, el Alcalde de Medellín expidió el Decreto N° 2405 del 16 de diciembre de 2019, por medio del cual se liquida el Presupuesto General del municipio de Medellín para la vigencia fiscal 2020.

Que el Instituto Tecnológico Metropolitano, requiere la aprobación del presupuesto de la vigencia fiscal 2020, por parte del Consejo Directivo de la Institución, para su posterior liquidación por parte del Rector.

CONSIDERANDO

Que el Honorable Concejo Municipal expidió el Acuerdo N° 142 de 2019, publicado en Gaceta de diciembre 11 de 2019, por medio del cual se establece el Presupuesto General del Municipio de Medellín para la vigencia fiscal 2020.

Que de conformidad con lo establecido en el artículo 64 del Decreto 006 de 1998, en concordancia con el artículo 67 del Decreto Ley 111 de 1996 y el Decreto 1005 de

ACUERDA:

IMERA PARTE

PRESUPUESTO DE INGRESOS Y GASTOS

ARTÍCULO PRIMERO: Aprobar el presupuesto de ingresos y de gastos para la vigencia fiscal 2020, del Instituto Tecnológico Metropolitano conforme a la aprobación del Concejo Municipal y ordenar su liquidación por parte del Rector, así:

INSTITUTO TECNOLÓGICO METROPOLITANO					
PRESUPUESTO 2020					
FUENTES DE FINANCIACIÓN					
INGRESOS					
CONCEPTO	Recursos Propios	Recursos de Capital	Recursos de Convenios	Transferencias Municipales	Total Proyecto de Presupuesto
RECURSOS PROPIOS	31.363.452.469				31.363.452.469
RECURSOS DE CAPITAL		650.000.000			650.000.000
CONVENIOS			12.799.568.968		12.799.568.968
TRANSFERENCIAS INVERSIÓN P.P.				4.994.000.000	4.994.000.000
TRANSFERENCIAS PARA INVERSIÓN				38.057.026.862	38.057.026.862
TRANSFERENCIAS FUNCIONAMIENTO				19.481.103.804	19.481.103.804
OTROS INGRESOS	3.963.780.085				3.963.780.085
TOTAL	35.327.232.554	650.000.000	12.799.568.968	62.532.130.666	111.308.932.188
GASTOS					
CONCEPTO	Recursos Propios	Recursos de Capital	Recursos de Convenios	Transferencias Municipales	Total Presupuesto
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO ITM	30.557.703.425		9.957.542.772	19.481.103.804	59.996.350.001
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO CONVENIOS					0
GASTOS DE INVERSIÓN	4.769.529.129	650.000.000	2.842.026.196	43.051.026.862	51.312.582.187
TOTAL	35.327.232.554	650.000.000	12.799.568.968	62.532.130.666	111.308.932.188

ARTÍCULO SEGUNDO: Aprobar el incremento salarial del personal de planta y docentes de carrera del Instituto, correspondiente al IPC certificado por el DANE a 31 de diciembre de 2019 más dos puntos cinco (2.5) puntos.

PARÁGRAFO 1. Dicho incremento salarial se hará efectivo a partir del 1° de enero de 2020 únicamente con el IPC, para los empleados administrativos y una vez el Gobierno Nacional expida los decretos en los cuales se definan los topes salariales para la vigencia 2020, se reconocerá el excedente del incremento salarial aprobado, con retroactividad al 1° de enero de 2020. En todo caso ningún salario podrá ser superior a los topes máximos establecidos por el Gobierno Nacional.

PARÁGRAFO 2. Para los docentes de carrera del ITM, se les hará efectivo el incremento salarial aprobado a partir del 1° de enero de 2020, toda vez que estos no se rigen por la normativa de los topes salariales que expide el Gobierno Nacional.

SEGUNDA PARTE

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO TERCERO: Para asegurar la correcta ejecución del Presupuesto General el Instituto Tecnológico Metropolitano, durante la vigencia fiscal del año 2020, se establecen las siguientes disposiciones que serán incorporadas en la resolución rectoral de liquidación del presupuesto conforme a los agregados de ingresos y gastos aprobados en este acuerdo.

1. Campo de aplicación: Estas disposiciones generales rigen para las dependencias del Instituto y son complementarias de las normas orgánicas de presupuesto, que se citan a continuación, y deben aplicarse en armonía con ellas, a saber: Leyes 30 de 1992, 38 de 1989, 179 de 1994, 225 de 1995, 617 de 2000 y 819 de 2003, Decreto 1068 de 2015; los Acuerdos 52 de 1995, 38 de 1997, artículo 64 del Decreto 006 de 1998, en concordancia con el artículo 67 del Decreto Ley 111 de 1996 y el Decreto 1005 de 2018; en las disposiciones que expresamente mencionen los establecimientos públicos y de las normas orgánicas que las modifican y complementan.

DE LAS RENTAS Y RECURSOS

2. La ejecución del presupuesto del Instituto será de caja para los Ingresos, debiéndose reconocer adicionalmente como ingreso de la vigencia fiscal del 2020, las transferencias contenidas en este presupuesto y pendientes de desembolso a diciembre del mismo año.

3. Corresponde a la Tesorería General del Instituto, el recaudo de la totalidad de las rentas que generen sus diferentes dependencias y efectuar los pagos correspondientes, de acuerdo con la liquidez que presente la Tesorería.

Para todos los efectos, existirá unidad de caja con los ingresos corrientes y los recursos de capital propios del Instituto,

con los cuales se formará un fondo común para atender el pago de los gastos sobre los cuales exista apropiación en el presupuesto.

4. La disponibilidad de ingresos, para adiciones al Presupuesto General del Instituto de que trata el artículo 80 del Decreto municipal 006 de 1998, deberá certificarse debidamente por el Contador del Instituto Tecnológico Metropolitano, estableciendo la fuente de los recursos disponibles en la Tesorería y/o las cuentas por cobrar si se trata de un convenio o contrato.

5. Las adiciones de recursos provenientes de la celebración de convenios y/o contratos interadministrativos con destinación específica, se incorporarán al presupuesto mediante acto administrativo expedido por el Rector previo Decreto

del Alcalde, de igual forma la de los recursos por mayor recaudo provenientes de ingresos propios, se incorporarán por resolución rectoral previo Decreto del Alcalde.

DE LOS GASTOS

6. La ejecución del presupuesto general de gastos del Instituto Tecnológico Metropolitano será de causación, esto es, lo ordenado a pagar efectivamente, más las reservas de compromisos excepcionales constituidas legalmente a diciembre 31 de 2019.

7. Las afectaciones al presupuesto se harán teniendo en cuenta la prestación principal originada en los compromisos que se adquieran, y con cargo a este rubro se cubrirán los demás costos inherentes o accesorios.

Con cargo a las apropiaciones de cada rubro presupuestal que sean afectadas con los compromisos iniciales, se atenderán las obligaciones derivadas de estos compromisos, tales como los costos imprevistos, ajustes y revisión de valores e intereses moratorios y demás gastos.

8. Prohíbese expedir actos administrativos u obligaciones que afecten el presupuesto de gastos cuando no se reúnan los requisitos normativos de toda índole.

9. Los compromisos y las obligaciones correspondientes a las apropiaciones financiadas con las rentas provenientes de contratos o convenios, sólo podrán ser ordenados cuando éstos se hayan perfeccionado. Las dependencias a través de los cuales se ejecuten convenios o contratos, serán los responsables de su correcta ejecución, seguimiento y liquidación.

10. Cuando sea necesario realizar correcciones y aclaraciones de leyenda y las numéricas que no cambien la destinación de los recursos, el Rector lo podrá realizar mediante la expedición del correspondiente acto administrativo.

11. El Rector, mediante acto administrativo debidamente motivado, podrá realizar los traslados presupuestales dentro de los grandes agregados de funcionamiento, servicio de

la deuda e inversión para ajustar los rubros clasificados que conforman el presupuesto del Instituto financiados con recursos propios, previa certificación de disponibilidad de la oficina delegada de presupuesto de que la apropiación que se pretende trasladar no está comprometida y está libre de afectaciones y en el caso de los gastos de inversión se requiere de concepto favorable del Departamento Administrativo de Planeación Municipal, el cual se debe incorporar en los considerandos del acto administrativo.

12. Toda dependencia del Instituto deberá solicitar el Certificado de Disponibilidad Presupuestal al delegado de la oficina de presupuesto con base en los estudios previos, antes de proceder a contratar bienes, obras o servicios o asumir obligación alguna que comprometa algún recurso del presupuesto, a fin de garantizar la existencia de la apropiación suficiente para atender el gasto requerido.

Una vez determinados los contratistas, proveedores o beneficiarios de pagos, mediante el proceso de contratación legalmente establecido con partidas contenidas en el presupuesto del Instituto u ordenado el gasto, solicitarán a la dependencia delegada de presupuesto, el registro presupuestal correspondiente que afecta en forma definitiva la apropiación presupuestal, informando nombre o razón social, cédula o NIT del beneficiario, el objeto del gasto y el monto total de la partida que es necesario comprometer.

13. El Instituto, podrá asumir compromisos u obligaciones financieras con recursos del crédito contratados directamente o por el municipio de Medellín, una vez se obtenga la aprobación del Consejo Directivo, y se obtenga certificación del Departamento de Presupuesto del municipio de Medellín de que se ha iniciado el proceso de contratación y perfeccionamiento de los empréstitos, previa autorización del COMFIS Municipal.

14. De conformidad con lo establecido en el artículo 75 del Decreto 006 de 1998 - Estatuto Orgánico del Presupuesto Municipal, en cualquier mes del año fiscal, el Rector del Instituto, podrá reducir o aplazar total o parcialmente las apropiaciones presupuestales, en caso de ocurrir uno de los siguientes eventos:

- a. Cuando se estime que los recaudos a recibir por el Instituto en el respectivo año puedan ser inferiores al total de los gastos y obligaciones contraídas que deban pagarse con cargo a tales recursos.
- b. Que no se perfeccionen los recursos del crédito autorizados por dificultades en el Mercado Financiero.
- c. Que la coherencia macroeconómica así lo exija.

En tales casos el Instituto podrá prohibir o someter a condiciones especiales la asunción de nuevos compromisos y obligaciones.

15. De conformidad con lo establecido en el artículo 68 del Decreto 006 de 1998 Estatuto Orgánico de Presupuesto Municipal, no se podrá ejecutar ningún programa o proyecto

de inversión que no haga parte del presupuesto del Instituto, hasta tanto se encuentre evaluado por el órgano competente y registrado en la Oficina de Planeación del Instituto y en el Banco de Programas y Proyectos del municipio de Medellín.

16. Los traslados entre el presupuesto de gastos de funcionamiento y gastos de inversión, deberán hacerse conforme a la ley.

17. Todo gasto que se ordene con cargo al Presupuesto del 2020, deberá tener base legal y la apropiación correspondiente.

18. El Instituto podrá efectuar cruce de cuentas con el municipio de Medellín y sus entes descentralizados y con otras entidades oficiales de cualquier orden, sobre las obligaciones que recíprocamente se tengan causadas. Para estos efectos se requerirá acuerdo previo entre las partes. Estas operaciones deben reflejarse en el presupuesto, conservando únicamente la destinación para la cual fueron programadas las respectivas apropiaciones.

19. No requerirán operación presupuestal alguna, las sustituciones de activos que se realicen de acuerdo con la Ley y que no signifiquen erogaciones en dinero.

20. La administración del Instituto no podrá iniciar procesos de negociación laboral, re-categorizaciones, reestructuraciones, reclasificaciones, creaciones de cargos sin contar con el respectivo certificado de viabilidad presupuestal expedido por el delegado de la oficina de presupuesto que garantice la existencia de los recursos y con el visto bueno de la Secretaría de Hacienda Municipal.

21. Los recursos destinados a programas de capacitación y bienestar social no pueden tener por objeto crear o incrementar salarios, bonificaciones, sobresueldos, primas, prestaciones sociales, remuneraciones extralegales o estímulos pecuniarios ocasionales que la ley no haya establecido para los servidores públicos.

22. El Rector podrá adicionar al presupuesto, previo decreto del Alcalde, los recursos provenientes de las indemnizaciones por la recuperación de la pérdida de activos, con el fin prioritario de realizar las respectivas reposiciones.

Estas adiciones sólo podrán realizarse una vez la ejecución del ingreso supere el presupuesto inicialmente aprobado, y se certifique por parte del Contador del Instituto, el ingreso del reconocimiento correspondiente.

23. El Rector del Instituto Tecnológico Metropolitano queda autorizado para suscribir todos los contratos a que haya lugar de conformidad con las Leyes 80 de 1993, 1150 de 2007, decreto 1510 de 2013, Decreto 1082 de 2015 y sus Decretos reglamentarios y la Ley 489 de 1998, y otorgar las garantías que sean necesarias para el cabal cumplimiento de los programas y proyectos contemplados en el Presupuesto y el Plan de Desarrollo del Instituto.

24. El Representante legal y ordenador del gasto del Instituto deberá cumplir prioritariamente con la atención de los sueldos

del personal, prestaciones sociales, servicios públicos, seguros, sentencias, tutelas, laudos arbitrales, pensiones y transferencias asociadas a la nómina y el servicio de la deuda. El incumplimiento de esta disposición es causal de mala conducta del representante legal y del ordenador del gasto.

DE LAS RESERVAS PRESUPUESTALES

25. Las reservas presupuestales excepcionales, que conforman el Presupuesto General del Instituto Tecnológico Metropolitano correspondientes al año 2019, reglamentadas por el COMFIS Municipal, deben constituirse a más tardar el 31

de enero de 2020 por el Rector y el Jefe Oficina del Departamento Financiero y Comercial, con los compromisos que a 31 de diciembre de 2019 no se hayan cumplido, siempre y cuando estén legalmente contraídos y desarrollen el objeto de la apropiación.

26. Las reservas presupuestales excepcionales constituidas que conforman el Presupuesto General del Instituto, sólo podrán utilizarse para cancelar los compromisos que les dieron origen. Los que no se ejecuten durante el año 2020, fenecerán.

27. Únicamente en casos excepcionales se podrán efectuar correcciones o modificaciones a la información suministrada respecto de la constitución de las reservas presupuestales excepcionales; los casos excepcionales serán justificados por el ordenador del gasto.

DE LAS CUENTAS POR PAGAR

28. Las cuentas por pagar que conforman el presupuesto del Instituto correspondientes al año 2019, serán constituidas por el Tesorero General mediante resolución.

29. Acorde con la sentencia C-023 de 1996, la resolución de cuentas por pagar corresponde exclusivamente a las obligaciones de la entidad que forman parte del Presupuesto General del Instituto, exigibles a 31 de diciembre y que suponen dos requisitos: que el objeto del gasto se haya realizado, es decir, que el servicio se haya prestado, o que el bien o la obra se haya recibido y que la obligación respectiva esté incluida en el PAC.

30. El área de Contabilidad deberá causar la obligación a cargo del Instituto, previa recepción de las cuentas respectivas y la Tesorería ordenará la expedición de la resolución de cuentas por pagar, dentro de los primeros diez (10) días del mes de enero de 2020, realizará las acciones administrativas que sean necesarias para que esta información se refleje en el sistema utilizado para tal efecto por el Instituto.

EL PROGRAMA ANUAL MENSUALIZADO DE CAJA – PAC

31. El Programa Anual Mensualizado de Caja –PAC de la

vigencia 2020, deberá ser elaborado por el Departamento Financiero y Comercial, a través de la Tesorería, teniendo en cuenta la información que remita cada una de las dependencias responsables de la ejecución una vez sea liquidado el presupuesto del Instituto.

32. La ejecución del presupuesto del Instituto, se hará a través del Programa Anual Mensualizado de Caja PAC. Este es el instrumento mediante el cual se define el monto máximo mensual de pagos del Instituto en lo que se refiere a sus propios ingresos, con el fin de cumplir sus compromisos. En consecuencia, los pagos se harán teniendo en cuenta el PAC y se sujetará a los montos aprobados en él. (Art. 73 del decreto 111/96, art 72 decreto 006 de 1998).

33. La Tesorería General elaborará una programación de pagos de las cuentas por pagar, constituidas a diciembre 31 de 2019.

34. Las modificaciones al Programa Anual Mensualizado de caja PAC que no varíen los montos globales, serán elaborados por la Tesorería y aprobados por el Departamento Financiero y Comercial, mediante resolución. Los saldos disponibles del mes, se trasladarán al mes siguiente.

DE LAS VIGENCIAS FUTURAS

35. Para la expedición de vigencias futuras, el Instituto se regirá por las directrices de la Secretaría de Hacienda del Municipio de Medellín a través de actos administrativos, para darle cumplimiento a lo definido en la Ley 819 de 2003, en el Estatuto Orgánico del Presupuesto, y a pronunciamientos que el COMFIS Municipal, haga sobre la materia.

36. El ordenador del gasto de la dependencia del Presupuesto General del Instituto Tecnológico Metropolitano responsable de la ejecución de un contrato financiado con vigencias futuras, reemplazará prioritariamente, dentro de los primeros veinte (20) días hábiles del mes de enero de 2020, la viabilidad presupuestal por el certificado de disponibilidad presupuestal y los demás documentos correspondientes.

37. Los cupos anuales autorizados para asumir compromisos de vigencias futuras no utilizados a diciembre 31 del año en que se concede la autorización, caducan sin excepción.

CUMPLIMIENTO DE LEY 30 DE 1992

ARTICULO CUARTO. Para dar cumplimiento al artículo 118 de la Ley 30 de 1992 el cual establece: “*Que las instituciones de Educación Superior destinarán por lo menos el dos por ciento (2%) de su presupuesto de funcionamiento para atender adecuadamente su propio bienestar universitario*”, y al artículo 55 del Acuerdo 004 de 2011, Estatuto General del Instituto Tecnológico Metropolitano que dispone: “*El presupuesto de la entidad deberá sujetarse a las normas contenidas en la Ley 30 de 1992, a la Ley Orgánica del Presupuesto, a las disposiciones legales vigentes del orden nacional y municipal, y demás normas que las reglamenten, modifiquen, adicionen o sustituyan*”.

Para el Bienestar Universitario que atiende las cinco (05) áreas de promoción establecidas por el Consejo Nacional de Educación Superior – CESU, se destinan recursos para la vigencia fiscal de 2020, ya incorporados en el presupuesto así:

Gastos de Funcionamiento	59,996,350,001
Por gastos de funcionamiento- servicios personales asociados a la nómina y contribuciones	1,756,651,973
Por gastos de Inversión Bienestar	907,551,226
Total Funcionamiento e Inversión	2,664,203,199
% de cumplimiento	4.44%

Para atender el Fomento y Desarrollo de Programas de Investigación, se destinan recursos para la vigencia fiscal de 2020, ya incorporados en el presupuesto, así

Ingresos corrientes	110,658,932,188
Por gastos de Funcionamiento	1,388,887,817
Por gastos de Inversión Investigación	1,924,004,099
Total Funcionamiento e Inversión	3,312,891,916
% de cumplimiento	2.99%

ARTICULO QUINTO: El Rector de la institución efectuará Resolución de Liquidación del presupuesto antes del 30 de diciembre de 2020, que contendrá:

- La incorporación de las disposiciones generales ordenadas en el presente Acuerdo.
- La clasificación detallada de los ingresos y gastos tanto en funcionamiento como en inversión, utilizando para ello un clasificador contable que permita identificar desde el punto de vista contable y presupuestal, los gastos de personal, generales, transferencias y de inversión.
- La definición de los conceptos de ingresos y de gastos de funcionamiento e inversión para asegurar la correcta ejecución del presupuesto del Instituto.

ARTICULO SEXTO: Una vez liquidado el presupuesto por parte de la Rectoría del Instituto Tecnológico Metropolitano - ITM, se delega en el señor Rector la aprobación del Programa Anual Mensualizado de Caja – PAC para la vigencia fiscal de 2020, mediante acto administrativo, por el valor aprobado en este acuerdo y liquidado por parte de la Rectoría con los montos máximos de pago de manera mensual.

ARTICULO SEPTIMO: Los vacíos que se presentaren en este Acuerdo se suplirán con las disposiciones generales del Estatuto Orgánico de Presupuesto y demás normas pertinentes el Acuerdo N° 142 del 06 diciembre de 2019, por medio del cual se establece el Presupuesto General del Municipio de Medellín para la vigencia fiscal 2020.

ARTICULO SÉPTIMO: El presente Acuerdo rige a partir del primero (1) de enero de 2020.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Medellín a los veinte (20) días del mes de diciembre de 2019.

ORLANDO DE JESÚS URIBE VILLA

Presidente Consejo Directivo

MARIA HELENA GARCIA AGUDELO

Secretaria del Consejo Directivo

CONTRATO MODIFICATORIO

entre

EMPRESAS PÚBLICAS DE MEDELLÍN E.S.P.

y el

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

Proyecto Central Hidroeléctrica Porce III

LEG/SGO/CAN/EZSHARE-1274791288-22789

CONTRATO MODIFICATORIO

CONTRATO MODIFICATORIO celebrado entre EMPRESAS PÚBLICAS DE MEDELLÍN, E.S.P. en adelante denominado el “Prestatario” o “EPM”, y el BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO, en adelante denominado el “Banco”.

ARTÍCULO PRIMERO

Se introduce la siguiente modificación en el Contrato de Préstamo 1664/OC-CO “Proyecto Central Hidroeléctrica Porce III”, suscrito el 9 de diciembre de 2005, entre EPM y el Banco (en adelante denominado el “Contrato”), garantizado por la República de Colombia, y modificado el 31 de diciembre de 2007, el 17 de agosto de 2010 y el 5 de julio de 2012:

Se modifica el párrafo 4.09 de la Sección IV. Ejecución del Anexo A, que en adelante se leerá de la siguiente manera:

“Durante la ejecución del Proyecto, EPM no asumirá nuevas obligaciones financieras con vencimientos mayores de un año a consecuencia de las cuales la relación entre la deuda neta de largo plazo consolidada del Grupo Empresarial EPM y el EBITDA consolidado del Grupo Empresarial EPM sea mayor a 4,00 o sea que al final de cada periodo de análisis la relación deuda neta consolidada de largo plazo del Grupo Empresarial EPM sobre el EBITDA consolidado del Grupo Empresarial EPM debe ser menor o igual a 4,00. Finalizada la ejecución del Proyecto y durante la vigencia del Contrato,

tampoco se asumirán nuevas obligaciones financieras con vencimientos mayores de un año a consecuencia de las cuales la relación entre la deuda neta de largo plazo consolidada del Grupo Empresarial EPM y el EBITDA consolidado del Grupo Empresarial EPM sea mayor a 4,00, o sea que al final de cada periodo de análisis la relación deuda neta de largo plazo consolidada del Grupo Empresarial EPM sobre el EBITDA consolidado del Grupo Empresarial EPM debe ser menor o igual a 4,00. Durante la vigencia del Contrato, la relación entre la deuda a largo plazo y el patrimonio no excederá de 1,5 veces su patrimonio. Durante el periodo de ejecución, el Ejecutor solicitara autorización previa al Banco para ejecutar proyectos de expansión de la Unidad Estratégica de Negocios Generación Energía cuyas inversiones anuales, excluyendo aquellas relativas al Proyecto, exceda en ese momento, del 20% del valor total de los activos fijos en servicio de la Unidad Estratégica de Negocios Generación Energía, más el de las obras en ejecución.”

ARTÍCULO SEGUNDO

EPM y el Banco se ratifican en todas las restantes disposiciones del Contrato de Préstamo 1664/OC-CO no modificadas por el presente Contrato Modificatorio.

EN FE DE LO AQUÍ ESTABLECIDO, EPM y el Banco, actuando cada uno por medio de su representante autorizado, suscriben este Contrato Modificatorio en dos (2) ejemplares de igual tenor, el cual entrara en vigencia en la fecha de suscripción del último de los firmantes abajo indicados, conforme conste al pie de su firma.

EMPRESAS PÚBLICAS DE MEDELLIN

BANCO INTERAMERICANO

E.S.P

DE DESARROLLO

Jorge Londoño de La Cuesta

Rafael de la Cruz

Gerente General

Representante del Banco en Colombia

Fecha: de 20

Fecha: de 20

Decreto N° 0003 DE 2020
(01 de enero)

“Por medio del cual se realizan unos nombramientos ordinarios en la Administración Municipal”

EL ALCALDE DE MEDELLÍN,

En uso de sus facultades constitucionales y legales y en especial las contenidas en el artículo 315 de la Constitución Política y el artículo 91 de la Ley 136 de 1994, modificado por el artículo 29 de la Ley 1551 de 2012

CONSIDERANDO QUE:

Los artículos 23 de la Ley 909 de 2004 y 2.2.5.3.1 del Decreto 1083 de 2015, modificado por el artículo 1° del Decreto 648 de 2017, establecen que las vacantes definitivas de los empleos de libre nombramiento y remoción son provistas mediante nombramiento ordinario, previo el cumplimiento de los requisitos exigidos para el desempeño del cargo.

En ejercicio de la responsabilidad establecida en el artículo 2.2.5.1.5 del Decreto 1083 de 2015, modificado por el artículo 1° del Decreto 648 de 2017, la Secretaría de Gestión Humana y Servicio a la Ciudadanía verificó que los designados cumplen los requisitos y calidades para el desempeño de los empleos establecidos en el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales y no poseen antecedentes fiscales, disciplinarios y judiciales,

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO: Nombrar con carácter ordinario a las siguientes personas en vacantes definitivas, de conformidad con lo establecido en la parte motiva así:

N°	Cédula	Nombre	Posición	Empleo	Código	Secretaría
1	98.453.193	Oscar de Jesús Hurtado Pérez	2000466	SECRETARIO DE DESPACHO	2004002	SECRETARIA DE HACIENDA
N°	Cédula	Nombre	Posición	Empleo	Código	Secretaría
2	71.777.556	Raul Eduardo Morales Vallejo	2000727	SECRETARIO DE DESPACHO	2004009	SECRETARIA GENERAL
3	98.772.423	Juan Pablo Ramírez Álvarez	2000728	SECRETARIO DE DESPACHO	2004010	SECRETARIA DE PARTICIPACION CIUDADANA
4	60.391.503	Maria Camila Villamizar Assaf	2000741	SECRETARIO DE DESPACHO	2004013	SECRETARIA PRIVADA
5	32.299.551	Ana Camila Salazar Palacio	2017144	SECRETARIO DE DESPACHO	2004033	SECRETARIA DE GESTION HUMANA Y SERVICIO A LA CIUDADANIA
6	1.018.438.857	Karen Bibiana Delgado Manjarres	2017145	SECRETARIO DE DESPACHO	2004034	SECRETARIA DE SUMINISTROS Y SERVICIOS
7	43.040.393	Analida de la Cruz Rincón Patiño	2000656	DIRECTOR DE DEPARTAMENTO ADTIVO.	5504001	DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACION

ARTÍCULO SEGUNDO: Publicar el presente acto administrativo, de conformidad con lo establecido en el parágrafo del artículo 65 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

DANIEL QUINTERO CALLE

Alcalde de Medellín

DECRETO 0010 DE 2020
ENERO 03

“Por medio del cual se realizan unos nombramientos ordinarios en la Administración Municipal”

EL ALCALDE DE MEDELLÍN,

En uso de sus facultades constitucionales y legales y en especial las contenidas en el artículo 315 de la Constitución Política y el artículo 91 de la Ley 136 de 1994, modificado por el artículo 29 de la Ley 1551 de 2012

CONSIDERANDO QUE:

Los artículos 23 de la Ley 909 de 2004 y 2.2.5.3.1 del Decreto 1083 de 2015, modificado por el artículo 1° del Decreto 648 de 2017, establecen que las vacantes definitivas de los empleos de libre nombramiento y remoción son provistas mediante nombramiento ordinario, previo el cumplimiento de los requisitos exigidos para el desempeño del cargo.

En ejercicio de la responsabilidad establecida en el artículo 2.2.5.1.5 del Decreto 1083 de 2015, modificado por el artículo 1° del Decreto 648 de 2017, la Secretaría de Gestión Humana y Servicio a la Ciudadanía verificó que los designados cumplen los requisitos y calidades para el desempeño de los empleos establecidos en el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales y no poseen antecedentes fiscales, disciplinarios y judiciales,

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO: Nombrar con carácter ordinario a las siguientes personas en vacantes definitivas, de conformidad con lo establecido en la parte motiva así:

N°	Cédula	Nombre	Posición	Empleo	Código	Secretaría
1	1.035.414.283	Mónica Alejandra Gómez Laverde	2001368	SECRETARIO DE DESPACHO	2004003	SECRETARIA DE INCLUSION SOCIAL, FAMILIA Y DERECHOS HUMANOS
N°	Cédula	Nombre	Posición	Empleo	Código	Secretaría
2	1.128.405.562	Natalia Urrego Arias	2001372	SECRETARIO DE DESPACHO	2004004	SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA FISICA
3	1.128.436.671	Jennifer Andree Uribe Montoya	2001255	SECRETARIO DE DESPACHO	2004017	SECRETARIA DE SALUD
4	32.206.288	Diana María Montoya Velilla	2000751	SECRETARIO DE DESPACHO	2004018	SECRETARIA DEL MEDIO AMBIENTE
5	52.247.497	Lina María Gaviria Hurtado	2000772	SECRETARIO DE DESPACHO	2004019	SECRETARIA DE CULTURA CIUDADANA
6	43.985.773	Juliana Martínez Londoño	2013360	SECRETARIO DE DESPACHO	2004020	SECRETARIA DE LAS MUJERES
7	10.270.145	José Gerardo Acevedo Ossa	2015935	SECRETARIO DE DESPACHO	2004021	SECRETARIA DE SEGURIDAD Y CONVIVENCIA
8	8.161.484	Jorge Alejandro Matta Herrera	2016031	SECRETARIO DE DESPACHO	2004022	SECRETARIA DE LA JUVENTUD
9	1.035.422.449	Paola Vargas González	2016034	SECRETARIO DE DESPACHO	2004023	SECRETARIA DE DESARROLLO ECONOMICO

ARTÍCULO SEGUNDO: Publicar el presente acto administrativo, de conformidad con lo establecido en el parágrafo del artículo 65 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

DANIEL QUINTERO CALLE

Alcalde de Medellín

RESOLUCIÓN METROPOLITANA No. 00-003286

(noviembre 25 de 2019)

Por la cual se fijan los Parámetros de orden técnico, legal y financiero para la operación del servicio público de transporte Masivo de pasajeros “Estación Caribe – Calle 30 y viceversa” por el corredor de la Avenida 80 y algunas vías aledañas.

EL DIRECTOR DEL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ

En uso de las facultades legales, en especial las conferidas por las Leyes 1625 de 2013, 105 de 1993, 310 y 336 de 1996, el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte N° 1079 de 2015, la Resolución 1371 de 2008 del Ministerio de Transporte, los Acuerdos Metropolitanos, 19 de 2002, 10 de 2013, 19 de 2019, y,

CONSIDERANDO

- a. Que según el artículo 2 de la Constitución Política de Colombia, dentro de los fines esenciales del Estado se encuentran: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución. En tal sentido, el artículo 365 ibídem, establece que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, por lo que es su deber asegurar la prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.
- b. Que el artículo 319 ibídem, consagra que las Áreas Metropolitanas tienen el deber de programar y coordinar el desarrollo armónico e integrado del territorio bajo su autoridad, así como racionalizar la prestación de los servicios públicos a su cargo; en consonancia con el artículo 365 del mismo cuerpo normativo, según el cual, es deber del Estado la prestación eficiente de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio nacional, para lo cual puede prestarlos directamente o a través de terceros.
- c. Que el 3 de la Ley 105 de 1993, *“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”*, define al transporte público, como una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica.
- d. Que el artículo 2 de la Ley 336 de 1996 *“Por medio del cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”*, a su tenor dispone: *“El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre*

el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo”. De igual manera, en su artículo 3, establece como prioridad esencial del Estado, la seguridad de los usuarios, y la obligación por parte de las autoridades competentes, de establecer una regulación de transporte público que exija y verifique las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas.

e. Que los artículos 8, 17 y 18 ejusdem, disponen:

“Artículo 8 - Bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, 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 y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal...”

(...)

Artículo 17.- El permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho, estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan en los reglamentos correspondientes. En el transporte de pasajeros será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial, según el caso para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización.

(...)

Artículo 18.- El permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable e intransferible, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas.

f. Que la Corte Constitucional, en Sentencia T-604 de 1992, señaló que: *“(...) La potencialidad de afectar la vida diaria del usuario por parte de las empresas transportadoras explica la mayor responsabilidad social y jurídica exigible a éstas y el estricto control de las autoridades con el fin de garantizar la prestación adecuada del servicio.”*

g. Que la Corte Constitucional en Sentencia de 23

de noviembre No C-539 de 1995, señaló que: “(...) corresponde a las autoridades de los niveles Departamental, Distrital y Municipal, ejercer la potestad reglamentaria para dar concreción y especificidad a la normación legal de modo que con sujeción a sus parámetros, dispongan lo conducente a la adecuada y eficiente prestación de los servicios públicos según sean las características de las necesidades locales.”

h. Que en concordancia con lo anterior, la Sección Primera del Consejo de Estado, en Sentencia de 2 de julio de 1995, expediente No. 3057, Magistrado ponente, Doctor Ernesto Ariza, manifestó que: “(...) corresponde al reglamento hacer expedita la Ley, de hacer explícito lo que está implícito en ella, y siendo los Alcaldes la máxima autoridad en su jurisdicción, no puede resultar ajena a su función la ejecución de las medidas legales que en materia de tránsito y transporte puedan afectar a su localidad.”

i. Que la Sección Primera del Consejo de Estado en Sentencia 2003- 00834 de 26 de abril de 2007, con ponencia del H. Magistrado Rafael E. Ostau de Lafont Pianetta, ha señalado en cuanto a las competencias de las autoridades de transporte: “(...) Se observa en dichas normas que de ellas emanan facultades para adoptar medidas de carácter general en relación con el referido servicio público, en cuanto facultan a las autoridades respectivas para organizarlo, diseñar, exigir y ejecutar, obviamente de modo general, políticas y condiciones dirigidas a los fines que las mismas señalan, y esa clase de actividades encuadran en la potestad de reglamentar o regular en el ámbito administrativo”.

j. Que de conformidad con lo dispuesto por el artículo 5 de la Ley 1625 de 2013 “Por la cual se deroga la Ley Orgánica 128 de 1994 y se expide el Régimen para las Áreas Metropolitanas.”, estas ejercen sus competencias y funciones en su jurisdicción, la cual corresponde a la totalidad del territorio de los municipios que la conforman.

k. Que el artículo 6 ídem, fijó como una de las competencias de las Áreas Metropolitanas: “...b) Racionalizar la prestación de servicios públicos a cargo de los municipios que la integran...” y el artículo 7, como funciones, las de: “...f) Coordinar, racionalizar y gestionar los servicios públicos de carácter metropolitano... m) Formular la política de movilidad regional... n) Ejercer la función de autoridad de transporte público en el área de su jurisdicción de acuerdo con la ley, las autorizaciones y aprobaciones otorgadas conforme a ella; y, p) Planificar la prestación del servicio de transporte público urbano de pasajeros en lo que sea de su competencia, para la integración física, operacional y tarifaria de los distintos modos de transporte...” (Destacado propio).

l. Que el Acuerdo Metropolitano No. 10 de 2013 (Estatutos del Área Metropolitana del Valle de Aburrá) señala como competencias de la Entidad, “a) Programar, planificar y coordinar el desarrollo

armónico, integrado y sustentable de los municipios que la conforman; b) Racionalizar la prestación de los servicios públicos a cargo de los municipios que la integran...” y como funciones “...n) Formular la política de movilidad regional, en el marco del Plan Estratégico Metropolitano de ordenamiento territorial; de conformidad con la jurisdicción de los hechos metropolitanos; o) Ejercer la función de autoridad de transporte público en el área de su jurisdicción de acuerdo con la ley, de acuerdo con las autorizaciones y aprobaciones otorgadas...”

m. Que el Área Metropolitana del Valle de Aburrá mediante Acuerdo Metropolitano No. 019 de 2002, declaró como Hecho Metropolitano el servicio de transporte público bajo sus distintas modalidades. Para determinar el alcance de la declaratoria del transporte terrestre automotor como hecho metropolitano, es necesario revisar la exposición de motivos del Acuerdo, que a su tenor dispuso:

“(...)Para nuestra entidad, y con base entonces en el Plan de Desarrollo recientemente adoptado, los Hechos Metropolitanos son, por encima de consecuencias meramente asociadas con el fenómeno físico de la conurbación, fenómenos económicos, sociales, físico – territoriales y político administrativos **que modifican total o parcialmente la estructura supramunicipal en su composición y funcionamiento, dando origen a funciones públicas metropolitanas.**

Tal como lo prevé entonces el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano el servicio del transporte automotor terrestre, comprendidos allí el sistema vial y el propio equipo rodante, debe formalmente determinarse como un Hecho Metropolitano, por razón de su alcance territorial, por consideraciones sobre eficiencia económica, de capacidad financiera, de capacidad técnica, y especialmente tomando en cuenta razones de organización político – administrativa (...)

La declaratoria que se sustenta por tanto, en el presente proyecto de acuerdo, busca de un lado reconocer los alcances e impactos de un servicio que incide en gran medida en la competitividad y en el desarrollo armónico del Valle de Aburrá, **pero especialmente pretende conducir a procesos y decisiones coordinadas y concertadas entre las autoridades metropolitanas, a fin de disponer las gestiones y acciones requeridas para lograr que el servicio del transporte se provea de la racionalidad en todos los órdenes, de la eficiencia y de la calidad que precisa el desarrollo subregional.**” (Destacado propio).

n. Que el artículo 2.2.1.2.1.1.3. del Decreto 1079 de 2015 Sector Transporte, establece que la autoridad de transporte ejercerá las funciones de vigilancia y control, así como el cumplimiento de las condiciones de habilitación y operación de transporte.

- o. Que por medio de la Resolución No. 1371 de 2008, el Ministerio de Transporte aprobó como autoridad de transporte para la administración del Sistema integrado de Transporte en el Valle de Aburra - SITVA al Área Metropolitana del Valle de Aburrá y definió el área de influencia del Sistema.
- p. Que la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada se encuentra habilitada para prestar el servicio público de transporte masivo de pasajeros en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, según la Resolución No. 2275 de 1999 expedida por el Ministerio de Transporte.
- q. Que entre el Municipio de Medellín y la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburra Limitada suscribieron el contrato interadministrativo 4600081807 de 2019 para la operación de los Buses Eléctricos, ajustado a las condiciones operacionales expresadas en el modelo operativo realizado por el consultor WRI México.
- r. Que en ejercicio de las funciones de planificación y organización, el Área Metropolitana del Valle de Aburra mediante el Acuerdo Metropolitano No. 19 de 2019: (i) creó el servicio público de transporte bajo el modo masivo – buses- “Estación Caribe – Calle 30 y viceversa” por el corredor de la Avenida 80 y algunas vías aledañas; (ii) facultó al Director de la Entidad para fijar los parámetros de operación de este; y, (iii) autorizó a la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada como operador del servicio.
- s. Que como consecuencia de lo anterior, la entidad pública, Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada actuara como el operador público del servicio público de transporte bajo el modo masivo – buses- “Estación Caribe – Calle 30 y viceversa” por el corredor de la Avenida 80 y algunas vías aledañas.
- t. Que para garantizar la adecuada operación del servicio creado, se hace necesario adoptar las estrategias y condiciones necesarias para la aplicación del Acuerdo Metropolitano No. 19 de 2019, así como dictar los parámetros de servicio para la operación, los cuales a la luz de lo dispuesto por el citado Acuerdo Metropolitano hacen parte integral del permiso de operación del servicio público de transporte bajo el modo masivo – buses- “Estación Caribe – Calle 30 y viceversa” por el corredor de la Avenida 80 y algunas vías aledañas.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE

Artículo 1°. Objeto y alcance. Fijar los parámetros de orden técnico, legal y financiero para la prestación del servicio público de transporte Masivo de pasajeros – buses - en el corredor Pretroncal del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá SITVA, “Estación Caribe – Calle 30 y

viceversa” por el corredor de la Avenida 80 y algunas vías aledañas.”

Parágrafo. La autoridad de transporte en cualquier tiempo, con fundamento en la necesidad del servicio, podrá variar los parámetros adoptados por el presente Acto Administrativo.

Artículo 2°. Trazado de servicio. Hace parte integral de la presente Resolución Metropolitana un (1) plano contentivo del trazado del servicio autorizado a la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, el cual es de obligatorio cumplimiento

Parágrafo. El corredor de la Avenida 80 se denominará Pretroncal Av. 80 P80 y será un servicio operado con buses tipo padrón en flujo mixto (sin carril preferencial), con paradas ordinarias de lado derecho entre la estación Caribe de la Línea A del Metro y la Glorieta de “La Palma” en la intersección con la “Calle 30”.

La nomenclatura establecida se mostrará en los sistemas de información que portarán los vehículos.

La misma nomenclatura será empleada para la identificación de las plataformas de abordaje de los vehículos, paraderos, planos del sistema o en cualquier otro material de información adicional al usuario.

Artículo 3°. Paradas. Las paradas solo podrán ser realizadas en los sitios especialmente señalizados y/o construidos para tal fin por la autoridad municipal de tránsito, los cuales podrán variar de conformidad con la necesidad del servicio, en coordinación entre las autoridades de Transporte Masivo, municipal de tránsito y de planeación municipal cuando así se requiera.

Los sitios de parada que se establezcan deberán ser parametrizadas Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE). operado por la empresa Metro, para su seguimiento.

Artículo 4°. Titularidad de la flota. La flota que se vincule a la operación del servicio público de transporte Masivo “Estación Caribe – Calle 30 y viceversa” por el corredor de la Avenida 80 y algunas vías aledañas”, deberá ser de propiedad del operador y/o del Municipio de Medellín.

Artículo 5°. Integración operacional y funcional. La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada deberá gestionar operacionalmente desde el Puesto Central de Control o PCC, el seguimiento a la operación del servicio autorizado. Allí se deberá contar con la capacidad tecnológica y el talento humano suficiente centralizar las diferentes ayudas para la operación como son: rutas, emergencias, accidentes, y control de seguridad, así como evitar conflictos operacionales en la interfaz con los demás modos.

Los medios que conforman el Subsistema Masivo del SITVA, serán programados por el Metro de Medellín Limitada en forma conjunta, concurrente y complementaria, conforme a los requerimientos del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, como autoridad de transporte masivo, de forma tal

que se garantice un nivel de servicio adecuado.

El objetivo de la programación y operación conjunta deberá propender por el incremento de la demanda del Sistema, y por la optimización de la calidad y funcionalidad del servicio para los usuarios.

Artículo 6°. Acceso al servicio y transbordos. Será una condición indispensable para el acceso al servicio que el usuario se encuentre dentro en uno de los puntos de parada para hacer uso del Sistema. Por lo tanto, solo se podrá recoger o dejar pasajeros en los paraderos establecidos para ello.

En caso de modificaciones temporales a los puntos de parada de los servicios, el Metro de Medellín Limitada informará a la autoridad de transporte masivo y a la autoridad de tránsito competente.

El tiempo límite permitido para transferir entre modos y la

integración tarifaria, se regirá de conformidad con la política tarifaria del Subsistema de Transporte Masivo del SITVA vigente, definida por la Junta Metropolitana.

El comportamiento del usuario deberá corresponder al reglamento del usuario establecido por el Metro de Medellín Limitada, en el cual se reglamenta el viaje con objetos, sujeto a la normativa vigente.

Artículo 7°. Diseño operacional. La entrada en operación de flota se realizará de manera progresiva de acuerdo con unos hitos asociados a la infraestructura

El Área Metropolitana, entregará con el debido tiempo de antelación, a la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, un cuadro operacional de referencia para el corredor, con los despachos necesarios para la mínima operación eficiente y acorde con las estacionalidades del Sistema. Dichas estacionalidades, obedecen a la demanda típica del sistema establecida por los siguientes períodos:

1 PERIODO	PRIMER DIA HABIL DE LA 3 SEMANA DE ENERO HASTA ULTIMO DIA HABIL DE JUNIO		
2 PERIODO	1 DIA HABIL DE JULIO HASTA EL ULTIMO DIA HABIL ANTES DE NAVIDAD (24 DE DICIEMBRE)		
3 PERIODO	PRIMER DIA HABIL DESPUES DE NAVIDAD HASTA EL ULTIMO DIA HABIL DE LA SEGUNDA SEMANA DE ENERO		

Nota: El periodo de Semana Santa (comprendido para los 3 días hábiles de la semana) será igual al período 3.

La definición del cuadro operacional obedece en primera instancia al nivel de servicio, y en segundo lugar a la demanda se ha especificado unos rangos de operación establecidos para día típico labora, día sábado, día domingo, como se muestra a continuación:

El servicio de transporte Masivo “Estación Caribe – Calle 30 y viceversa” por el corredor de la Avenida 80 y algunas vías aledañas”, deberá prestarse por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada de conformidad con la siguiente flota y niveles de servicio, según su fase de implementación:

Período	Noviembre 2019	Agosto 2020	Febrero 2021
Etapas	Puesta en marcha primera flota P-80	Aumento de la oferta en P- 80	Aumento de la oferta de P-80 hasta el límite de la capacidad del corredor
Flota operativa	17 buses → P80	25 buses → P80	41 buses → P80
Condiciones operativas	– Intervalo 6 minutos	– Intervalo 4 minutos	– Intervalo 2 minutos
Hitos	– Instalación de 4 cargadores	– Instalación de 8 cargadores	– Instalación de 12 cargadores

Parágrafo. Los hitos o fases de implementación pueden ser desarrollados de manera anticipada según se posibilite con el avance de la implementación del Proyecto.

Artículo 8°. Ciclo de producción del servicio. Los Planes de Servicio Operacionales (PSO) contienen el detalle por medio del cual se planifica la operación y en estos se establecen los horarios de los despachos, así como los intervalos entre los vehículos para atender adecuadamente la afluencia promedio por franja horaria para cada línea.

Los planes de servicio operacionales (PSO) son elaborados la Empresa tomando como referencia las tablas horarias elaboradas por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá. Estos incluyen el detalle del número de vehículos asignados por franja horaria, así como la hora y el lugar de inicio de cada uno de los despachos, para lo cual es necesario previamente tener la información de los tiempos de circulación por franja horaria.

La planificación de la operación de los buses debe efectuarse con el uso de herramientas tecnológicas de hardware y software que permitan la optimización de los recursos de la operación.

Artículo 9°. Ajustes al programa de servicios de operación. Con el fin de mejorar el nivel de servicio o atender una contingencia o alteración en la presentación regular del servicio, el operador debe encontrarse en capacidad de realizar los ajustes necesarios para garantizar la operación, regular, continua, segura y eficiente, en especial:

- Cambiar el itinerario de un vehículo: Esta posibilidad incluye cambios temporales en las frecuencias de algunos vehículos, detener los vehículos en paradas no programadas, no detener los vehículos en paradas programadas o tomar vías alternas en casos específicos.

- Manejar despachos: Esta acción incluye retrasar o adelantar la salida de un vehículo respecto a la programación contenida en la tabla horaria.
- Restaurar uno o más servicios: Esta acción implica una variación de la tabla horaria aprobada para operar durante un periodo de tiempo específico, mediante la adopción de un delta de tiempo determinado y aplicable a una serie ordenada de despachos.
- Suspender todos los despachos y movimientos de vehículos hasta que se supere la contingencia: Esta situación ocurre en casos extremos e implica la suspensión total de los servicios hasta que se ordene la reanudación de estos.
- Suspender todos los despachos y devolver los vehículos a las paradas de origen: esta situación es una medida extrema e implica la suspensión de todos los servicios y el traslado de todos los vehículos a la parada de origen o patio de operación más cercano.
- Cuando se identifican variaciones coyunturales de la demanda del Sistema asociados a eventos deportivos, culturales, manifestaciones, actos cívicos, eventos organizados por la administración municipal o en caso de emergencias, catástrofes y/o novedades en la operación podrá realizarse un programa de servicios de operación especial, modificando temporalmente las frecuencias de los servicios y su programación. Ello deberá ser informado de manera inmediata a la Subdirección de Movilidad del Área Metropolitana del Valle de Aburrá por el medio más expedito posible.

Artículo 10°. Programación de vehículos y operarios. La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, hará la programación operacional de vehículos para cumplir con la tabla horaria establecida. Para este propósito cada vehículo se identificará con un número único, el cual le será asignado desde el momento de su vinculación al servicio. Esta codificación será la empleada para la identificación de cada vehículo dentro de las tablas horarias.

Artículo 11°. Control de la operación a través del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE). La empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada debe garantizar en todo momento el control de la operación a través del SAE.

Para ello realizará el seguimiento y control en tiempo real de la operación, visualizando el estado de cada uno de los vehículos del sistema, con posibilidad de reproducir cualquier recorrido realizado con anterioridad, así como extraer datos sobre el comportamiento de la operación en cualquier momento.

El seguimiento en tiempo real se realiza con el objetivo de evidenciar oportunamente desviaciones en la operación e implementar acciones de regulación o control que disminuyan la afectación a los usuarios.

La supervisión sobre la operación involucra las siguientes actividades:

Verificar el cumplimiento de los planes de servicio.

Implementar acciones de regulación y control sobre la operación.

Aplicar los procedimientos operativos previstos para determinadas irregularidades.

Mantener comunicación constante con los operarios de conducción

Atender reportes de novedades.

Registrar diariamente las incidencias y hechos relevantes en el Informe diario de operación.

Dicho Sistema deberá tener un efecto espejo en las instalaciones del Área Metropolitana del Valle de Aburrá o en su defecto deberá permitirse la conexión directa y en tiempo real con dicho modulo (asignación de usuario con perfiles de consulta suficientes y adecuadas) que permita hacer seguimiento permanente por parte del Área Metropolitana en cumplimiento de sus funciones como autoridad de transporte.

Artículo 12°. Indicadores y estándares de calidad. Trimestralmente se evaluarán los indicadores de regularidad y cumplimiento, tomando un día aleatorio del mes. Los horarios de los períodos, así como los rangos y valores de admisibilidad, serán evaluados y monitoreados como se describe a continuación y podrán ser modificados por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá cuando lo estime conveniente:

Indicador	Definición	Fórmula	Rangos y valores admisibles
Cumplimiento de despachos	Despachos reales vs Despachos programados	$I_{cumpl(p\ i)} = \frac{\sum \text{Despacho real}_{SAE}}{\sum \text{Despachos programados}_{PSO\ referencia\ (AMVA)}} \times 100\%$ i = Para los períodos PM, PP, PV, PN	PM y PN → 80% - 100% PP → 90% - 105% PV → 80% - 100%
Cumplimiento de todo el día		$I_{cumpl(D)} = IC_{PM} * 15\% + IC_{PP1} * 25\% + IC_{PV} * 20\% + IC_{PP2} * 25\% + IC_{PN} * 15\%$	85% - 105%

Regularidad de despachos	Diferencia entre el intervalo real y el programado vs intervalo programado	$I_{Reg (P i)} = \left(1 - \left(\frac{Int Prom_{Real SAE} - Int Prom_{prog SAE}}{Int Prom_{prog SAE}} \right) \right) \times 100$	70% - 100%
Puntualidad del primer y último despacho		$I_p (1^{er} desp) = \left(1 - \frac{Horario Real 1^{er} Desp - Horario Programado 1^{er} Desp}{Intervalo programado entre 1^{er} y 2^{do} Desp / 2} \right) \times 100$ $I_p (Ult desp) = \left(1 - \frac{Horario Program Ultimo Desp - Horario Real Ultimo Desp}{Intervalo program entre Ultimo y Penultimo Desp / 2} \right) \times 100$	80 – 120%
		$I_{Reg (P i)} = \left(1 - \left(\frac{Int Prom_{Real SAE} - Int Prom_{prog SAE}}{Int Prom_{prog SAE}} \right) \right) \times 100$	

Notas:

PM: Periodo de la mañana, comprendido hasta a las 6:00

PP: Periodo pico comprendido entre 6:00 – 8:00 y 16:00 – 20:00

PV: Periodo valle comprendido entre 8:00 – 16:00

PN: Periodo nocturno, comprendido de las 20:00 en adelante

Artículo 13°. Eliminación de sobreoferta. La sobreoferta inicialmente calculada por el Municipio de Medellín en calidad de impulsor y financiador del Proyecto es de 38 vehículos tipo bus, la cual será nuevamente calculada por este una vez se encuentre en operación regular, continua y estable el servicio autorizado.

Parágrafo. De conformidad con lo estructurado por el Municipio de Medellín, la solicitud presentada por este, ante el Área Metropolitana del Valle de Aburrá para la implementación del Proyecto, y la matriz de riesgos que lo acompaña, el costo económico de la eliminación de la sobreoferta, la reestructuración del servicio público colectivo con radio de acción municipal y la determinación de los mecanismos de pago de la misma se encuentran a su cargo.

Artículo 14°. Condiciones de la flota. La flota a utilizar serán vehículos con capacidad de 80 o más pasajeros propulsados por electricidad y/o de combustión interna a gas natural vehicular, los cuales serán accesibles a la luz de las normas sobre accesibilidad y homologación de vehículos para el transporte público urbano de pasajeros en el país.

Los buses cuentan con piso alto, pueden ser utilizados para la operación en corredor troncal y pretroncal, tienen dos (2) puertas al lado izquierdo a 90 cm de altura desde el nivel de la vía para abordaje y desabordaje desde las plataformas de las estaciones y tres (3) puertas al lado derecho para ascenso y descenso al nivel del andén.

La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada como operador del servicio será responsable de velar por el cumplimiento de las normas y especificaciones técnicas buscando disponibilidad, confiabilidad y seguridad de la flota soportada en el modelo de gestión de mantenimiento

implementado para todas las áreas operativas de La Empresa. Las normas técnicas colombianas que cumplen los buses se detallan a continuación: NTC 5701, NTC 4901-2 y NTC 4901-3.

Artículo 15°. Esquema de aseguramiento de la flota. La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada debe contar, como mínimo con las siguientes pólizas y coberturas para el total de los vehículos que vincule a la operación del servicio:

- SOAT: Según el artículo 42 de la ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito- estableció que para poder transitar en el territorio nacional todos los vehículos deben estar amparados por un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito — SOAT — vigente con los siguientes riesgos amparados:

Muerte y Gastos Funerarios 750 SMLDV

Gastos Médicos 800 SMLDV

Incapacidad Permanente Hasta 180 SMLDV

Gastos de Transporte 10 SMLDV

- Póliza de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual.

Responsabilidad civil contractual para la operación de buses

Muerte

Incapacidad permanente

Incapacidad temporal

Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada es de 120 S.M.M.L.V., por persona.

- Póliza de vehículo. El artículo 107 de la Ley 42 de 1993 (Congreso de Colombia, 1993), establece que: “los

órganos de control fiscal verificarán que los bienes del Estado estén debidamente amparados por una póliza de seguros o un fondo especial creado para tal fin, pudiendo establecer responsabilidad fiscal a los tomadores cuando las circunstancias lo ameriten.”

- Póliza de Responsabilidad Civil General. Se cubre la Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual hasta por un valor de 60.000 millones de pesos y actúa como última capa, una vez consumido los valores asegurados anteriores.

Artículo 16°. Seguridad integral. Además del aseguramiento de los vehículos y las coberturas por responsabilidad civil contractual y extracontractual en beneficio de terceros, la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada velará por la correcta y oportuna administración de los riesgos del servicio, mediante la adopción de controles y medidas de tratamiento a los operadores del servicio y las actividades que tiene a su cargo.

- Seguridad Patrimonial: transferencia financiera de los principales riesgos de la operación y administración del Sistema. Se deberá implementar los controles necesarios y las pólizas de seguro que cubran riesgos asociados, incluyendo los generados por los vehículos.
- Seguridad Operacional: programas de seguridad operacional que incluyan la estandarización de procedimientos, aspectos de formación y reentrenamiento, planes de mantenimiento y análisis de incidentes y sus correspondientes planes de mejoramiento. Plan de emergencias articulado con el sistema Municipal. Planes de contingencia necesarios para garantizar la continuidad del servicio, en los periodos de afectación debidos a la materialización de un riesgo que afecte la operación del sistema.
- En seguridad Operacional: programa de seguridad y salud ocupacional para el personal que labora en el sistema.
- Seguridad ambiental: programa de gestión ambiental, incluyendo el control de emisiones de los vehículos que prestan el servicio en el Sistema (en caso que se considere el uso de flota a gas además de la eléctrica).
- En seguridad Física: Plan de seguridad física que incluya sistemas electrónicos (CCTV y alarmas), vigilancia y servicios de inteligencia.

Artículo 17°. Patios y talleres. La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada deberá contar los patio-talleres necesarios para el normal desarrollo de las actividades conexas o complementarias de la actividad transportadora a desarrollar en el servicio P80. Los patio-talleres deberán tener capacidad para realizar las siguientes actividades:

- Resguardo, estacionamiento y pernocta
- Carga de las baterías de los buses o repostaje del combustible

- Lavado
- Cambio de conductor
- Mantenimiento preventivo
- Mantenimiento correctivo
- Actividades administrativas
- Sitio de estancia y batería sanitaria para el uso del personal.
- Acondicionamiento de conformidad con la normativa ambiental vigente

Artículo 18°. Condiciones económicas. La cobertura del déficit que pudiera tener el Sistema se previó a través de un mecanismo contractual establecido en la cláusula tercera y cuarta del contrato interadministrativo 4600081807 de 2019, en los siguientes términos:

“TERCERA: ENTREGA DE LOS RECURSOS. EL MUNICIPIO DE MEDELLÍN desembolsará el cien por ciento (100%) del valor del contrato, en un único pago, a la subcuenta creada por el **METRO** en el patrimonio autónomo de recaudo; estos recursos podrán ser utilizados por **EL METRO** para atender las obligaciones de pago derivadas de la ejecución del contrato. En todo caso la supervisión del contrato verificará la ejecución financiera sobre los pagos efectuados con cargo a la citada subcuenta del patrimonio autónomo.

CUARTA: RETRIBUCIÓN ECONÓMICA POR LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO. (...) En el caso de que los recursos disponibles en los diferentes fondos o cuentas no cubran la totalidad de los costos de operación, **EL MUNICIPIO DE MEDELLÍN** realizará los aportes para cubrir la diferencia.

Así la cobertura del déficit no está sometida a la creación de un Fondo de Estabilización de la Tarifa, sino que está respaldado en un desembolso anticipado de recursos por parte del Municipio de Medellín, y que, en el caso en el que los recursos disponibles no cubran la totalidad de los costos de operación, el Municipio de Medellín realizará los aportes para cubrir la diferencia. Dado que este es un proyecto del Municipio de Medellín que se desarrolla a través del contrato interadministrativo con la Empresa Metro de Medellín, en el cual fueron previstos los riesgos asociados a la operación de este, entre ellos los concernientes a un mayor déficit al estimado.

Artículo 19°. Relacionamiento con la comunidad. La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada debe formar los usuarios y la comunidad, generar relaciones de confianza con la comunidad y espacios de expresión cultural para mantener un sistema protegido socialmente

y con buenas prácticas de uso, fomentando y extendiendo la Cultura Metro.

Dentro de este concepto la Empresa Metro debe garantizar la realización, como mínimo, de las siguientes actividades:

- Gestión educativa de usuarios.
- Gestión educativa de la comunidad.
- Gestión de relaciones con la comunidad.

Artículo 20°. Atención de peticiones, quejas y reclamos PQR. La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada deberá garantizar la adopción y/o adecuación de los mecanismos de atención al usuario, como son:

- Contact Center
- Puntos de Atención al Cliente
- Puntos Móviles de Personalización.
- Plataforma de PQR.

A través de estos la Empresa Metro debe tener la capacidad de realizar las siguientes actividades:

- Realizar el ciclo completo del proceso de toma de requerimientos que pueden ser quejas, reclamos, sugerencias, felicitaciones y solicitudes de información general.
- Realizar la divulgación de campañas u otra información del Sistema.
- Realizar los trámites de personalización de tarjeta Cívica.
- Atender los PQR de los usuarios.
- Custodiar y devolver los objetos encontrados en el sistema.
- Realizar la personalización de la tarjeta Cívica dentro y fuera del sistema o en zonas definidas por La Empresa.
- Realizar Telemercadeo.
- Realizar organización, inventario y distribución de material comercial y publicitario.

Artículo 21°. Certificaciones de calidad. La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada deberá acreditar y mantener las certificaciones de calidad con las cuales manifestó contar al momento de la solicitud del permiso de operación del servicio Masivo: Estación Caribe

– Calle 30 y viceversa” por el corredor de la Avenida 80 y algunas vías aledañas”:

- ISO 9001:2015 (Gestión de la calidad): servicio de transporte público de pasajeros con tecnología metro, cable aéreo, tranvía y Buses de Tránsito Rápido (BRT).
- ISO 14001:2015 (Gestión ambiental): servicio de transporte público de pasajeros con tecnología metro y cable aéreo (excluye el Metrocable Línea H).
- OHSAS 18000:2007 (Gestión de seguridad y salud en el trabajo): servicio de transporte público de pasajeros con tecnología metro y cable aéreo.

Artículo 22°. Manual de operaciones. Al momento de concluir con la implementación de las fases de operación del Proyecto, la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá deberá contar con el Manual de Operaciones MST008 (o aquel que haga sus veces) actualizado de conformidad con la inclusión de la operación del servicio P80.

Artículo 23°. Política tarifaria. De conformidad con lo planteado en el modelo financiero del Proyecto presentado por el Municipio de Medellín y la empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, la estructura tarifaria será igual la que rige actualmente para la operación de las Líneas 1 y 2 del Subsistema de Transporte Masivo del SITVA, teniendo en cuenta los perfiles de usuarios que actualmente están en el Sistema, logrando así una integración de la 80 con el SITVA y sus políticas tarifarias.

Artículo 24. La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada ejercerá la administración de su actividad bajo su responsabilidad, teniendo en consideración que su desempeño administrativo y financiero afecta la prestación del servicio. Para este fin, tendrá que:

- Proveer a la autoridad de transporte masivo, toda la información que esta les solicite.
- Llevar permanentemente y de forma actualizada en medio electrónico, una hoja de vida de cada uno de los conductores, en la que se detallen los kilómetros recorridos, quejas recibidas, accidentes, multas, certificación de calificación y entrenamiento, la cual deberá mantener a disposición de la autoridad de transporte masivo.
- Desarrollar (continuar) un programa de contratación de personal que tenga como objetivo procurar la sustitución de puestos de trabajo del transporte público colectivo por puestos de trabajo en el servicio de transporte Masivo con ocasión de la implantación del Sistema.
- Implementar las prácticas y medidas de seguridad industrial adecuadas para el desarrollo de la operación de servicios.
- Implementar las prácticas y medidas explícitas sobre el

análisis, evaluación y especificación de los tratamientos a riesgos tales como: accidentes de buses con su capacidad máxima de ocupación (muertos y heridos), terremoto, incendio, avenida torrencial, atentado terrorista.

- Cumplir con las normas laborales y de seguridad social.
- Desarrollar y mantener un programa de capacitación periódico de sus conductores y personal.

Artículo 25°. Reposición. Contra la presente Resolución Metropolitana procede el Recurso de Reposición, el cual deberá interponerse por escrito en la diligencia de notificación personal, o dentro de los diez (10) días siguientes a ella, o a la notificación por aviso, o al vencimiento del término de publicación, según el caso, en virtud de lo estipulado por el artículo 76 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011).

Artículo 26°. Notificaciones. Notificar el contenido de la presente Resolución Metropolitana a la Representante Legal de las Empresas de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada de conformidad con el artículo 66 de la Ley 1437 de 2011

Artículo 27°. De acuerdo al artículo 69 de la Ley 1437 de 2011, si no pudiese hacerse la notificación personal al cabo de los cinco (5) días del envío de la citación de que trata

el artículo 68 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, esta se hará por medio de aviso que se remitirá a la dirección, al número de fax o al correo electrónico que figuren en el expediente o puedan obtenerse del registro mercantil, acompañado de copia íntegra del acto administrativo y la advertencia de que la notificación se considerará surtida al finalizar el día siguiente al de la entrega del aviso en el lugar de destino.

Cuando se desconozca la información sobre el destinatario, el aviso, con copia íntegra del acto administrativo, se publicará en la página electrónica del Área Metropolitana del Valle de Aburrá por el término de cinco (5) días, con la advertencia de que la notificación se considerará surtida al finalizar el día siguiente al retiro del aviso.

Artículo 28°. Comunicar el contenido del presente acto administrativo a la Secretaría de Movilidad del Municipio de Medellín.

Artículo 29°. Publíquese la presente Resolución en la Gaceta Oficial del Municipio de Medellín según lo dispuesto en el artículo 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y en la página Web del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley 1437 de 2011 y los artículos 5, 9 y 11 de la Ley 1712 de 2014.

Artículo 30°. La presente Resolución Metropolitana rige a partir de su ejecutoria.

NOTIFÍQUESE, PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

EUGENIO PRIETO SOTO

Director

RESOLUCIÓN METROPOLITANA Nro.00-003887

(diciembre 27 de 2019)

Por la cual se modifica la Resolución Metropolitana Nro. 003286 de 2019 “Por la cual se fijan los Parámetros de orden técnico, legal y financiero para la operación del servicio público de transporte Masivo de pasajeros “Estación Caribe – Calle 30 y viceversa” por el corredor de la Avenida 80 y algunas vías aledañas.”

EL DIRECTOR DEL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ

En uso de las facultades legales, en especial las conferidas por las Leyes 1625 de 2013, 105 de 1993, 310 y 336 de 1996, el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte Nro. 1079 de 2015, la Resolución 1371 de 2008 del Ministerio de Transporte, los Acuerdos Metropolitanos, 19 de 2002, 10 de 2013, 19 de 2019, y,

CONSIDERANDO

a. Que según el artículo 2 de la Constitución Política de Colombia, dentro de los fines esenciales del Estado se encuentran: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución. En tal sentido, el artículo 365 ibídem, establece que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, por lo que es su deber asegurar la prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

b. Que el artículo 319 ibídem, consagra que las Áreas Metropolitanas tienen el deber de programar y coordinar el desarrollo armónico e integrado del territorio bajo su autoridad, así como racionalizar la prestación de los servicios públicos a su cargo; en consonancia con el artículo 365 del mismo cuerpo normativo, según el cual, es deber del Estado la prestación eficiente de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio nacional, para lo cual puede prestarlos directamente o a través de terceros.

c. Que el 3 de la Ley 105 de 1993, “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”, define al transporte público, como una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica.

d. Que el artículo 2 de la Ley 336 de 1996 “Por medio del cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”, a su tenor dispone: “El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que

señale el reglamento para cada modo”. De igual manera, en su artículo 3, establece como prioridad esencial del Estado, la seguridad de los usuarios, y la obligación por parte de las autoridades competentes, de establecer una regulación de transporte público que exija y verifique las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas.

e. Que los artículos 8, 17 y 18 ejusdem, disponen:

“Artículo 8 - Bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, 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 y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal...”

(...)

Artículo 17.- El permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, rutas y horarios o frecuencias de despacho, estará sometido a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan en los reglamentos correspondientes. En el transporte de pasajeros será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial, según el caso para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización.

(...)

Artículo 18.- El permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable e intransferible, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas.

f. Que la Corte Constitucional, en Sentencia T-604 de 1992, señaló que: “(...) La potencialidad de afectar la vida diaria del usuario por parte de las empresas transportadoras explica la mayor responsabilidad social y jurídica exigible a éstas y el estricto control de las autoridades con el fin de garantizar la prestación adecuada del servicio.”

g. Que la Corte Constitucional en Sentencia de 23 de noviembre No C-539 de 1995, señaló que: “(...) corresponde a las autoridades de los niveles Departamental, Distrital y Municipal, ejercer la potestad reglamentaria para dar concreción y especificidad a la normación legal de modo que con sujeción a sus parámetros, dispongan lo conducente a la adecuada y eficiente prestación de los servicios públicos según sean

las características de las necesidades locales.”

h. Que en concordancia con lo anterior, la Sección Primera del Consejo de Estado, en Sentencia de 2 de julio de 1995, expediente No. 3057, Magistrado ponente, Doctor Ernesto Ariza, manifestó que: “(...) *corresponde al reglamento hacer expedita la Ley, de hacer explícito lo que está implícito en ella, y siendo los Alcaldes la máxima autoridad en su jurisdicción, no puede resultar ajena a su función la ejecución de las medidas legales que en materia de tránsito y transporte puedan afectar a su localidad.*”

i. Quela Sección Primera del Consejo de Estado en Sentencia 2003- 00834 de 26 de abril de 2007, con ponencia del H. Magistrado Rafael E. Ostau de Lafont Pianetta, ha señalado en cuanto a las competencias de las autoridades de transporte: “(...) *Se observa en dichas normas que de ellas emanan facultades para adoptar medidas de carácter general en relación con el referido servicio público, en cuanto facultan a las autoridades respectivas para organizarlo, diseñar, exigir y ejecutar, obviamente de modo general, políticas y condiciones dirigidas a los fines que las mismas señalan, y esa clase de actividades encuadran en la potestad de reglamentar o regular en el ámbito administrativo.*”

j. Que de conformidad con lo dispuesto por el artículo 5 de la Ley 1625 de 2013 “*Por la cual se deroga la Ley Orgánica 128 de 1994 y se expide el Régimen para las Áreas Metropolitanas.*”, estas ejercen sus competencias y funciones en su jurisdicción, la cual corresponde a la totalidad del territorio de los municipios que la conforman.

k. Que el artículo 6 ídem, fijó como una de las competencias de las Áreas Metropolitanas: “...b) *Racionalizar la prestación de servicios públicos a cargo de los municipios que la integran...*” y el artículo 7, como funciones, las de: “...f) *Coordinar, racionalizar y gestionar los servicios públicos de carácter metropolitano...* m) *Formular la política de movilidad regional...* n) *Ejercer la función de autoridad de transporte público en el área de su jurisdicción de acuerdo con la ley, las autorizaciones y aprobaciones otorgadas conforme a ella;* y, p) *Planificar la prestación del servicio de transporte público urbano de pasajeros en lo que sea de su competencia, para la integración física, operacional y tarifaria de los distintos modos de transporte...*” (Destacado propio).

l. Que el Acuerdo Metropolitano 10 de 2013 (Estatutos del Área Metropolitana del Valle de Aburrá) señala como competencias de la Entidad, “a) *Programar, planificar y coordinar el desarrollo armónico, integrado y sustentable de los municipios que la conforman;* b) *Racionalizar la prestación de los servicios públicos a cargo de los municipios que la integran...*” y como funciones “...n) *Formular la política de movilidad regional, en el marco del Plan Estratégico Metropolitano de ordenamiento territorial; de conformidad con la jurisdicción de los hechos metropolitanos;* o) *Ejercer la función de autoridad de transporte público en el área de su jurisdicción de acuerdo con la ley, de acuerdo con las autorizaciones y aprobaciones otorgadas...*”

m. Que el Área Metropolitana del Valle de Aburrá mediante Acuerdo Metropolitano 019 de 2002, declaró como Hecho

Metropolitano el servicio de transporte público bajo sus distintas modalidades. Para determinar el alcance de la declaratoria del transporte terrestre automotor como hecho metropolitano, es necesario revisar la exposición de motivos del Acuerdo, que a su tenor dispuso:

*“(...)Para nuestra entidad, y con base entonces en el Plan de Desarrollo recientemente adoptado, los Hechos Metropolitanos son, por encima de consecuencias meramente asociadas con el fenómeno físico de la conurbación, fenómenos económicos, sociales, físico – territoriales y político administrativos **que modifican total o parcialmente la estructura supramunicipal en su composición y funcionamiento, dando origen a funciones públicas metropolitanas.***

Tal como lo prevé entonces el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano el servicio del transporte automotor terrestre, comprendidos allí el sistema vial y el propio equipo rodante, debe formalmente determinarse como un Hecho Metropolitano, por razón de su alcance territorial, por consideraciones sobre eficiencia económica, de capacidad financiera, de capacidad técnica, y especialmente tomando en cuenta razones de organización político – administrativa (...)

La declaratoria que se sustenta por tanto, en el presente proyecto de acuerdo, busca de un lado reconocer los alcances e impactos de un servicio que incide en gran medida en la competitividad y en el desarrollo armónico del Valle de Aburrá, pero especialmente pretende conducir a procesos y decisiones coordinadas y concertadas entre las autoridades metropolitanas, a fin de disponer las gestiones y acciones requeridas para lograr que el servicio del transporte se provea de la racionalidad en todos los órdenes, de la eficiencia y de la calidad que precisa el desarrollo subregional.” (Destacado propio).

n. Que el artículo 2.2.1.2.1.1.3. del DUR 1079 de 2015 Sector Transporte, establece que la autoridad de transporte ejercerá las funciones de vigilancia y control, así como el cumplimiento de las condiciones de habilitación y operación de transporte.

o. Que por medio de la Resolución No. 1371 de 2008, el Ministerio de Transporte aprobó como autoridad de transporte para la administración del Sistema integrado de Transporte en el Valle de Aburra - SIT-VA al Área Metropolitana del Valle de Aburrá y definió el área de influencia del Sistema.

p. Que la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada se encuentra habilitada para prestar el servicio público de transporte masivo de pasajeros en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, según la resolución número 2275 de 1999 expedida por el Ministerio de Transporte.

q. Que entre el Municipio de Medellín y la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburra Limitada suscribieron

el contrato interadministrativo 4600081807 de 2019 para la operación de los Buses Eléctricos, ajustado a las condiciones operacionales expresadas en el modelo operativo realizado por el consultor WRI México.

r. Que en ejercicio de las funciones de planificación y organización, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá mediante el Acuerdo Metropolitano Nro. 19 de 2019: (i) creó el servicio público de transporte bajo el modo masivo – buses- “Estación Caribe – Calle 30 y viceversa” por el corredor de la Avenida 80 y algunas vías aledañas; (ii) facultó al Director de la Entidad para fijar los parámetros de operación de este; y, (iii) autorizó a la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada como operador del servicio.

s. Que como consecuencia de lo anterior, la entidad pública, Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada actuara como el operador público del servicio público de transporte bajo el modo masivo – buses- “Estación Caribe – Calle 30 y viceversa” por el corredor de la Avenida 80 y algunas vías aledañas.

t. Que para garantizar la adecuada operación del servicio creado, se adoptó la Resolución Metropolitana Nro. 3286 de 2019, a través de la cual se fijaron los parámetros de orden técnico, legal y financiero para la prestación del servicio público de transporte Masivo de pajeros – buses - en el corredor Pretroncal del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá SITVA, “Estación Caribe – Calle 30 y viceversa” por el corredor de la Avenida 80 y algunas vías aledañas.

u. Que una vez expedida la Resolución Metropolitana Nro. 3286 de 2019, se evidencia la necesidad de efectuar algunos ajustes al articulado de esta a fin de facilitar su comprensión y cumplimiento.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE

Artículo 1°. Adicionar un párrafo al artículo 2° de la Resolución Metropolitana Nro. 3286 de 2019, el cual será del siguiente tenor literal:

“Párrafo 2°. La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada podrá usar una nomenclatura distinta a la establecida en el presente artículo, siempre que se justifique en una mayor comprensión de esta por parte de los usuarios del servicio y se encuentre en armonía con las demás que se usen en el Subsistema de Transporte Masivo del SITVA.”

Artículo 2°. Modificar el artículo 15 de la Resolución Metropolitana Nro. 3286 de 2019, el cual será del siguiente tenor literal:

“Artículo 15. Esquema de aseguramiento de la flota. La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada debe contar, como mínimo con las siguientes pólizas y coberturas para el total de

los vehículos que vincule a la operación del servicio:

SOAT: Según el artículo 42 de la ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito- estableció que para poder transitar en el territorio nacional todos los vehículos deben estar amparados por un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito — SOAT — vigente con los siguientes riesgos amparados:

- Muerte y Gastos Funerarios 750 SMLDV
- Gastos Médicos 800 SMLDV
- Incapacidad Permanente Hasta 180 SMLDV
- Gastos de Transporte 10 SMLDV

Póliza de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual.

- Muerte
- Incapacidad permanente
- Incapacidad temporal
- Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por persona será el contratado por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada para los componentes del modo buses del Subsistema de Transporte Masivo del SITVA.

Póliza de vehículo.

El artículo 107 de la Ley 42 de 1993 (Congreso de Colombia, 1993), establece que: “los órganos de control fiscal verificarán que los bienes del Estado estén debidamente amparados por una póliza de seguros o un fondo especial creado para tal fin, pudiendo establecer responsabilidad fiscal a los tomadores cuando las circunstancias lo ameriten.”

Póliza de Responsabilidad Civil de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada.

Se cubre la Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual de la Empresa hasta por un valor de 60.000 millones de pesos y actúa como última capa, una vez consumido los valores asegurados anteriores.”

Artículo 3°. Modificar el artículo 16 de la Resolución Metropolitana Nro. 3286 de 2019, el cual será del siguiente tenor literal:

“Artículo 16. Seguridad integral. Además del aseguramiento de los vehículos y las coberturas por responsabilidad civil contractual y extracontractual en beneficio de terceros, la

Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada velará por la correcta y oportuna administración de los riesgos del servicio, mediante la adopción de controles y medidas de tratamiento a los operadores del servicio y las actividades que tiene a su cargo.

- Seguridad Patrimonial: transferencia financiera de los principales riesgos de la operación y administración del Sistema. Se deberá implementar los controles necesarios y las pólizas de seguro que cubran riesgos asociados, incluyendo los generados por los vehículos.
- Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST): programas de seguridad operacional que incluyan la estandarización de procedimientos, aspectos de formación y reentrenamiento, planes de mantenimiento y análisis de incidentes y sus correspondientes planes de mejoramiento.
- Plan de emergencias articulado con el sistema Municipal: Planes de contingencia necesarios para garantizar la continuidad del servicio, en los periodos de afectación debidos a la materialización de un riesgo que afecte la operación del sistema.
- Seguridad ambiental: programa de gestión ambiental, incluyendo el control de emisiones de los vehículos que prestan el servicio en el Sistema (en caso de que se considere el uso de flota a gas además de la eléctrica).
- En seguridad Física: Plan de Seguridad Física que incluya sistemas electrónicos (CCTV y alarmas), vigilancia y servicios de inteligencia.
- Seguridad vial: Plan Estratégico de Seguridad Vial, realizado bajo lo normado en la Ley 1503 de 2011, el Decreto 1079 de 2015 (en el cual se compilaron los Decretos 2851 de 2012 y 1310 de 2016, y las Resoluciones del Ministerio de Transporte 1565 de 2014, y 1231 de 2016, o aquellas que las modifiquen o sustituyan.

Artículo 4°. Modificar el artículo 21 de la Resolución Metropolitana Nro. 3286 de 2019, el cual será del siguiente tenor literal:

“Artículo 21°. La Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada deberá acreditar y mantener las certificaciones de calidad con las cuales manifestó contar al momento de la solicitud del permiso de operación del servicio público de transporte masivo de pasajeros “Estación Caribe – Calle 30 y viceversa” por el corredor de la Avenida 80”:

- ISO 9001:2015 (Gestión de la calidad): Servicio de transporte público de pasajeros con tecnología metro, cable aéreo, tranvía y Buses de Tránsito rápido (BRT).

La Empresa contará con un término de tres(3) años contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo, para incluir en el alcance de su certificación en gestión de la calidad (ISO 9001:2015), el servicio público de transporte masivo de pasajeros “Estación Caribe – Calle 30 y viceversa” por el corredor de la Avenida 80.”

Artículo 5°. Reposición. Contra la presente Resolución Metropolitana procede el Recurso de Reposición, el cual deberá interponerse por escrito en la diligencia de notificación personal, o dentro de los diez (10) días siguientes a ella, o a la notificación por aviso, o al vencimiento del término de publicación, según el caso, en virtud de lo estipulado por el artículo 76 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011).

Artículo 6°. Notificaciones. Notificar el contenido de la presente Resolución Metropolitana a la Representante Legal de las Empresas de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada de conformidad con el artículo 66 de la Ley 1437 de 2011

Artículo 7°. De acuerdo al artículo 69 de la Ley 1437 de 2011, si no pudiere hacerse la notificación personal al cabo de los cinco (5) días del envío de la citación de que trata el artículo 68 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, esta se hará por medio de aviso que se remitirá a la dirección, al número de fax o al correo electrónico que figuren en el expediente o puedan obtenerse del registro mercantil, acompañado de copia íntegra del acto administrativo y la advertencia de que la notificación se considerará surtida al finalizar el día siguiente al de la entrega del aviso en el lugar de destino.

Cuando se desconozca la información sobre el destinatario, el aviso, con copia íntegra del acto administrativo, se publicará en la página electrónica del Área Metropolitana del Valle de Aburrá por el término de cinco (5) días, con la advertencia de que la notificación se considerará surtida al finalizar el día siguiente al retiro del aviso.

Artículo 8°. Comunicar el contenido del presente acto administrativo a la Secretaría de Movilidad del Municipio de Medellín.

Artículo 9°. Publíquese la presente Resolución en la Gaceta Oficial del Municipio de Medellín según lo dispuesto en el artículo 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y en la página Web del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley 1437 de 2011 y los artículos 5, 9 y 11 de la Ley 1712 de 2014.

Artículo 10°. La presente Resolución Metropolitana rige a partir de su ejecutoria.

NOTIFÍQUESE, PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

EUGENIO PRIETO SOTO

Director

RESOLUCIÓN METROPOLITANA No. 00-004021

(diciembre 30 de 2019)

Por la cual se adopta el procedimiento para la declaratoria de incumplimiento de las condiciones de uso del Sistema de Bicicletas Públicas del Valle de Aburrá EnCicla y se establecen las consecuencias contractuales

EL DIRECTOR DEL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ

por la bicicleta como un medio de transporte sostenible, saludable y amable con el medio ambiente.

En uso de las atribuciones legales y en especial las que confiere las Leyes 1437 de 2011, 1625 de 2013, el Acuerdo Metropolitano No. 10 de 2013, y

CONSIDERANDO

1. Que el Acuerdo Metropolitano No. 42 de 2007 adoptó el Plan Maestro de Movilidad para la Región Metropolitana del Valle de Aburrá, en el cual contempla la identificación de los requerimientos de movilidad en el largo plazo y establece que el incremento de viajes en bicicleta permite consolidar políticas claras para incentivar el uso de este medio de transporte, ya sea como único medio para la realización del viaje o como complemento al Sistema Integrado de Transporte Masivo del Valle de Aburrá "SITVA".
2. Que el Acuerdo Municipal 084 de 2009 expedido por el Concejo de Medellín, reglamentó el Sistema de Bicicletas en la ciudad que hace parte del plan de Movilidad de este Municipio, el cual tiene como propósito incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte saludable, alternativo y ambientalmente sostenible.
3. Que el Acuerdo Metropolitano No. 17 de 2015, mediante el cual se adopta el Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta, tiene como visión: *"En 2030 el Área Metropolitana del Valle de Aburrá será una metrópoli ciclo-incluyente con una red ciclista estructurante, articuladora y cualificadora del espacio vía regional, que facilitará la interacción y comunicación entre diversas áreas de actividad de los municipios que la conforman. En 2030, con el sistema estructurante propuesto, se espera que los viajes que se realicen en bicicleta, corresponda al 10% del total de los viajes de Valle de Aburrá."*
4. Que el Acuerdo Metropolitano 05 de 2017, incluye al Sistema de Bicicletas Públicas como parte integrante del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá (SITVA).
5. Que el Área Metropolitana del Valle de Aburrá mediante su Plan de Gestión 2016 – 2020 "Territorios Integrados" contempla en su línea 3 "Movilidad Sostenible, segura y amable" busca generar una movilidad equitativa, eficiente y segura dando prelación al Sistema de Bicicletas Públicas como una de las soluciones para la mitigación de la contaminación ambiental y generar en la ciudadanía metropolitana iniciativas que propendan

6. Que para el uso del Sistema de Bicicletas Públicas el Valle de Aburrá Encicla, el usuario realiza una solicitud de inscripción ante el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, en virtud del cual declara conocer y aceptar las condiciones de uso, conservación, restitución y prohibiciones para el uso del sistema establecidas por la entidad.
7. Que el numeral quinto de las condiciones de uso del Sistema de Bicicletas Públicas – Encicla prevé que, en caso de incumplimiento de las mismas durante su uso, tenencia, conservación y restitución, el Usuario se someterá al procedimiento administrativo adoptado mediante la presente resolución.
8. Que según lo establecido en las condiciones generales para el uso del Sistema de Bicicletas Públicas – Encicla se hace necesario establecer el procedimiento para la declaratoria de incumplimiento de las condiciones de uso, conservación, restitución y prohibiciones, así como su respectiva consecuencia, el cual se sujetará al procedimiento administrativo común y principal previsto en la Ley 1437 de 2011.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE

Artículo Primero: Establecer el procedimiento para la declaratoria de incumplimiento de las condiciones de uso, conservación, restitución y prohibiciones para el uso del Sistema de Bicicletas Públicas del Valle de Aburrá – EnCicla, el cual será así:

- a. Ante un posible incumplimiento de las condiciones de uso, conservación, restitución y prohibiciones, de acuerdo a lo establecido en el artículo segundo del presente acto administrativo, el Sistema de Bicicletas Públicas del Valle de Aburrá – EnCicla, en adelante SBP, informará al usuario en el correo electrónico registrado, la iniciación de la actuación para el ejercicio del derecho de defensa y contradicción.
- b. El Usuario tendrá dos (2) días hábiles, contados a partir del envío del correo electrónico por parte del SBP, para presentar en el correo electrónico: incumplimientos.encicla@metropol.gov.co, los descargos sobre el posible incumplimiento y aportar o solicitar las pruebas que pretenda hacer valer en la actuación administrativa.

c. Si el Usuario aporta y/o solicita la práctica de pruebas, el SBP deberá decidir en un término no mayor a tres (3) días hábiles siguientes a solicitud y/o aporte de pruebas sobre su decreto o rechazo. De conformidad con el artículo 40 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, contra el acto que decida esta solicitud no procede recurso alguno.

En todo caso, luego de decretada y practicada alguna prueba, el Usuario contará con tres (3) días hábiles luego de su comunicación para pronunciarse sobre las mismas.

d. El SBP habiéndole dado la oportunidad al Usuario de pronunciarse en los términos de los anteriores literales, con base en las pruebas e informes disponibles y según lo dispuesto en el artículo segundo de la presente resolución, tomará la decisión de declarar o no el incumplimiento de las condiciones de uso y enviará la respuesta sobre los descargos mediante correo electrónico dentro de los cinco

(5) días hábiles siguientes a la presentación de los mismos o al vencimiento del término para pronunciarse sobre una prueba practicada.

e. Contra la decisión del SBP, el usuario podrá presentar recurso de reposición dentro de los cinco (5) días siguientes a la información de la respuesta en su correo electrónico y el Sistema de Bicicletas Públicas EnCicla resolverá dicho recurso dentro de los cinco (5) días siguientes de la presentación del mismo, remitiendo al correo electrónico registrado del usuario la respuesta que corresponda.

Artículo Segundo: De conformidad con las condiciones de uso, conservación, restitución y prohibiciones para el uso del Sistema de Bicicletas Públicas – Encicla, se establecen las siguientes como causales para la declaratoria de incumplimiento de que trata el artículo primero del presente acto administrativo con su respectiva consecuencia en la utilización del sistema, así:

a. Incumplimiento del tiempo máximo de uso:

Código	Incumplimiento	Consecuencia
04	Exceder el tiempo de uso establecido de la bicicleta entre 61 minutos y 75 minutos.	3 días hábiles sin acceso al uso del SBP
05	Exceder el tiempo de uso establecido de la bicicleta entre 76 minutos y 120 minutos.	4 días hábiles sin acceso al uso del SBP
09	Exceder el tiempo de uso establecido de la bicicleta entre 121 minutos y 180 minutos.	5 días hábiles sin acceso al uso del SBP
12	Exceder el tiempo de uso establecido de la bicicleta entre 181 minutos y 240 minutos.	6 días hábiles sin acceso al uso del SBP
14	Exceder el tiempo de uso establecido de la bicicleta entre 241 minutos y 360 minutos.	15 días hábiles sin acceso al uso del SBP
22	Exceder el tiempo de uso establecido de la bicicleta de 361 minutos en adelante.	60 días hábiles sin acceso al uso del SBP

b. Incumplimiento por el Uso Indebido de la bicicleta:

Código	Incumplimiento	Consecuencia
06	Entrega de la bicicleta en la Estación Automática sin la verificación previa de que ha sido correctamente anclada	3 días hábiles sin acceso al uso del SBP
07	Entrega de la bicicleta en la estación manual sin la verificación previa de que ha sido correctamente recibida por el anfitrión.	3 días hábiles sin acceso al uso del SBP
08	La intervención del USUARIO(A) para reparar el daño leve mediante la manipulación no autorizada de la bicicleta.	3 días hábiles sin acceso al uso del SBP

Código	Incumplimiento	Consecuencia
10	Transportar equipajes, paquetes u objetos que superen los 10 Kg. o cuya dimensión sobresalga del largo y ancho de la bicicleta y coloque en riesgo la seguridad del USUARIO(A) o de terceros	5 días hábiles sin acceso al uso del SBP
11	Adherir calcomanías, publicidad o rayar la bicicleta	5 días hábiles sin acceso al uso del SBP
13	Aquellos daños, averías o componentes de las bicicletas cuya culpa se compruebe que es del usuario y NO requiera reposición de piezas.	5 días hábiles sin acceso al uso del SBP

c. Consecuencias contractuales por uso indebido del Sistema

Código	Incumplimiento	Consecuencia
15	La agresión verbal al Anfitrión o a personal del SBP del Valle de Aburrá EnCicla.	15 días hábiles sin acceso al uso del SBP
16	La transferencia de la condición de usuario mediante la cesión del carné o tarjeta Cívica o el retiro de la bicicleta para entregarla a un tercero que no está inscrito en el sistema.	15 días hábiles sin acceso al uso del SBP
17	Conducir la bicicleta bajo los efectos de sustancias psicoactivas, estado de alicoramiento, o bajo el efecto de drogas medicinales que alteren el estado de alerta.	15 días hábiles sin acceso al uso del SBP
18	Circular sobre una sola rueda, realizar saltos, piruetas, acrobacias u otros movimientos que pongan en riesgo la seguridad del usuario(a) o de terceros o puedan afectar la funcionalidad de la bicicleta.	15 días hábiles sin acceso al uso del SBP
19	Transportar menores de edad, personas o animales vivos bien sea cargado o halado con cuerdas o cualquiera otro elemento.	15 días hábiles sin acceso al uso del SBP
20	Impulsarse con el apoyo de vehículos en movimiento	15 días hábiles sin acceso al uso del SBP
21	Realizar grafitti o alterar el color de la bicicleta	15 días hábiles sin acceso al uso del SBP
23	El abandono de la bicicleta sin protección en cualquier sitio que la coloque en riesgo de ser hurtada o afectada por la intervención de terceros	60 días hábiles sin acceso al uso del SBP
24	El hurto de la bicicleta por abandono o descuido del USUARIO(A)	180 días sin acceso al uso del SBP
24.1	La no presentación de la denuncia ante las autoridades competentes en caso de hurto de la bicicleta	360 días sin acceso al uso del SBP
25	La agresión física al Anfitrión o a personal del SBP del Valle de Aburrá EnCicla.	Pérdida de la calidad de usuario del SBP
26	La sustracción de la bicicleta o de sus partes, o de los elementos que forman parte de las estaciones por parte del USUARIO(A).	Pérdida de la calidad de usuario del SBP

Código	Incumplimiento	Consecuencia
27	Los daños ocasionados por el usuario a la infraestructura del sistema de bicicletas públicas	Pérdida de la calidad de usuario del SBP

Artículo Tercero: Lo establecido en el presente acto administrativo se incorpora a las condiciones generales de uso del Sistema de Bicicletas Públicas del Valle de Aburrá EnCicla

Artículo Cuarto: Publíquese la presente Resolución en la

Gaceta Oficial del municipio de Medellín y en la página Web del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Artículo Quinto: La presente Resolución rige a partir de su publicación en la Gaceta Oficial del municipio de Medellín.

PUBLIQUESE Y CÚMPLASE

EUGENIO PRIETO SOTO

Director

German Andres Botero Fernandez

Secretario General

Viviana Tobón Jaramillo

Subdirectora de Movilidad

Tatiana Fattoni Petertini

Asesora Jurídica Movilidad

RESOLUCIÓN 201950122934 DE 2019

(DICIEMBRE 26)

“Por medio de la cual se definen y se reglamentan los corredores de Redes Camineras en el Municipio de Medellín”.

EL SECRETARIO DE MOVILIDAD,

En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas por los artículos 3, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, 6 y 7 de la Ley 769 de 2002, y

CONSIDERANDO

El Artículo 24 de la Constitución Nacional establece que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley, por lo que está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantizar la comodidad y seguridad de los habitantes.

El artículo 1o de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 1o de la Ley 1383 de 2010, establece que las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; además consagra los principios rectores del Código Nacional de Tránsito, siendo uno de ellos, el de la seguridad de los usuarios, la movilidad, calidad, oportunidad y libertad de acceso.

Que el Artículo 3° de la Ley 769 de 2002 establece quiénes son autoridades de tránsito, dentro de las cuales están los Alcaldes, los organismos de Tránsito de carácter Departamental, Municipal o Distrital; y a su vez, el Artículo 6° ibídem establece que en su respectiva jurisdicción serán Organismos de Tránsito, las Secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana su respectivo Municipio y los Corregimientos.

Que el Artículo 6°, parágrafo 3° inciso 2° de la Ley 769 de 2002, preceptúa que *“...los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código...”*

El Artículo 7° de la Ley 769 de 2002 consagra que las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público, y sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben encaminarse a la prevención y asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

Que el Artículo 119 de la Ley 769 de 2002 indica que Sólo las

autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.

Que la Ley 1083 de 2006, por medio de la cual se establecen algunas normas de planeación urbana sostenible, dispone en su artículo 1o: *“Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por éstos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar planes de ordenamiento territorial, en los términos del literal A) del artículo 9o de la Ley 338 de 1997, formularán y adoptarán planes de movilidad, según los parámetros de que trata la presente Ley.”*

Que los literales D y E del Artículo 2 de la Ley 1083 de 2006 señalan se podrán crear zonas sin tráfico vehicular y zonas de bajas a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta o en otro medio no contaminante, así como en vehículos de transporte público de pasajeros siempre y cuando este se ajuste a todas las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes, y funcione con combustibles limpios.

Que el Artículo 141 de la Ley 1801 de 2016 establece que la presencia de peatones y ciclistas en las vías y zonas para ellos diseñadas, les otorgarán prelación, excepto sobre vías férreas, autopistas y vías arterias, de conformidad con lo establecido en el artículo 105 de la Ley 769 de 2002. En todo caso, los peatones y ciclistas deben respetar las señales de tránsito. Las autoridades velarán por sistemas de movilidad multimodal que privilegien el interés general y el ambiente.

Que a través del Acuerdo Municipal 048 de 2014, se adoptó el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Medellín, el cual está encaminado a mejorar las condiciones de accesibilidad en todo el territorio a través del fortalecimiento de los medios de transporte, en el siguiente orden de prioridad:

- 1) Las personas
- 2) La bicicleta y demás modos no motorizados
- 3) El transporte masivo y colectivo de pasajeros
- 4) El transporte de carga
- 5) El transporte privado.

Que el Artículo 179 del Acuerdo Municipal 048 de 2014 (Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Medellín) establece en cuanto a las vías de tráfico calmado que implementarán reductores de velocidad, resaltos, estrechamientos, pequeños cambios en la geometría horizontal de la vía haciéndola sinuosa, umbrales para restricción del tamaño de los vehículos, demarcaciones alertadoras, cambios en la superficie de rodadura en textura, colores y otros elementos visuales que indiquen a los conductores que entran a una zona de reducción de velocidad con presencia de peatones y bicicletas en la vía.

Que el Acuerdo Municipal 23 de 2012 establece para nuestra ciudad, la Política Pública de “Medellín Ciudad Verde y Sostenible” con el fin de promover la ejecución de prácticas ambientales mediante criterios ecológicos, educativos, de innovación, investigación y transferencia del conocimiento, proyectos culturales, proyectos de hábitat, propuestas urbanísticas y de construcción, biodiversidad, integralidad, energía, agua, transporte público, comunicaciones, entre otros.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO 1: OBJETO. Definir y reglamentar los corredores de Redes Camineras en el Municipio de Medellín.

ARTÍCULO 2: DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de lo dispuesto en presente acto administrativo, adóptense las siguientes definiciones estipuladas en el artículo 2o de la Ley 769 de 2002 y otros instrumentos normativos así:

Accesibilidad: Condición esencial de los servicios públicos que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior el fácil disfrute de dicho servicio por parte de toda la población.

Acera o andén: Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de la vía.

Actor de tránsito: Toda persona que asume un rol determinado para hacer uso de las vías con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro. Se consideran actores del tránsito los conductores de vehículos automotores y no automotores, los peatones los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros.

Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos.

Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.

Peatón: Persona que transita a pie o por una vía.

Prelación: Prioridad o preferencia que tiene una vía o

vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos.

Red Caminera: se puede entender como un complemento a los andenes o hasta una extensión de estos que sirve como estrategia de información a los ciudadanos durante sus recorridos.

Señales de tránsito: Dispositivo físico o marca especial preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.

Tránsito. Es la movilización de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

Transporte. Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

Urbanismo Táctico: Es una intervención de corto plazo y de poco valor económico que se usa como una estrategia para proteger y mejorar los recorridos de los patones en los cruces, además busca generar nuevos espacios de estancia para crear nuevas dinámicas sociales, su principal objetivo es realizar un análisis de como habitamos la ciudad y como nos vamos adaptando a las necesidades que tenemos en ella.

Vehículo. Todo aparato montado sobre ruedas que permita el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.

Vías de Tráfico Calmado: Son todas aquellas vías en las cuales, las personas pueden mezclarse de manera segura con modos motorizados y no motorizados, mediando para ello, una señalización e infraestructura adecuada que indique la presencia de peatones y personas en situación de discapacidad en la calzada; así como, de elementos físicos o tecnológicos, que eviten que los vehículos transiten a más de 30 Km/h.

ARTÍCULO 3: CORREDORES. Determinar cómo corredores de Redes Camineras, los siguientes:

Guayabal (Estación Poblado Costado Occidental)

Dirección: Carrera 50 (Lazo Occidente - Sur Calle 10 hacia Autopista sur)

Comuna: Guayabal

Longitud (km): 0,1

Año de ejecución: 2017

Calle 9

Dirección: Calle 9 entre Carreras 43b y 43e

Comuna: Poblado

Longitud (km): 0,6	Carrera 44 entre Calles 72 y 71
Año de ejecución: 2017	Comuna: Manrique
Perpetuo Socorro	Longitud (km): 0,6
Dirección: Avenida 33 entre Carreras 51 y 48 Carrera 48 (Abejorral) entre Avenida 33 y Calle 34. Calle 34 entre Av. El Poblado y Carrera 45ª.	Año de ejecución: 2019
Comuna: La Candelaria	Manrique
Longitud (km): 0,8	Dirección: Carrera 46 entre Calle 73 e IP Claret, Calle 72a entre Carreras 46 y 45, Calle 72 entre Carreras 45 y 44, Carrera 44 entre Calles 72 y 71
Año de ejecución: 2019	Comuna: Aranjuez
Universidad de Medellín	Longitud (km): 0,7
Dirección: Sendero peatonal frente a Acceso 4 UdeM, Carrera 87 con Calle 31BB, Acceso 3 UdeM, Carrera 87 con Calle 31, Carrera 87 entre Calles 30A y 30B (Acceso 2 UdeM), Carrera 87 entre Calles 28 y 30, Carrera 85 entre Calles 29B y 30, Calle 30 con Carrera 84	Año de ejecución: 2019
Comuna: Belén	Berlín
Longitud (km): 0,5	Dirección: Carrera 49a entre Calles 93 y 92, Calle 92 entre Carreras 49a y 46, Calle 93 entre Carreras 45a y 44a, Carrera 44a entre Calle 93 e IE José A. Galán
Año de ejecución: 2019	Comuna: Aranjuez
Alpes	Longitud (km): 0,7
Dirección: Calle 31A con Carrera 82c, Calle 30a con Carrera 82c, Calle 30 con Carrera 83, Calle 29 entre Carrera 83 y 82c	Año de ejecución: 2019
Comuna: Belén	La Palma
Longitud (km): 0,4	Dirección: Carrera 81 entre Calles 25 (Consumo) y 31a
Año de ejecución: 2019	Comuna: Belén
Fátima	Longitud (km): 0,1
Dirección: Unidad Deportiva de Belén Calle 32b	Año de ejecución: 2019
Comuna: Belén	Belén
Longitud (km): 0,1	Dirección: Carrera 76 con Calle 29 ingreso Occidental y Oriental de Estación
Año de ejecución: 2019	Comuna: Belén
Gardel	Longitud (km): 0,2
Dirección: Carrera 46 entre Calle 73 e IP Claret, Calle 72a entre Carreras 46 y 45, Calle 72 entre Carreras 45 y 44,	Año de ejecución: 2019

Rosales

Dirección: Calle 32 entre Carreras 70 y 69c, Carrera 70 entre Calles 30 y 30a, Carrera 70 entre Calles 27 y 29

Comuna: Belén

Longitud (km): 0,3

Año de ejecución: 2019

Palos Verdes

Dirección: Calle 65g entre Calle 67 y Carrera 46, Carrera 45c entre Calle 65g y 65, Calle 65 entre Carrera 45c y 45, Carrera 45 entre Calle 65 y Transversal 65d

Comuna: Villa Hermosa

Longitud (km): 0,7

Año de ejecución: 2019

Esmeraldas

Dirección: Calle 86 entre Carrera 43 y 45, Carrera 43 entre Calle 86 y Colegio Ma. Reina

Comuna: Manrique

Longitud (km): 0,3

Año de ejecución: 2019

Aranjuez

Dirección: Carrera 49 entre Calle 94 y Ludoteca Sta Cruz

Comuna: Aranjuez

Longitud (km): 0,5

Año de ejecución: 2019

ARTÍCULO 4: PRIORIDAD. De conformidad con lo establecido en el Artículo 105 de la Ley 769 de 2002 y el Artículo 141 de la Ley 1801 de 2018, los peatones tendrán prelación en las Redes Camineras.

ARTÍCULO 5: SEÑALIZACIÓN. Para la implementación de las Redes Camineras se utilizarán como elementos de señalización, los siguientes:

Mobiliario en concreto, caucho, materiales sintéticos, reciclados o de materiales similares de alta resistencia al impacto, tales como jardineras o similares, que cumplan una función paisajística y de segregación de flujos vehiculares y peatonales.

Elementos indicadores de alineamiento en la vía fabricados en materiales metálicos, sintéticos, cerámicos, reciclados, concreto o similares de alta resistencia el impacto, tales como estoperoles, boyas, tachones, bordillos, delineadores tubulares, demarcaciones elevadas (tachas) entre otros, los cuales, se utilizan con el propósito de reforzar la información para los conductores en cuanto a la segregación existente en la vía de áreas destinadas a distintos tipos de usuarios como vehículos y peatones o a distintos modos de transporte como buses, vehículos livianos, motocicletas y bicicletas, o bien, para indicar la existencia de zonas con restricción de ingreso.

ARTÍCULO 6: VIGENCIA Y DEROGATORIA. La presente resolución se publicará en la gaceta oficial del Municipio de Medellín, entrará a regir a partir de su publicación y modifica todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Medellín a los 26 días del mes de diciembre del año 2019

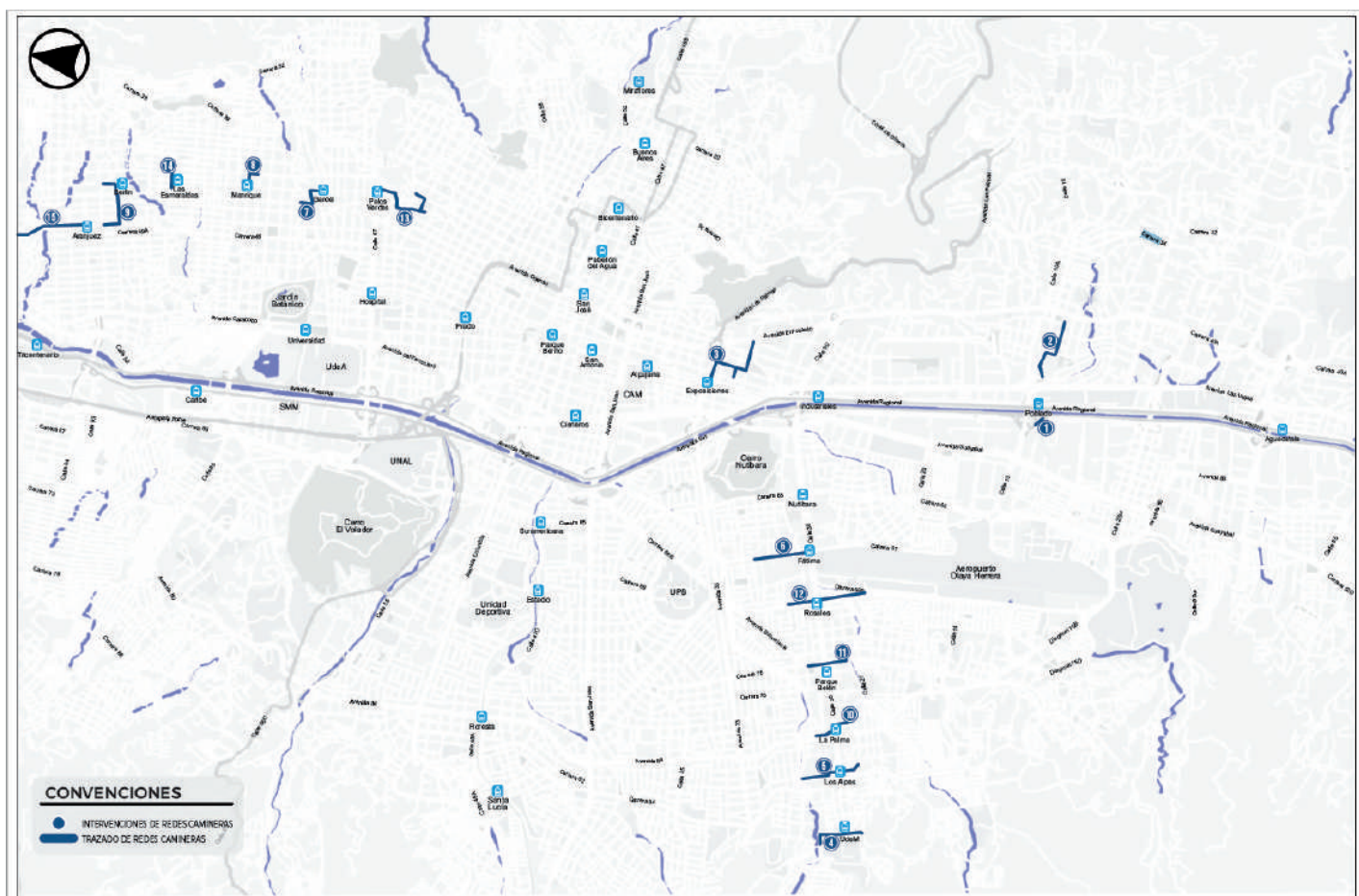
HUMBERTO IGLESIAS GÓMEZ

Secretario de Movilidad

REGLAMENTACIÓN DE LOS CORREDORES DE REDES CAMINERAS EN EL MUNICIPIO DE MEDELLÍN

Anexo:

Mapa de las Redes Camineras.



RESOLUCIÓN 201950122935 DE 2019

(Diciembre 26)

“Por medio de la cual se definen los corredores de cicloinfraestructura y su uso en el Municipio de Medellín”.

EL ALCALDE DE MEDELLÍN,

En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas por los artículos 3, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, 6 y 7 de la Ley 769 de 2002, y

CONSIDERANDO

El Artículo 24 de la Constitución Nacional establece que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley, por lo que está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantizar la comodidad y seguridad de los habitantes.

Que el artículo 1o de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 1o de la Ley 1383 de 2010, establece que las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; además consagra los principios rectores del Código Nacional de Tránsito, siendo uno de ellos, el de la seguridad de los usuarios, la movilidad, calidad, oportunidad y libertad de acceso.

Que el Artículo 3° de la Ley 769 de 2002 establece quiénes son autoridades de tránsito, dentro de las cuales están los Alcaldes, los organismos de Tránsito de carácter Departamental, Municipal o Distrital; y a su vez, el Artículo 6° ibídem establece que en su respectiva jurisdicción serán Organismos de Tránsito, las Secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana su respectivo Municipio y los Corregimientos.

Que el Artículo 6°, parágrafo 3° inciso 2° de la Ley 769 de 2002, preceptúa que “...los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código...”

El Artículo 7° de la Ley 769 de 2002 consagra que las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público, y sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben encaminarse a la prevención y asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

Que el Artículo 119 de la Ley 769 de 2002 indica que sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción,

podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.

Que la Ley 1083 de 2006, por medio de la cual se establecen algunas normas de planeación urbana sostenible, dispone en su artículo 1o: “Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por éstos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar planes de ordenamiento territorial, en los términos del literal A) del artículo 9o de la Ley 338 de 1997, formularán y adoptarán planes de movilidad, según los parámetros de que trata la presente Ley.”

Que el parágrafo del Artículo 2 de la Ley 1083 de 2006 señala que será potestativo de las autoridades locales determinar la obligatoriedad del uso de casco de seguridad en ciclorrutas y ciclovías. Para los menores de edad será obligatorio su uso. En todo caso, serán de obligatorio uso para la generalidad de la población los dispositivos reflectivos a que hace referencia el inciso 2 del artículo 95 de la Ley 769 de 2002, en horas nocturnas.

El Congreso expidió la Ley 1811 de 2016, cuyo objeto es incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional, incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.

Que el Artículo 143 de la Ley 1801 de 2016 establece que los alcaldes distritales y municipales podrán reglamentar el uso de ciclorrutas y carriles exclusivos para bicicletas, en su jurisdicción. En los casos de municipios que conurben, los alcaldes podrán acordar una reglamentación conjunta para el desplazamiento entre los respectivos municipios

Que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 3258 de 2018, “por la cual se adopta la Guía de Ciclo-infraestructura para ciudades colombianas”.

Que los artículos 94 y 95 de la Ley 769 de 2002, este último modificado por el artículo 9° de la Ley 1811 de 2016, establecen las normas generales y específicas para la circulación de bicicletas y triciclos.

Que a través del Acuerdo Municipal 048 de 2014, se adoptó el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Medellín, el cual está encaminado a mejorar las condiciones de accesibilidad en todo el territorio a través del fortalecimiento de

los medios de transporte, en el siguiente orden de prioridad:

- 1) Las personas
- 2) La bicicleta y demás modos no motorizados
- 3) El transporte masivo y colectivo de pasajeros
- 4) El transporte de carga
- 5) El transporte privado.

Que a través de la Resolución Municipal 553 de 2013, se determina la prelación vial de las ciclorrutas de la ciudad de Medellín, estableciendo en su artículo 2o, que las ciclorrutas adoptarán la prelación vial que posea la vía sobre la cual está construida y en el caso de que los dos cruces estén regulados mediante dispositivos de control como los semáforos y señalización vial, se atenderá la prelación que éstos otorguen.

Que mediante Acuerdo Metropolitano 17 del 16 de octubre de 2015, se adoptó el Plan Maestro Metropolitano de la Bicicleta, el cual busca que para el año 2030, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá sea una metrópoli ciclo-incluyente con una red ciclística estructurante, articuladora y cualificadora del espacio vial regional, que facilitará la interacción y comunicación entre diversas áreas de actividad de los municipios que la conforman. En el año 2030 con el sistema estructurante propuesto, se espera que los viajes que se realicen en bicicleta, correspondan al 10% del total de los viajes del Valle de Aburrá.

Que el Acuerdo Municipal 23 de 2012 establece para nuestra ciudad, la Política Pública de “Medellín Ciudad Verde y Sostenible” con el fin de promover la ejecución de prácticas ambientales mediante criterios ecológicos, educativos, de innovación, investigación y transferencia del conocimiento, proyectos culturales, proyectos de hábitat, propuestas urbanísticas y de construcción, biodiversidad, integralidad, energía, agua, transporte público, comunicaciones, entre otros.

Que el Acuerdo Municipal 12 de 2015 crea en la Ciudad de Medellín el programa denominado “Medellín convive en bicicleta” cuyo objetivo es el diseño y la implementación de una estrategia de movilización social por medio de jornadas de educación, información, comunicación, sensibilizaciones, socializaciones y campañas en general, para los actores que habitan la ciudad (automovilistas públicos y particulares, motociclistas, ciclistas y peatones) con énfasis en el respeto por el ciclista y al respeto mutuo intermodal que garantice la seguridad ciudadana y seguridad vial, enviando un mensaje positivo y culturizando sobre las garantías en el uso de la bicicleta como medio de transporte y uno de los elementos primordiales de la movilidad sostenible; con el fin de facilitar y mejorar las condiciones de movilidad de los ciclistas.

Que el Decreto 980 de 2018, reglamenta el Acuerdo 72 de 2017, “Por medio del cual se promueve y estimula el uso de bicicletas con pedaleo asistido en el Municipio de Medellín”, el cual tiene como objeto promover y estimular el uso de las

bicicletas con pedaleo asistido en el Municipio de Medellín, como estrategia complementaria al conjunto de planes y programas que ha establecido el Municipio de Medellín y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, con el fin de promover prácticas más limpias y amigables con el medio ambiente que las que tradicionalmente se emplean para la movilización de personas y objetos dentro del territorio de la ciudad y la subregión metropolitana, de tal forma que se puedan contrarrestar problemas como la contaminación atmosférica, el calentamiento global y la congestión vehicular.

Que en mérito de lo expuesto,

DECRETA

ARTÍCULO 1: OBJETO. Definir los corredores de cicloinfraestructura y su uso en el Municipio de Medellín.

ARTÍCULO 2: DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de lo dispuesto en presente acto administrativo, adóptense las siguientes definiciones estipuladas en el artículo 2o de la Ley 769 de 2002 y otros instrumentos normativos así:

Accesibilidad: Condición esencial de los servicios públicos que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior el fácil disfrute de dicho servicio por parte de toda la población. (Código Nacional de Tránsito).

Acera o andén: Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de la vía. (Código Nacional de Tránsito).

Actor de tránsito: Toda persona que asume un rol determinado para hacer uso de las vías con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro. Se consideran actores del tránsito los conductores de vehículos automotores y no automotores, los peatones los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros. (Código Nacional de Tránsito).

Banda ciclopreferente: vía cicloadaptada, prelación bicicleta, con banda en la calzada reservada preferentemente a la circulación de bicicletas y delimitada mediante una línea discontinua. Vehículos motorizados y las bicicletas pueden cruzar la línea si la situación del tráfico así lo requiere, siempre y cuando no se incomode ni se ponga en peligro al ciclista. (Guía de cicloinfraestructura para ciudades colombianas).

Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionado por medio de pedales. (Código Nacional de Tránsito).

Calle peatonal: Vía cicloadaptada, autorizada para el tránsito de bicicletas, como espacio o vía peatonal donde se autoriza la circulación de bicicletas, manteniendo el peatón la prioridad. Sin ningún tipo de diferenciación de los espacios. (Guía de cicloinfraestructura para ciudades colombianas).

Calle con tránsito calmado: vía cicloadaptada con uso compartido de la calzada por parte de los ciclistas donde la circulación es segura, cómoda y atractiva gracias a que la intensidad y la velocidad del tránsito motorizado son bajas. (Guía de cicloinfraestructura para ciudades colombianas).

Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos. (Código Nacional de Tránsito).

Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos. (Código Nacional de Tránsito).

Carril ciclopreferente: vía cicloadaptada, prelación bicicleta, con carril de la calzada de uso compartido con indicación de la circulación del ciclista por el centro y limitación de velocidad. (Guía de cicloinfraestructura para ciudades colombianas).

Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo. (Código Nacional de Tránsito).

Ciclobanda: vía ciclista con segregación con cambio de pavimento, dispositivos de canalización de tránsito (hitos, balizas, tachones, bordillos, o elementos similares), o demarcación. (Guía de cicloinfraestructura para ciudades colombianas).

Cicloinfraestructura: Conjunto formado por la infraestructura pensada para la bicicleta y los complementos que la hacen funcional para este vehículo. (Guía de cicloinfraestructura para ciudades colombianas).

Ciclorruta: vía ciclista con segregación física (cambios de altura o instalación de elementos físicos permanentes). (Guía de cicloinfraestructura para ciudades colombianas).

Contraflujo ciclista: vía cicloadaptada, autorizada para el tránsito de bicicletas, con vía de sentido único para el tráfico general en donde se autoriza la circulación ciclista a contraflujo. (Guía de cicloinfraestructura para ciudades colombianas).

Conductor. Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo. (Código Nacional de Tránsito).

Prelación: Prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos. (Código Nacional de Tránsito).

Señales de tránsito: Dispositivo físico o marca especial preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías. (Código Nacional de Tránsito).

Tránsito. Es la movilización de personas, animales o cosas

de un punto a otro a través de un medio físico. (Código Nacional de Tránsito).

Transporte. Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico. (Código Nacional de Tránsito).

Triciclo: Vehículo no motorizado de tres (3) ruedas accionado con el esfuerzo del conductor por medio de pedales. (Código Nacional de Tránsito).

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permita el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público. (Código Nacional de Tránsito).

Vía ciclista: Vía exclusiva para la circulación de bicicletas. (Guía de cicloinfraestructura para ciudades colombianas).

Vía ciclista compartida: vías que tienen en servicio un carril efectivo para la circulación de vehículos motorizados y no motorizados debido a los bajos volúmenes de tránsito. Generalmente se permite el estacionamiento en vía y la prioridad de tránsito es de los ciclistas. (Manual Plan Maestro Metropolitana de la Bicicleta 2030)

Vía ciclista delimitada: es una sección de calzada destinada exclusivamente para el tránsito de bicicletas en el sentido del flujo vehicular, delimitada con doble línea continua. Se emplea en vías que permiten velocidades menores a 50 km/h (Manual Plan Maestro Metropolitana de la Bicicleta 2030).

Vía ciclista segregada en andén: es un diseño que genera mayor percepción de seguridad, debido a la separación física a desnivel con los vehículos, pero se incrementa el tiempo de viaje y los conflictos entre bicicletas y peatones. (Manual Plan Maestro Metropolitana de la Bicicleta 2030).

Vía ciclista segregada en calzada: es una sección de la calzada separada (por medio de elementos de confinamiento) del flujo motorizado para el tránsito exclusivo de ciclistas. Generalmente se emplea en vías de alto tránsito vehicular con velocidades mayores a los 50 km/h. (Manual Plan Maestro Metropolitana de la Bicicleta 2030).

Vía cicloadaptada: Vía acondicionada para la circulación de bicicletas. (Guía de cicloinfraestructura para ciudades colombianas).

ARTÍCULO 3: CORREDORES. Determinar cómo corredores de cicloinfraestructura, los siguientes:

Los corredores de cicloinfraestructura se distribuyen por comunas, y según el sentido y la tipología se categorizan según la Guía de Cicloinfraestructura 2016 y según el Manual del Plan Maestro Metropolitana de la Bicicleta 2030:

Aranjuez

Corredor	Longitud (km)
Carrera 52 (Carabobo) Tramo Norte	1,4
Parque Norte	0,5
Anillo Jardín Botánico	1,4
Moravia	0,8
Carrera 52 - 53 (Conexión Puente Madre Laura)	0,3
Puente de la Madre Laura	1,2
Conexión UN UdeA (Av. Calle 67 Barranquilla)	0,7

Castilla

Corredor	Longitud (km)
Parque Circuito Pedregal	0,6
Quebrada La Quintana	0,9
Circuito La Playita	0,3
Parque Juanes de la Paz	1,6
Unidad Deportiva Castilla	0,5
Puente de la Madre Laura	1,2
Av. Cra. 65 Tramo Puente Madre Laura	0,4
Conexión Auto Norte Puente Madre Laura	0,3
Conexión Regional Puente Madre Laura	0,4
Av. Regional (Conexión Punto Cero - Movilidad)	1,2

Robledo

Corredor	Longitud (km)
Carrera 65 Entrada UN	0,2
Quebrada La Iguana Tramo 3 Costado Norte	0,3
Transversal 73	1,0
Cerro Volador	1,8

Villa Hermosa

Corredor	Longitud (km)
Jardín Circunvalar	2,2
ITM Fraternidad	0,9

Buenos Aires

Corredor	Longitud (km)
Carrera 30 La Milagrosa La Candelaria	0,6

Corredor	Longitud (km)
Carrera 52 (Carabobo) Tramo Centro	1,3
Av. San Juan	1,3
Conexión La Alpujarra	0,8
Conexión Palacé Av. Las Vegas	0,5
Calle 65 El Chagualo	0,5
Palacé	1,3
Av. La Playa	1,2
Paseo Bolívar	0,8
Maturín	0,6
Carrera 53 Conexión Alpujarra - AMVA	0,1
Bicentenario - Museo de la Memoria	0,3
Casa de la Memoria - Pablo Tobón	0,1
Giraldo	0,7
Plazuela Nutibara	0,3
Av. D Greiff	0,7
Parques del Río Etapa 1B	1,1
La Paz	0,5
Bolivia	1,0
Parque San Antonio	0,3
Perpetuo Socorro	0,6

Laureles – Estadio

Corredor	Longitud (km)
Av. Bolivariana Tramo 2	0,4
Carrera 65 Laureles	3,2
Quebrada La Hueso Tramo 2	1,0
Carrera 73 - 74	1,1
Av. Jardín Tramo 1 UPB	0,4
Circular 1	1,0
Carrera 70 Laureles	1,6
Av. San Juan	0,9
Calle 51 Tramo 1	0,6
Calle 53	1,3
Carrera 79 Colores	1,1
Carrera 78 Colores	0,3
Carrera 70 Colores	0,2

Corredor	Longitud (km)
Calle 51 Tramo Carlos E	0,2
Carrera 76 Tramo Laureles	0,5
Circular 74	0,4
Circular 73B Tramo 1	0,2
Circular 2 - Circular 72	0,7
Circular 4 - Circular 73	0,7
Transversal 34	0,2
Calle 33A	0,6
Carrera 78B	0,0
Parques del Río Tramo Etapa 1A	0,6
Q. La Picacha	1,4
Carrera 79 Laureles	0,6
Calle 44A	1,2
Calle 51 Tramo 2	0,1
Calle 49B	0,7
Carrera 77B	0,4
BBP - Carlos E	0,8
Calle 34	0,3
Quebrada La Hueso Tramo 3	0,6
Q. Ana Díaz	2,0
Carrera 74 Estadio	0,5
Carrera 78	1,3

La América

Corredor	Longitud (km)
Quebrada La Hueso Tramo 5	0,4
Calle 46	0,9
Carrera 81 - Calle 45G	0,4
Carrera 87B - Tv. 45B	0,6
Carrera 81A	1,5
Carrera 82	0,8

El Poblado

Corredor	Longitud (km)
Av. Las Vegas	3,3
Calle 5	0,4
Carrera 43F – Calle 14 Centro Automotriz	1,3
Calle 23-24	0,7

Guayabal

Corredor	Longitud (km)
Anillo Aeropuerto	2,1
Calle 9 Sur	0,6
Av. Guayabal	6,3
Q. La Guayabala	1,4
Carrera 66B Aeropuerto	1,1
Carrera 66	0,4
Calle 20 Zoológico	0,6

Belén

Corredor	Longitud (km)
Carrera 70	2,5
Calle 30A	1,0
Calle 5 Loma de Los Bernal	0,5
Anillo Estación Industriales	0,7
Av. Calle 30	0,8
Calle 30A Tramo Belén	0,5
Carrera 66B Tramo Belén	1,1
Carrera 70 Tramo Belén	0,6
Carrera 76	0,8
Q. La Picacha	4,7
Calle 15	1,1
Conexión UdeM (Carrera 83 - Calle 31)	0,5

San Cristóbal

Corredor	Longitud (km)
Calle 64 Pajarito - Nuevo Occidente	1,1

Vías ciclistas compartidas por comunas:

Robledo

Corredor	Longitud (km)
Conexión Udea – UN (Puente Aula Ambiental)	0,5
Carrera 77A Indural	0,3
Entrada Cerro El Volador	1,1

La Candelaria

Corredor	Longitud (km)
La Alpujarra (Calle 42 / Carreras 53A y 54)	0,6
Casa de La Memoria	0,2
Córdoba	1,0
Junín	0,2
Plaza Mayor	1,7

Laureles – Estadio

Corredor	Longitud (km)
Circular 73B Tramo 2	0,3
Calle 48D	0,1
Calle 49	0,1
Calle 49B	0,1
Calle 51	0,2
Carrera 78B	0,0
Carrera 79A Los Colores	0,6
Calle 53A Los Colores	0,1
Carrera 71	0,2
Carrera 77	0,2
Calle 42	0,5
Calle 35 - Tv 38	0,9
Cerro Nutibara	1,3
Carlos E	0,8
BPP	0,3
Conexión La Paloma	0,2

La América

Corredor	Longitud (km)
Carrera 83	0,3
Carrera 86	0,3
Carrera 82	0,2
Parque Floresta (Transversal 45D y Carrera 84)	0,3

El Poblado

Corredor	Longitud (km)
Carrera 45	0,8
Calle 7	0,2
Transversal 5A	0,4
Q. La Presidenta (Carrera 46)	1,4
Carrera 47	0,2
Carrera 43D	0,4
Calle 1	0,4
Calle 1 Sur	0,4
Carrera 47A	0,2
Carrera 43E	0,2
Calle 19A	0,2

Guayabal

Corredor	Longitud (km)
Calle 5 Campo Amor	0,1
Carrera 53	0,4
Quebrada La Guayabala T2	0,5
Conexión Estación Poblado - Av. Guayabal (Calle 4)	0,6

Belén

Corredor	Longitud (km)
Conexión Carrera 70 Q. Picacha	0,4
Estación La Palma - Q. Altavista	0,3
Calle 14 Belén	0,8

ARTÍCULO 4: PROHIBICIÓN. De conformidad con lo establecido en el Artículo 76 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 15 de la Ley 1811 de 2016, se prohíbe el estacionamiento de vehículos en ciclorrutas o carriles dedicados o con prioridad al tránsito de bicicletas.

ARTÍCULO 5: NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS. De conformidad con lo establecido en el Artículo 95 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 9 de la Ley 1811 de 2016, las bicicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

- a. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.
- b. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

- c. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.
- d. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.
- e. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.

ARTÍCULO 6: VIGENCIA Y DEROGATORIA la presente Resolución rige a partir de su publicación en la Gaceta Oficial y deroga las normas que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Medellín a los 26 días del mes de Diciembre del año 2019

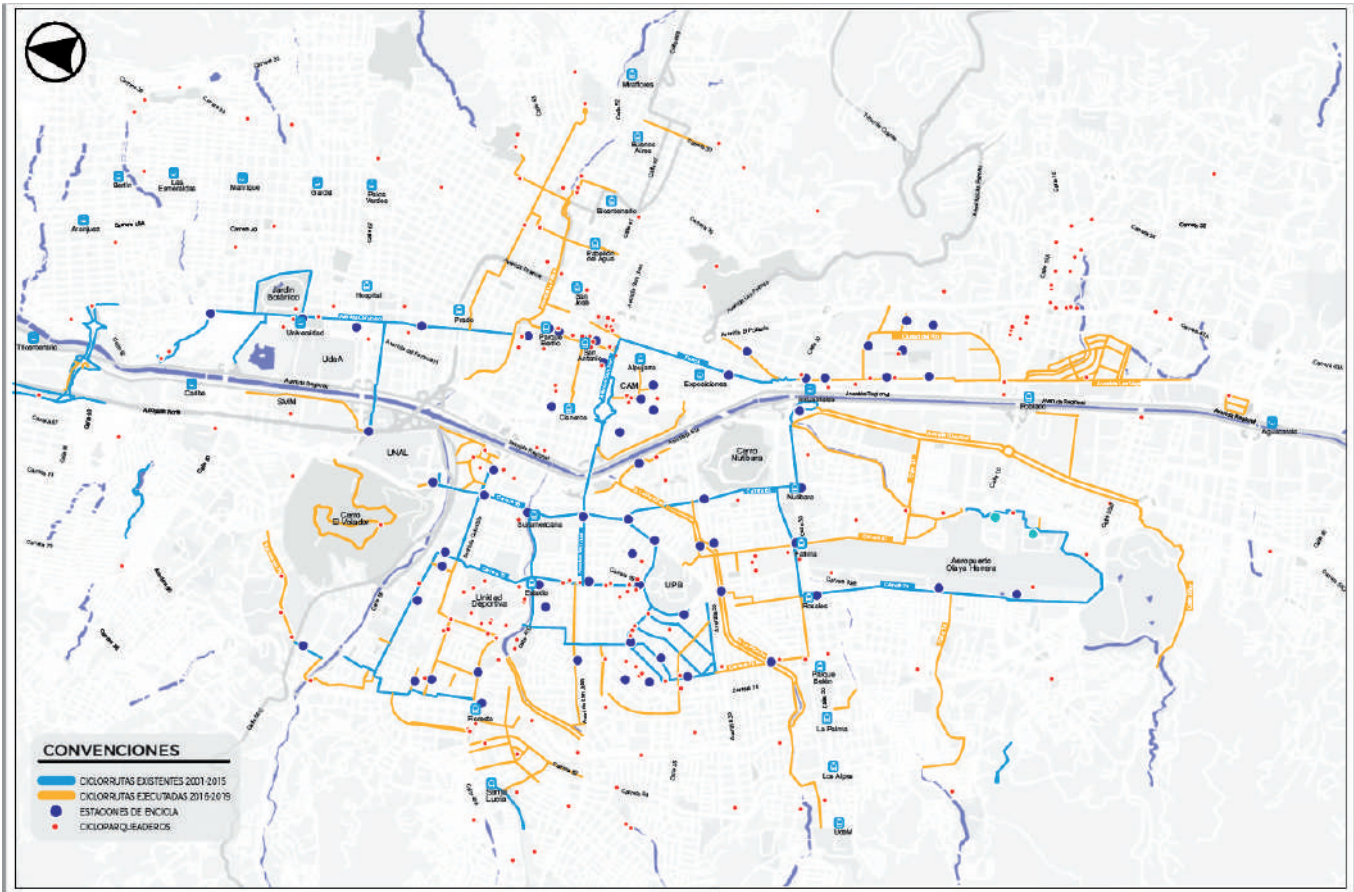
HUMBERTO IGLESIAS GÓMEZ

Secretario de Movilidad

Anexos:

Mapa de la Red de Ciclorrutas de la ciudad

Inventario de la red de ciclorrutas



Comuna	Corredor	Dirección	Descripción	Longitud (km)
Aranjuez	Carrera 52 (Carabobo) Tramo Norte	Carrera 52 entre Av. Barranquilla y Calle 82A	Segregada en andén	1,4
	Parque Norte	Calle 77 entre Av. Regional y Av. Ferrocarril	Segregada en andén	0,5
	Anillo Jardín Botánico	Carrera 51 entre calle 73 y 78	Segregada en andén	1,4
		Calle 78 entre carreras 51 y 52	Segregada en andén	
		Calle 73 entre carreras 51 y 53	Segregada en andén	
		Carrera 52 entre calles 77 y 78	Segregada en andén	
	Moravia	Carrera 58 entre calles 82A y 87AA	Segregada en andén	0,8
	Conexión Puente Madre Laura	Carrera 52 - 53 entre calles 92 y 94	Segregada en andén	0,3
	Puente de la Madre Laura	Calle 94 entre Carrera 53 y el Río Medellín	Segregada en andén	1,2
		Calle 95 entre Carrera 53 y el Río Medellín	Segregada en andén	
	Barranquilla	Calle 67 entre U. Nacional y U. de Antioquia	Segregada en andén	0,7

Castilla	Parque Circuito Pedregal	Carrera 74A entre Calle 104E y Calle 106E	Segregada en andén	0,6
	Quebrada La Quintana	Quebrada entre Carrera 75A y Carrera 70	Segregada en andén	0,9
	Circuito La Playita	Parque entre Carrera 64C y Carrera 63	Segregada en andén	0,3
	Parque Juanes de la Paz	Autopista Norte entre Calle 95 y Calle 101	Segregada en andén	1,6
		Carrera 65 entre Calle 95 y Calle 100	Segregada en andén	1,6
	Unidad Deportiva Castilla	Calles 101 y 102 entre Carrera 70 y 71	Segregada en andén	0,5
	Puente de la Madre Laura	Calle 94 entre Carrera 65 y el Río Medellín	Segregada en andén	1,2
		Calle 95 entre Carrera 65 y el Río Medellín	Segregada en andén	
	Av. Cra. 65 Tramo Puente Madre Laura	Catrrera 65 entre calle 92C y Calle 95	Segregada en andén	0,4
	Conexión Auto Norte Puente Madre Laura	Conexión Auto Norte Puente Madre Laura	Segregada en andén	0,3
	Conexión Regional Puente Madre Laura	Conexión Regional Puente Madre Laura	Segregada en andén	0,4
	Av. Regional (Conexión Punto Cero - Movilidad)	Retorno Intercambio Punto Cero	Segregada en calzada	0,9
Carrera 64 entre calle 67 y Sura		Segregada en calzada		
Carrera 64A entre calle 72 y calle 75B		Segregada en calzada		
Robledo	Carrera 65 Entrada UN	Carrera 65 entre calle 59A y Universidad Nacional	Segregada en andén	0,2
	Quebrada La Iguana Tramo 3 Costado Norte	Calle 56 entre Carrera 77A y Carrera 78	Segregada en calzada	0,3
	Transversal 73	Transversal 73 entre calle 65 y carrera 72C	Segregada en calzada	1
	Cerro Volador	Circuito cerro volador	Segregada en calzada	1,8
Villa Hermosa	Jardín Circunvalar	Jardín circunvalar	Segregada en andén	2,2
	ITM Fraternidad	Calle 56 entre carrera 39 y carrera 30	Segregada en calzada	0,9
Buenos Aires	Carrera 30 La Milagrosa	Carrera 30 entre calle 49 y calle 42	Segregada en calzada	0,6
La Candelaria	Carrera 52 (Carabobo) Tramo Centro	Carrera 52 entre Av. D Greiff y Av. Barranquilla	Segregada en andén	1,3
	Av. San Juan	Calle 44 entre Palacé y Puente sobre el Río	Segregada en andén	1,3
	Conexión La Alpujarra	Glorieta de la Alpujarra y Calle 44 entre Av. Ferrocarril y Carrera 54	Segregada en andén	0,8
	Conexión Palacé Av. Las Vegas	Carrera 50 entre Calle 32 y Calle 27	Segregada en calzada	0,5
	Calle 65 El Chagualo	Calle 65 entre Carabobo y Av. Regional	Segregada en calzada	0,5
	Palacé	Carrera 50 entre San Juan y Calle 32	Segregada en calzada	1,3
	Av. La Playa	Av. La Playa entre carrera 50 y Teatro Pablo Tobón	Segregada en andén	1,2
	Paseo Bolívar	Bolívar entre Av. San Juan y calle 52	Segregada en andén	0,8
	Maturín	Calle 46 entre carreras 51 y 57	Segregada en andén	0,6
	Carrera 53 Conexión Alpujarra - AMVA	Carrera 53 entre calle 41 y calle 42	Segregada en calzada	0,1
	Bicentenario - Museo de la Memoria	Carrera 37 entre calle 49 y calle 51	Segregada en calzada	0,3
	Casa de la Memoria - Pablo Tobón	Calle 52 entre carrera 39 y carrera 38	Segregada en calzada	0,1
	Giraldo	Carrera 39 entre calle 52 y calle 59A	Segregada en calzada	0,7
		Calle 59A entre carrera 39 y carrera 36A	Segregada en calzada	
	Plazuela Nutibara	Carrera 50A entre carrera 52 y carrera 50	Segregada en calzada	0,3
	Av. D Greiff	Av. De Greiff entre carrera 52 y calle 57	Segregada en calzada	0,7
	Parques del Río Etapa 1B	Carrera 62 entre calle 44 y carrera 55	Segregada en calzada	1,1
	La Paz	Calle 57 entre carrera 52 y carrera 48	Segregada en calzada	0,5
	Bolivia	Carrera 48 entre calle 57 y calle 56	Segregada en calzada	1
		Calle 56 entre carrera 48 y carrera 39	Segregada en calzada	
	Parque San Antonio	Carrera 49 entre calle 44 y calle 47	Segregada en calzada	0,3
	Perpetuo Socorro	Carrera 46 entre carrera 50 y calle 36	Segregada en calzada	0,6

Laureles Estadio	Av. Bolivariana Tramo 2	Av. Bolivariana entre Av. Cra. 65 y Circular 1	Segregada en andén	0,4
	Carrera 65 Laureles	Carrera 65 entre Calle 30A y Quebrada La Iguaná	Segregada en andén	3,2
	Quebrada La Hueso Tramo 2	Q. La Hueso entre Av. Cra. 65 y Carrera 73	Segregada en andén	1
	Carrera 73 - 74	Carrera 73 - 74 entre Calle 48 y Av. Jardín	Segregada en andén	1,1
	Av. Jardín Tramo 1 UPB	Av. Jardin entre Carrera 74 y Circular 1	Segregada en andén	0,4
	Circular 1	Circular 1 entre Av. Bolivariana y Av. Nutibara	Segregada en andén	1
	Carrera 70 Laureles	Carrera 70 entre Circular 1 y Calle 53	Segregada en andén	1,6
	Av. San Juan	Av. San Juan entre Puente sobre el Río y Av. Carrera 70	Segregada en andén	0,9
	Calle 51 Tramo 1	Calle 51 entre Carrera 64B y Carrera 70	Segregada en calzada	0,6
	Calle 53	Calle 53 entre Carrera 70 y Carrera 77A	Segregada en calzada	1,3
	Carrera 79 Colores	Carrera 79 entre Calle 53 y Quebrada La Hueso	Segregada en calzada	1,1
	Carrera 78 Colores	Carrera 78 entre Calle 55 y Calle 53	Segregada en calzada	0,3
	Carrera 70 Colores	Carrera 70 entre Calle 51 y Calle 53	Segregada en calzada	0,2
	Calle 51 Tramo Carlos E	Calle 51 entre Carrera 64A y Carrera 65	Segregada en calzada	0,2
	Carrera 76 Tramo Laureles	Carrera 76 entre Calle 33A y Circular 74	Segregada en calzada	0,5
	Circular 74	Circular 74 entre Av. Jardín y Carrera 76	Segregada en calzada	0,4
	Circular 73B Tramo 1	Circular 73B entre Carrera 76 y Transversal 39	Segregada en calzada	0,2
	Circular 2 - Circular 72	Circular 2 entre Av. Jardín y Av. Nutibara	Segregada en calzada	0,7
		Circular 72 entre Av. Nutibara y Carrera 76	Segregada en calzada	
	Circular 4 - Circular 73	Circular 4 entre Av. Jardín y Av. Nutibara	Segregada en calzada	0,7
		Circular 73 entre Av. Nutibara y Carrera 76	Segregada en calzada	
	Transversal 34	Transversal 34 entre Carrera 76 y Calle 33A	Segregada en calzada	0,2
	Calle 33A	Calle 33A entre Tv. 39A y Carrera 76	Segregada en calzada	0,6
	Carrera 78B	Carrera 78B entre Calle 52A y Calle 52	Segregada en calzada	0
	Parques del Río Tramo Etapa 1A	Parques del Río Tramo Etapa 1A	Segregada en calzada	0,6
	Q. La Picacha	Q. La Picacha entre Av. Bolivariana y Av. 33	Segregada en calzada	1,4
	Carrera 79 Laureles	Carrera 79 entre Calle 35 y Av. Nutibara	Segregada en calzada	0,6
	Calle 44A	Calle 44A entre Carrera 79AA y Carrera 70	Segregada en calzada	1,2
	Calle 51 Tramo 2	Carrera 74 entre calle 50 y calle 51	Segregada en calzada	0,1
	Calle 49B	Calle 49B entre Carrera 74 t Carrera 79	Segregada en calzada	0,7
	Carrera 77B	Carrera 77B entre calle 48 y calle 49B	Segregada en calzada	0,4
	BBP - Carlos E	Diagonal 63B entre Autopista sur y calle 52	Segregada en calzada	0,8
		Calle 52 entre diagonal 63B y carrera 64A	Segregada en calzada	
		Carrera 64A entre calle 52 y calle 51	Segregada en calzada	
		Calle 51 entre carrera 64A y carrera 64B	Segregada en calzada	
	Calle 34	Calle 34 entre Carrera 66B y 65D	Segregada en calzada	0,3
		Calle 34 entre carrera 65 y 65D	Segregada en calzada	
	Quebrada La Hueso Tramo 3	Calle 48 entre carrera 79 y carrera 73	Segregada en calzada	0,6
	Q. Ana Díaz	Quebrada Ana Díaz entre calle 44 y calle 47D	Segregada en calzada	2
	Carrera 74 Estadio	Carrera 74 entre calle 48 y calle 50	Segregada en calzada	0,5
	Carrera 78	Entre Av. Nutibara y Calle 48	Segregada en calzada	1,3
La América	Quebrada La Hueso Tramo 5	Transversal 47A entre Carrera 87 y Carrera 91	Segregada en andén	0,4
	Calle 46	Calle 46 entre carrera 78 y calle 87C	Segregada en calzada	0,9
	Carrera 81 - Calle 45G	Calle 45G entre Avenida 80 y carrera 81	Segregada en calzada	0,4
		Carrera 81 entre 45G y calle 47D	Segregada en calzada	
	Carrera 87B - Tv. 45B	Carrera 87B entre carrera 82 y calle 47D	Segregada en calzada	0,6
	Carrera 81A	Carrera 81A entre calle 47D y calle 50	Segregada en calzada	1,5
		Carrera 81A entre calle 50 y calle 51B	Segregada en calzada	
		Calle 52 entre calle 51B y carrera 81	Segregada en calzada	
	Carrera 82	Carrera 82 entre calle 47 y Av. San Juan	Segregada en calzada	0,8

El Poblado	Av. Las Vegas	Carrera 48 entre Calle 27 y Calle 17	Segregada en andén	3,3
		Carrera 48 entre Calle 17 y Calle 7 sur	Segregada en separador	
	Calle 5 Patio Bonito	Calle 5 entre Av. Las Vegas y carrera 43D	Segregada en calzada	0,4
	Carrera 43F – Calle 14 Centro Automotriz	Carrera 43F entre carrera 48 y calle 23	Segregada en calzada	1,3
	Calle 23-24	Calle 23 y 24 entre carrera 48 y carrera 43A	Segregada en calzada	0,7
Guayabal	Anillo Aeropuerto	Carrera 67 entre Calle 2 y Av. Cra. 80	Segregada en andén	2,1
		Calle 2 entre Carreras 65E y 67	Segregada en andén	
		Carrera 65E entre Calles 2 y 6	Segregada en andén	
		Carrera 65 entre Calles 6 y 14	Segregada en andén	
	Calle 9 Sur	Calle 9 Sur entre carrera 53 y carrera 56D	Segregada en andén	0,6
	Av. Guayabal	Av. Guayabal entre calle 30 y Av. 80	Segregada en calzada	6,3
	Q. La Guayabala	Carrera 55 entre carrera 52 y carrera 65	Segregada en calzada	1,4
		Transversal 22 entre carrera 65 y calle 20	Segregada en calzada	
		Calle 20 entre transversal 22 y carrera 65G	Segregada en calzada	
	Carrera 66B Aeropuerto	Carrera 66B entre calle 30A y calle 20	Segregada en calzada	1,1
		Calle 20 entre carrera 66B y carrera 65G	Segregada en calzada	
	Carrera 66	Carrera 66 entre calle 20 y calle 16A	Segregada en calzada	0,4
	Calle 20 Zoológico	Calle 20 entre transversal 22 y Av. Guayabal	Segregada en calzada	0,6
Belén	Carrera 70	Carrera 70 entre Av. Cra. 80 y Calle 30A	Segregada en andén	2,5
	Calle 30A	Calle 30A entre Carreras 65 y 70	Segregada en andén	1
	Calle 5 Loma de Los Bernal	Calle 5 entre Carrera 81A y Carrera 83 - 84	Segregada en andén	0,5
	Anillo Estación Industriales	Estación Industriales	Segregada en andén	0,7
	Av. Calle 30	Calle 30 entre Industriales y Av. Cra. 65	Segregada en andén	0,8
	Calle 30A Tramo Belén	Calle 30A entre carrera 66B y carrera 76	Segregada en calzada	0,5
	Carrera 66B Tramo Belén	Carrera 66B entre Av. Bolivariana y calle 30A	Segregada en calzada	1,1
	Carrera 70 Tramo Belén	Carrera 70 entre Av. Bolivariana y calle 30A	Segregada en calzada	0,6
	Carrera 76	Carrera 76 entre calle 30A y diagonal 75B	Segregada en calzada	0,8
	Q. La Picacha	Entre Av. 33 y Carrera 83	Segregada en calzada	4,7
	Calle 15	Carrera 83 entre calle 19 y calle 15	Segregada en calzada	1,1
		Calle 15 entre carrera 83 y carrera 81B	Segregada en calzada	
		Calle 15A entre calle 15 y Av. 80	Segregada en calzada	
	Conexión UdeM	Carrera 83 entre calle 32 y calle 31	Segregada en calzada	0,5
		Calle 31 entre carrera 87 y carrera 83	Segregada en calzada	
San Cristóbal	Calle 64 Pajarito - Nuevo Occidente	Calle 64 entre Carrera 98 y Calle 63B	Segregada en andén	1,1

Comuna	Corredor	Descripción	Descripción	Longitud (km)
Castilla	Av. Regional (Conexión Punto Cero - Movilidad)	Zona peatonal Intercambio Punto Cero	Andén Compartido	0,3
		Andén Fiscalía Lazo Barranquilla - Autopista Norte	Andén Compartido	
		Carrera 64 entre Sura y calle 72	Andén Compartido	
Robledo	Conexión Udea – UN (Puente Aula Ambiental)	Puente Peatonal entre Av. Regional y lazo Barranquilla - Autopista Sur	Puente Peatonal Compartido	0,5
		Calle 65 entre lazo Barranquilla - Av. Regional y Autopista Norte (Punto Cero)	Via Compartida	
	Carrera 77A Indural	Carrear 77A entre Quebrada La Iguaná y Calle 65	Andén Compartido	0,3
	Entrada Cerro El Volador	Circuito Cerro volador	Via Compartida	1,1

La Candelaria	La Alpujarra (Calle 42 / Carreras 53A y 54)	Calle 42 entre carrera 53 y carrera 52	Via Compartida	0,6
		Carrera 54 entre calle 42 y calle 44	Via Compartida	
		Calle 42 entre Av. Ferrocarril y Calle 42	Via Compartida	
	Casa de La Memoria	Calle 51 entre carrera 37 y carrera 38	Andén Compartido	0,2
		Carrera 38 entre calle 51 y calle 52	Andén Compartido	
	Córdoba	Carrera 42 entre calle 44 y calle 56	Via Compartida	1,0
	Junín	Carrera 49 entre calle 49 y calle 52	Via Compartida	0,2
	Plaza Mayor	Carrera 58 entre calle 44 y calle 42	Via Compartida	1,7
		Calle 42 entre carrera 58 y carrera 57	Via Compartida	
Carrera 57 entre calle 43 y carrera 62		Via Compartida		
Laureles - Estadio	Circular 73B Tramo 2	Circular 73B entre transversal 39 y transversal 74	Via Compartida	0,3
		Transversal 74 entre circular 73B y circular 74	Via Compartida	0,3
	Calle 48D	Calle 48D entre carrera 67D y carrera 67	Via Compartida	0,1
	Calle 49	calle 49 entre carrera 78A y carrera 77C	Via Compartida	0,1
	Calle 49B	Calle 49B entre carrera 68 y carrera 67B	Via Compartida	0,1
	Calle 51	Calle 51 entre carrera 79 y carrera 78	Via Compartida	0,2
	Carrera 78B	Carrera 78B entre calle 52A y calle 52	Via Compartida	0,04
	Carrera 79A Los Colores	Carrera 79A entre calle 59 y calle 53A	Via Compartida	0,6
	Calle 53A Los Colores	Calle 53A entre carrera 79 y carrera 78	Via Compartida	0,1
	Carrera 71	Carrera 71 entre calle 53 y calle 51	Via Compartida	0,2
	Carrera 77	Carrera 77 entre calle 53 y calle 53A	Via Compartida	0,2
	Calle 42	Calle 42 entre carrera 79 y carrera 74	Via Compartida	0,5
	Calle 35 - Tv 38	Calle 35 entre avenida 37 y transversal 38	Via Compartida	0,9
		Transversal 38 entre calle 35 y calle 33A	Via Compartida	
	Cerro Nutibara	Circuito cerro Nutibara	Via Compartida	1,3
	Carlos E	Calle 53 entre calle 51 y calle 52	Via Compartida	0,8
		Transversal 53A entre carrera 65 y calle 53	Via Compartida	
		Carrera 64B entre calle 57 y calle 53	Via Compartida	
		Diagonal 63B entre calle 57 y calle 52	Via Compartida	
	BPP	Carrera 64 entre calle 50 y calle 52	Via Compartida	0,3
		Calle 51A entre carreras 64 y 64A	Via Compartida	
	Conexión La Paloma	Conexión entre Av. Bolivariana y San Juan	Andén Compartido	0,2
La América	Carrera 83	Carrera 83 entre calle 47D y Calle 46	Via Compartida	0,3
	Carrera 86	Carrera 86 entre calle 47D y Parque La Floresta	Via Compartida	0,3
	Carrera 82	Carrera 82 entre calles 47 y 47D	Via Compartida	0,2
	Carrera 81A	Calle 52 entre carreras 79A y 81	Andén Compartido (Parque)	0,1
	Parque Floresta	Transversal 45D netre calle 46 y carrera 82	Via Compartida	0,3
		Carrera 84 entre calle 46 y transversal 45D	Via Compartida	

El Poblado	Carrera 45	Carrera 45 entre calle 1 sur y calle 9	Via Compartida	0,8
	Calle 7	Calle 7 entre carrera 48 y carrera 45	Via Compartida	0,2
	Transversal 5A	Transversal 5A entre carrera 48 y carrera 45	Via Compartida	0,4
	Q. La Presidenta (Carrera 46)	Carrera 46 entre calle 10 y carrera 43D	Via Compartida	1,4
	Carrera 47	Carrera 47 entre carrera 43D y carrera 48	Via Compartida	0,2
	Carrera 43D	Carrera 43D entre calle 1 y calle 5	Via Compartida	0,4
	Calle 1	Calle 1 entre carrera 43D y carrera 48	Via Compartida	0,4
	Calle 1 Sur	Calle 1 Sur entre carrera 43D y carrera 48	Via Compartida	0,4
	Carrera 47A	Carrera 47A entre calle 5 y Av. Las Vegas	Via Compartida	0,2
	Carrera 43E	Carrera 43E entre calle 5 y calle 6	Via Compartida	0,2
	Calle 19A	Calle 19A entre carrera 43F y carrera 43	Via Compartida	0,2
Guayabal	Puente Industriales	Puente Peatonal entre Estación Industriales y Av. Vegas	Puente Peatonal Compartido	0,1
	Calle 5 Campo Amor	Calle 5 entre carrera 65E y carrera 65B	Via Compartida	0,1
	Carrera 53	Carrera 53 entre calle 8A sur y avenida 80	Via Compartida	0,4
	Quebrada La Guayabala T2	Carrera 65G entre calle 20 y calle 14	Via Compartida	0,5
	Conexión Estación Poblado - Av. Guayabal (Calle 4)	Calle 4 entre Av. Guayabal y carrera 50	Via Compartida	0,6
Belén	Conexión Carrera 70 Q. Picacha	Calle 32B entre carrera 70 y carrera 69C	Via Compartida	0,4
		Carrera 69C entre calle 32B y calle 32D	Via Compartida	
		Calle 32D entre Carrera 69C y carrera 69B	Via Compartida	
		Carrera 69B ente calle 32D y Q. La Picacha	Via Compartida	
	Estación La Palma - Q. Altavista	Calle 28 entre calle 27 y carrera 80	Via Compartida	0,3
		Carrera 80 entre calle 28 y calle 29	Via Compartida	
	Calle 14 Belén	Calle 14 entre carrera 70 y Av. 80	Via Compartida	0,8
				21

RESOLUCIÓN NÚMERO 201950124514 DE 2019

(Diciembre 27)

“Por medio de la cual se modifica el sentido de circulación de la Carrera 52A Alhambra entre las Calles 45 Amador y 46 Maturín”

EL SECRETARIO DE MOVILIDAD

y 46 Maturín, actualmente circula en sentido Sur – Norte.

En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas por los artículos 3, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, 6 y 7 de la Ley 769 de 2002, y

CONSIDERANDO:

El Artículo 24 de la Constitución Nacional establece que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley, por lo que está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantizar la comodidad y seguridad de los habitantes.

Que dentro de los principios rectores de la Ley 769 de 2002, se consagran entre otros: la seguridad de los usuarios, la libre circulación, la oportunidad y el cubrimiento.

Que el Artículo 3° de la Ley 769 de 2002 establece quiénes son autoridades de tránsito, dentro de las cuales están los Alcaldes, los organismos de Tránsito de carácter Departamental, Municipal o Distrital; y a su vez, el Artículo 6° ibídem establece que en su respectiva jurisdicción serán Organismos de Tránsito, las Secretarías municipales de tránsito dentro del área urbana su respectivo Municipio y los Corregimientos.

Que el Artículo 6°, parágrafo 3° inciso 2° de la Ley 769 de 2002, preceptúa que “...los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código...”

El Artículo 7° de la Ley 769 de 2002 consagra que las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público, y sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben encaminarse a la prevención y asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

El artículo 119 del Código Nacional de Tránsito, señala: “Jurisdicción y facultades. Solo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de las vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos en determinadas vías o espacios públicos.

Que la Carrera 52A Alhambra entre las Calles 45 Amador

La sección vial del corredor a intervenir, la vía del tramo Alhambra (Carrera 52A) entre Amador (Calle 45) y Maturín (Calle 46), inicialmente cuenta con una calzada de 10m aproximadamente, conformada por tres carriles de circulación en sentido Sur – Norte; y de acuerdo al mapa de jerarquización vial de la Secretaría de Movilidad, Decreto 2258 de 2019 2016 y al Acuerdo 48 de 2014, Plan de Ordenamiento territorial, la carrera 52A Alhambra entre las Calles 45 Amador y 46 Maturín, es clasificada como una vía de servicio.

Que el proyecto ya construido y denominado Paseo Bolívar I, es decir, la carrera 51 Bolívar, modificó su sentido vial entre la calle 44 San Juan y 45 Amador a norte-sur.

Que el corredor de la Carrera 52A (Alhambra) entre las Calles 45 (Amador) y 46 (Maturín), maneja un bajo flujo vehicular en las horas de máxima demanda y en el actual sentido sur-norte y teniendo en cuenta que sería una vía de conexión hacia el sur, dados los cambios de Bolívar.

Con el fin de optimizar la malla vial posterior a la construcción del proyecto y en concordancia con lo proyectado en el Plan Integral para el Centro de Medellín, se requiere la modificación de los sentidos de circulación de algunas vías.

En coherencia con lo anterior y en desarrollo de políticas viales, la Secretaría de Movilidad debe procurar otras opciones de movilidad acorde con la realidad producto del desarrollo, con el objeto de brindar y garantizar la apropiación y buen uso de los espacios públicos.

Por lo expuesto, este Despacho

RESUELVE:

ARTÍCULO 1: Modificar el sentido de circulación de:

La Carrera 52A Alhambra entre las Calles 45 Amador y 46 Maturín a Norte-Sur.

ARTÍCULO 2: La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación en Gaceta Oficial e implementados los cambios en la señalización vial y deroga las demás disposiciones que le sean contrarias.

ARTÍCULO 3: El incumplimiento a lo aquí dispuesto será sancionado conforme con lo establecido en la Ley 769 de 2002 y sus modificatorios.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Medellín a los 27 días del mes de Diciembre del año 2019

HUMBERTO JOSÉ IGLESIAS GÓMEZ

Secretario de Movilidad

RESOLUCIÓN 201950124570 DE 2019

(diciembre 27)

“Por la cual se precisa la cartografía oficial en algunos mapas protocolizados con el Acuerdo 48 de 2014, derivada de los resultados de los estudios de amenaza de detalle para el predio denominado “El Papi” ubicado en la vereda Buga del corregimiento de Altavista.”

La DIRECTORA DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN, en uso de las atribuciones legales, en especial de las conferidas por el artículo 12 de la Ley 388 de 1997 adicionado por el artículo 190 del Decreto Ley 019 de 2012 y el artículo 2 del Decreto Municipal 1626 de 2015, y

CONSIDERANDO QUE:

1. El artículo 1 de la Ley 1523 de 2012 concibe la gestión del riesgo como *“(…) un proceso social orientado a la formulación, ejecución, seguimiento y evaluación de políticas, estrategias, planes, programas, regulaciones, instrumentos, medidas y acciones permanentes para el conocimiento y la reducción del riesgo y para el manejo de desastres, con el propósito explícito de contribuir a la seguridad, el bienestar, la calidad de vida de las personas y al desarrollo sostenible”*. En consecuencia, la misma Ley, en el artículo 2, establece que es responsabilidad de todas las autoridades y habitantes del territorio desarrollar y ejecutar procesos de gestión del riesgo, entre los cuales se encuentran aquellos que permiten mejorar los niveles de conocimiento y reducción del riesgo y dar cumplimiento al principio de oportuna información, en virtud del cual *“(…) es obligación de las autoridades del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, mantener debidamente informadas a todas las personas naturales y jurídicas sobre: posibilidades de riesgo, gestión de desastres, acciones de rehabilitación y construcción así como también sobre las donaciones recibidas, las donaciones administradas y las donaciones entregadas”*.

2. El artículo 12 de la Ley 388 de 1997, adicionado por el artículo 190 del Decreto Ley 019 de 2012, estableció en el parágrafo 3 que:

“Cuando existan inconsistencias entre lo señalado en el acuerdo que adopta el plan de ordenamiento territorial y su cartografía oficial, prevalecerá lo establecido en el texto del acuerdo y corresponderá al alcalde municipal o distrital, o la entidad delegada para el efecto, corregir las inconsistencias cartográficas, siempre que no impliquen modificación al articulado del Plan de Ordenamiento Territorial.

En el acto administrativo que realice la precisión cartográfica se definirán, con fundamento en las disposiciones del Plan de Ordenamiento Territorial y sus reglamentaciones, las normas urbanísticas aplicables al área objeto de la precisión. Una vez expedido el acto administrativo, el mismo deberá ser registrado en todos los planos de la cartografía oficial del correspondiente plan y sus instrumentos reglamentarios y complementarios. Esta disposición también será aplicable para precisar la cartografía oficial cuando los estudios

de detalle permitan determinar con mayor exactitud las condiciones jurídicas, físicas, geológicas y morfológicas de los terrenos.” Cursiva y subraya fuera del texto original.

3. El Acuerdo 48 de 2014, por medio del cual se adopta la revisión y ajuste de largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín y se dictan otras disposiciones, estableció en su artículo 54, numerales 2, 3 y 4 lo siguiente:

“Artículo 54. Zonificación de amenaza por movimientos en masa.

“2. Zonas de amenaza baja (ZAB). Corresponden a áreas con aceptables condiciones de estabilidad, sin evidencias físicas o históricas de procesos morfodinámicos, o si existen, su densidad es baja, con baja probabilidad de que se presenten movimientos en masa, debido a la acción en conjunto de la lluvia acumulada y las pendientes. Estas zonas están asociadas a todas las unidades geomorfológicas presentes en el municipio, exceptuando la unidad de “Superficies Suaves en Depósitos Poco Incisados (SSDPI)”, la cual está en los depósitos aluviales del río Medellín. Se recomienda que en este tipo de zonas se realice un manejo y uso adecuado del suelo que evite la ocurrencia de procesos morfodinámicos y conserve las actuales condiciones de estabilidad.

Del manejo de las zonas de amenaza baja por movimientos en masa. Las áreas clasificadas de amenaza baja, podrán ser objeto de otorgamiento de licencias urbanísticas y prestación de servicios públicos convencionales. La implementación o el desarrollo de cualquiera de las actuaciones, deberá cumplir con la norma urbanística que se establezca en el presente Plan y las disposiciones establecidas en la Norma NRS-10, el Acuerdo Metropolitano 09 de 2.012 o demás normas que las adicionen, modifiquen o sustituyan.

3. Zonas de amenaza media (ZAM). Son áreas con un nivel medio de probabilidad que se presenten movimientos en masa, debido a la acción en Acuerdo 48 DE 2014 “Por medio del cual se revisa y ajusta el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Medellín” 59 conjunto de la lluvia, la pendiente y en alguna medida a factores antrópicos como prácticas agrícolas. Presentan procesos morfodinámicos generalmente inactivos de poca densidad que pueden reactivarse si no se llevan a cabo acciones correctivas, en especial con el uso del suelo. Estas zonas se encuentran asociadas principalmente a las unidades geomorfológicas “Valle Medio Bloque Lomos (VMBL) y Superficies Moderadas en Depósitos Moderadamente Incisados (SMDMI)”. Las zonas de amenaza media, también pueden estar constituidas por terraplenes o llenos que poseen un adecuado manejo técnico.

Del manejo de las zonas de amenaza media por movimientos en masa. Las áreas urbanizadas, ocupadas o edificadas, caracterizadas como de amenaza media por movimientos en masa que presenten sectores con manifestaciones de deterioro estructural, deberán ser objeto de estudios geotécnicos y vulnerabilidad física, con el fin de determinar las obras de mitigación que requiere el área, el tipo de intervención para cada vivienda que posibiliten su legalización, reconocimiento y mejoramiento; las zonas o sectores que ya cuenten con este tipo de estudios, deberán acometer las acciones y obras recomendadas en ellos. En estas zonas se deberán adelantar los planes y proyectos enmarcados en el Programa de Mejoramiento Integral de Barrios.

Cuando el predio esté ubicado en zonas de amenaza media de origen geotécnico, se deberán adjuntar a las solicitudes de licencias urbanísticas los estudios detallados de amenaza por fenómenos de remoción en masa, siguiendo las especificaciones técnicas establecidas en la reglamentación que la administración municipal expida para tal efecto y en el numeral 4 del artículo 22 del Decreto Nacional 1469 de 2.010 o norma que lo adicione, modifique o sustituya o el numeral 4 del artículo 23 de la misma norma, que permitan determinar la viabilidad del futuro desarrollo, siempre y cuando se garantice la mitigación de la amenaza.

En estos estudios deberá incluirse el diseño de las medidas de mitigación y serán elaborados y firmados por profesionales idóneos en las materias, quienes conjuntamente con el urbanizador serán responsables de los mismos, sin perjuicio de la responsabilidad por la correcta ejecución de las obras de mitigación. En todo caso, las obras de mitigación deberán ser ejecutadas por el urbanizador responsable o, en su defecto, por el titular durante la vigencia de la licencia.

Los lotes o construcciones que se encuentren localizados en zonas de amenaza media contigua a zonas de amenaza alta, cuya clasificación no corresponda a estudios de amenaza de detalle, de acuerdo con el Mapa de zonificación geológica – geotécnica y de estabilidad de laderas o de amenaza por movimientos en masa del documento técnico de soporte, para determinar a qué nivel de amenaza correspondiente, se deberá efectuar una validación de campo por parte de personal experto del Departamento Administrativo de Planeación.

4. Zonas de amenaza alta (ZAA). Corresponden a áreas con inestabilidad manifiesta o con alta probabilidad de presentar movimientos en masa, debido a la acción en conjunto de la lluvia, la geología, la geomorfología y factores antrópicos. Estas zonas se encuentran asociadas principalmente a la unidad geomorfológica “Valle Medio Bloque Lomos (VMBL)”. Este tipo de zonas, por sus condiciones físicas han presentado o pueden presentar procesos de remoción en masa a futuro.

Del manejo de las zonas de amenaza alta por movimientos en masa. Las áreas urbanizadas, ocupadas o edificadas caracterizadas como de amenaza alta por movimientos en masa, que no poseen estudios de amenaza de detalle, tendrán que someterse a estudios de riesgo de detalle, que permitan definir la categoría del riesgo y si este es mitigable o no mitigable. Las obras de mitigación como resultado

de los estudios de amenaza o riesgo de detalle se deben incorporar en el Plan Municipal de Gestión del Riesgo y en los planes de acción de cada dependencia.

Las áreas urbanizadas, ocupadas o edificadas que poseen estudios de amenaza de detalle, que han sido caracterizadas como de amenaza alta, se clasifican como zonas con condiciones de riesgo y deben ser objeto de estudios detallados de riesgo, que permitan definir cuales áreas al interior de estas zonas, serán clasificadas como de alto riesgo mitigable y no mitigable.

Las zonas no urbanizadas, ocupadas o edificadas categorizadas de amenaza alta, que pretendan ser desarrolladas urbanísticamente, deberán previamente elaborar los estudios de amenaza de detalle, siguiendo las especificaciones técnicas y el procedimiento para la incorporación de sus resultados en la cartografía oficial del Plan, establecidas en la reglamentación que expedirá la Administración Municipal para tal efecto, en consonancia con la normativa nacional vigente.

En las zonas caracterizadas como de amenaza alta por movimiento en masa, no se permitirá la ubicación y desarrollo de escombreras.” Cursiva y subraya fuera del texto original.

4. Este mismo artículo, estableció en su párrafo que la Administración Municipal expediría la reglamentación que establezca las especificaciones técnicas para los estudios de amenaza, vulnerabilidad y riesgo de detalle, así como el procedimiento para la incorporación de los resultados de dichos estudios en la cartografía oficial del Plan.

“Párrafo. La Administración Municipal expedirá la reglamentación que establezca las especificaciones técnicas para los estudios de amenaza, vulnerabilidad y riesgo de detalle, así como el procedimiento para la incorporación de los resultados de dichos estudios en la cartografía oficial del Plan. Dicha reglamentación deberá incorporar lo establecido en el presente Acuerdo, en el Decreto Ley 019 de 2.012 y en el Decreto Nacional 1807 de 2.014 del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio o las normas que los modifiquen o sustituyan.” Cursiva fuera del texto original.

5. A su turno, el artículo 58 del mismo Acuerdo 48 de 2014, estableció lo siguiente sobre las áreas con condición de riesgo:

“Artículo 58. Áreas con condición de riesgo.

Corresponde a las áreas clasificadas como de amenaza alta que se encuentren urbanizadas, ocupadas o edificadas, así como en las que se encuentren elementos del sistema vial, equipamientos (salud, educación, otros) e infraestructura de servicios públicos. Estas áreas requieren de estudios de riesgo de detalle para definir tanto su mitigabilidad, como el nivel de riesgo de los elementos expuestos. Igualmente, aquellos tramos de quebradas que están conducidos por estructuras hidráulicas, sobre las cuales se encuentran construidas edificaciones. Las áreas clasificadas con condiciones de riesgo por movimientos en masa, inundaciones y avenidas torrenciales para el suelo urbano y rural son suelos de

protección.

Del manejo de las zonas con condiciones de riesgo. Las zonas de amenaza alta caracterizadas con condiciones de riesgo por movimientos en masa, inundaciones y avenidas torrenciales, que posean o no estudios de amenaza de detalle, requieren de estudios detallados riesgo. En ambos casos, estos estudios determinarán cuales áreas al interior de estas zonas, son de alto riesgo mitigable o no mitigable y precisarán las medidas estructurales y no estructurales para su adecuado manejo y mitigación, que permitan realizar el inventario municipal de asentamientos humanos localizados en zonas de alto riesgo mitigables y no mitigables, según lo establecido en la Resolución 0448 del 17 de julio de 2.014 del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, por medio de la cual, se establecen los lineamientos para conformar el inventario nacional de asentamientos en alto riesgo de desastres, o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.

En las áreas clasificadas como zonas con condiciones de riesgo, hasta tanto no se hayan realizado los estudios de riesgo de detalle que permitan definir la categoría del riesgo y las obras de mitigación recomendadas, y se haya surtido el procedimiento para la incorporación de los resultados de los estudios de detalle, que permitan categorizar la amenaza y el riesgo, para revisar, redelimitar o incorporar suelos de protección, asociados a las áreas de amenaza y riesgo, establecida en la reglamentación que para tal efecto expida la Administración Municipal; no se permitirá el otorgamiento de licencias urbanísticas ni la prestación de servicios públicos convencionales.

Los terrenos identificados al interior de estas zonas que no estén urbanizados, ocupados o edificados, pueden ser factibles de adecuaciones de espacio público o equipamientos supeditados a la ejecución de los estudios de amenaza de detalle, y a la construcción de todas las obras de mitigación que de estos se deriven, una vez se hayan realizado los estudios de riesgo de detalle y se surta el procedimiento para la incorporación de los resultados de dichos estudios establecido en la reglamentación que expida la Administración Municipal para tal efecto.

(...)

Las áreas que después de realizados los estudios de riesgo de detalle se consideren de carácter mitigable, se les deberán hacer todas las obras de mitigación que permitan su recuperación y definir las diferentes actuaciones urbanísticas y demás intervenciones que puedan tener estas. El desarrollo de obras de mitigación para el control o estabilización de un movimiento en masa o de un talud/ladera potencialmente inestable, requiere de su respectivo análisis de estabilidad, con el fin de garantizar la efectividad de las obras recomendadas. En el caso de obras de mitigación para el control de la erosión, se recomienda dar prevalencia a obras de bio-ingeniería, obras de drenaje para el control y manejo del agua superficial y subsuperficial, entre otras.

Si se pretenden realizar proyectos de infraestructura vial, contemplados en el plan vial de la ciudad o que formen parte de proyectos estratégicos de carácter local, regional

o nacional al igual que de servicios públicos de primer orden que se pretendan desarrollar con el fin de dotar a otra zona que no esté caracterizada como con condiciones de riesgo, tales como: torres de energía, estaciones; o estructuras de soporte de infraestructura vial, como pilonas para transporte por cable, se podrán realizar una vez se hayan llevado a cabo los estudios de riesgo de detalle para los proyectos mencionados, los cuales deben determinar las recomendaciones constructivas y las obras de mitigación de estos proyectos, previo concepto del DAGRD y el DAP.

Parágrafo. Mientras se elaboran los estudios de detalle para las áreas caracterizadas con condiciones de riesgo y se precisan que áreas deben ser objeto de reasentamiento o intervención, estas podrán ser objeto de obras de mitigación y prestación de servicios públicos no convencionales temporales (saneamiento básico), a fin de mitigar el deterioro progresivo que presentan estas áreas. La empresa prestadora de este tipo de servicio, será la responsable de su control, mantenimiento y funcionamiento.

Las zonas con condiciones de riesgo en las áreas urbana y rural del municipio, se identifican en el Anexo 2. del presente Acuerdo y se espacializan en el Mapa 8. Zonas con condiciones de riesgo y alto riesgo no mitigable.” Cursiva y subraya fuera del texto original.

6. Por su parte, el artículo cuarto del Decreto Municipal 1626 de 2015, “Por medio del cual se reglamenta el procedimiento para las correcciones y precisiones de la cartografía oficial del Plan de Ordenamiento Territorial –POT–, la incorporación cartográfica de los resultados de los estudios de detalle y se asigna una función”, determinó el procedimiento para la realización de precisiones cartográficas derivadas de los resultados de los estudios de detalle de amenaza, vulnerabilidad y riesgo, entre otros, para aquellas áreas de amenaza alta y con condiciones de riesgo, así:

“ARTÍCULO CUARTO. Procedimiento para la realización de precisiones cartográficas derivadas de los resultados de los estudios de detalle de amenaza, vulnerabilidad y riesgo. Cuando existan estudios de detalle que permitan determinar con mayor exactitud las condiciones jurídicas, geológicas, morfológicas, hidrogeológicas, hidráulicas, hidrológicas, hidrogeológicas (sic) y geomorfológicas de los terrenos, se precisará la cartografía oficial, con base en el siguiente procedimiento:

Precisiones fundamentadas en estudios de amenaza, vulnerabilidad y riesgo de detalle en las áreas de amenaza alta y con condiciones de riesgo:

1. Realización de los estudios de detalle: De conformidad con lo establecido en el Decreto Nacional 1807 de 2014, en el artículo 54 y en el Programa de Ejecución del Acuerdo 48 de 2014, las áreas de amenaza alta y con condiciones de riesgo que hagan parte del suelo de protección, deberán ser objeto de estudios de detalle de amenaza, vulnerabilidad y riesgo por movimientos en masa, inundaciones y avenidas torrenciales, aplicando la metodología y especificaciones técnicas del anexo del presente Decreto. Estos estudios deberán ser presentados con una carta de responsabilidad

técnica, por parte de la empresa consultora o profesional que realizó la evaluación y cuantificación de la amenaza, vulnerabilidad y riesgo.

2. Revisión de los estudios: El estudio será evaluado conjuntamente por el Departamento Administrativo de Gestión del Riesgo de Desastres -DAGRD-, la Subsecretaría de Recursos Renovables de la Secretaría del Medio Ambiente y el Departamento Administrativo de Planeación –DAP-; quienes expedirán un informe de evaluación, en el que podrán solicitar aclaraciones, correcciones o ampliaciones.

3. Validación de los estudios: Una vez presentadas las aclaraciones, correcciones o ampliaciones, si es del caso, el Director del Departamento Administrativo de Gestión del Riesgo de Desastres -DAGRD-, procederá a expedir el concepto de viabilidad para la incorporación de los resultados en la cartografía oficial.

4. Análisis comparativo y elaboración de mapas: Con base en el concepto de viabilidad del numeral anterior, la Subdirección de Información del Departamento Administrativo de Planeación, realizará el análisis comparativo de la cartografía oficial protocolizada con el Plan de Ordenamiento Territorial y los resultados del estudio de detalle y elaborará el o los mapas, que contengan la precisión cartográfica.

5. Expedición del acto administrativo e incorporación de los resultados: Una vez surtidas las fases anteriores, el Director del Departamento Administrativo de Planeación, expedirá el acto administrativo con el cual se precisará la cartografía oficial, incorporando los resultados de los estudios. En el acto administrativo, se definirán, con fundamento en el Plan de Ordenamiento Territorial y sus disposiciones complementarias, las normas urbanísticas aplicables al área objeto de la precisión.

6. Publicación y divulgación. El acto administrativo y sus anexos, serán publicados en la Gaceta Oficial del Municipio de Medellín, e incorporado en todos los planos de la cartografía oficial del Plan y sus instrumentos reglamentarios y complementarios. El mismo se divulgará, a través de los sistemas técnicos de información municipales y se enviará

copia al archivo del Concejo Municipal y a las curadurías urbanas de la Ciudad, para efectos de su aplicación.” Cursiva fuera del texto original.

7. En cumplimiento del Decreto 1626 del 2015, mediante el Oficio con Radicado 201820065880 del 31 de agosto de 2018, el Subdirector del Departamento Administrativo de Gestión del Riesgo de Desastres – DAGRD, remitió al Departamento Administrativo de Planeación – DAP, un concepto de viabilidad técnica de acuerdo con un informe de revisión adelantado por profesionales de ambos Departamentos Administrativos al estudio de amenaza de detalle por movimiento en masa para el predio “el Papi” del corregimiento de Altavista perteneciente al municipio de Medellín., en el marco del contrato No. CPS-053-17 de 2017, celebrado entre la Secretaría de Medio Ambiente de Medellín y la consultoría Johan Ferney Tobón. Al estudio, se anexa la correspondiente Carta de Responsabilidad Técnica por parte del profesional que realizó la evaluación y cuantificación de la amenaza, vulnerabilidad y riesgo que trata el acuerdo 48 de 2014, para el predio El Papi del corregimiento de Altavista perteneciente al municipio de Medellín.

8. Al concepto de viabilidad técnica del DAGRD se anexa el informe de revisión de los estudios de amenaza de detalle el cual hace parte integral de la presente resolución, requeridos en el acuerdo 48 de 2014 – plan de ordenamiento territorial el cual señala:

“AMENAZA POR MOVIMIENTOS EN MASA

El análisis de estabilidad de taludes para el predio El Papi, en términos de amenaza por movimientos en masa, se realizó para cuatro escenarios (actual o seco, con sismo, y los dos anteriores bajo condiciones saturadas de agua). Los resultados fueron desfavorables para la estabilidad en el lleno antrópico, por lo tanto, se sugieren medidas de intervención o su remoción total. En las siguientes tablas se relacionan los factores de seguridad mínimos para el lleno antrópico, los cuales mostraron una tendencia desfavorable, así como factores de seguridad mínimos para los demás materiales (suelo residual y saprolito), los cuales se consideran favorables y conservadores con respecto a los FS mínimos admisibles por la NSR-10 (Tablas 1 y 2).

Tabla 1. Resultados del factor de seguridad obtenidos para el lleno antrópico

Escenario	FS mínimo en Lleno Antrópico		
	Sección X-X'	Sección Z-Z'	Admisible Según NSR10 (tabla H.2.4-1)
Actual	1.412	1.291	1.5
Saturado y Estático	1.171	1.128	1.5
Con Sismo	0.965	1.01	1.05
Saturado y Sismo	0.726	0.638	1.05

Tabla 2. Resultados del factor de seguridad obtenidos para suelo residual y saprolito

Escenario	FS Mínimo en Sustratos Naturales		
	Sección X-X'	Sección Z-Z'	Admisible Según NSR10 (tabla H.2.4-1)
Actual	1.715	1.787	1.5
Saturado y Estático	1.699	1.733	1.5
Con Sismo	1.08	1.152	1.05
Saturado y Sismo	1.077	1.130	1.05

Teniendo en cuenta los rangos de clasificación de amenaza por movimientos en masa establecidos en el Decreto 1626 de 2015, (amenaza alta ($FS \leq 1.2$; o Probabilidad de Ruptura

($PR \geq 0,05/\text{año}$), media ($1.2 < FS \leq 1.5$; $PR: 0,0002/\text{año} - 0,05/\text{año}$) y baja ($FS > 1.5$; $PR: < 0,0002/\text{año}$)), se elaboró el mapa de amenaza que se presenta en la figura 2."

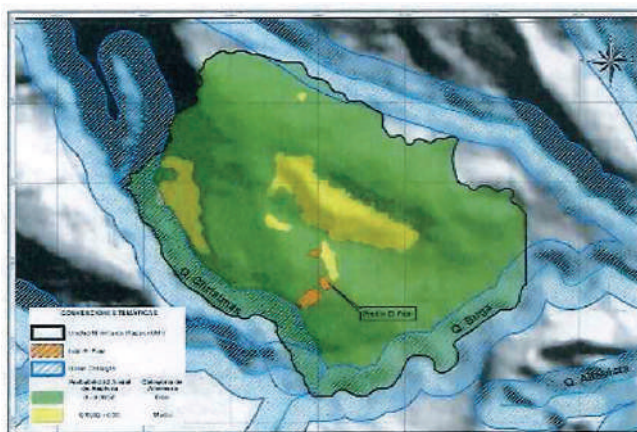


Figura 2. Zonificación de Amenaza por movimientos en masa

El informe de revisión de los estudios de amenaza de detalle también presenta las siguientes conclusiones y recomendaciones:

"Según los resultados del estudio de amenaza, el predio conocido como "El Papi" se clasifica como de amenaza baja por movimientos en masa (probabilidad de falla anual menor a 0,0002%).

Se recomienda mantener el área circundante al predio El Papi revegetalizada, con el fin de evitar el pastoreo y acumulaciones de agua o empozamientos, situación que ha generado un historial de procesos morfodinámicos en dicha zona. Igualmente, se recomienda retirar la capa de lleno antrópico y, en su lugar, reconfigurar el terreno mediante un lleno constituido bajo condiciones técnicas apropiadas para garantizar la estabilidad del terreno.

En caso de restituirse el lleno antrópico actual por uno nuevo (conformado con criterios ingenieriles), deberán realizarse obras de drenaje superficiales asociadas a este y diseñadas en función de la geometría y pendientes del lleno. Los trazados de la red de control de drenaje deben estar revestidos con concreto. Para el diseño del nuevo lleno, en caso de este realizarse, se deberán tener en cuenta las especificaciones técnicas recomendadas en el estudio de amenaza de detalle.

*Finalmente, el estudio reclasifica el área identificada en el acuerdo 48 de 2014 como una zona de amenaza alta y media por movimientos en masa a una **zona de amenaza media y baja**, con base en los factores de seguridad resultantes, los procesos evidenciados en el sitio y la metodología utilizada,*

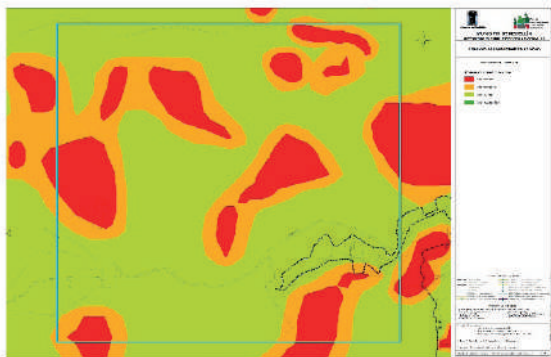
por lo cual se requiere realizar la corrección cartográfica del área objeto de estudio." Cursiva y subraya fuera del texto original.

De acuerdo con lo anterior, y al estudio realizado, el predio objeto de análisis, identificado en el Acuerdo 048 de 2014 como una zona de amenaza media y alta por movimientos en masa, se debe precisar a una **zona de amenaza baja y media por movimientos en masa respectivamente**.

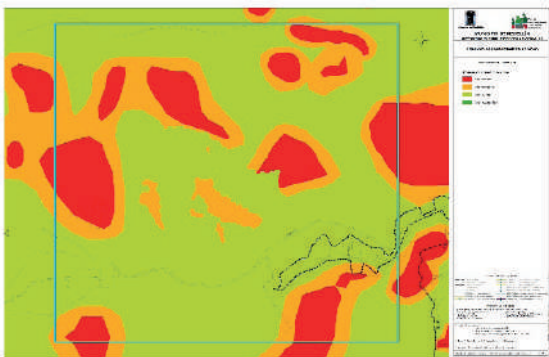
Mediante el Oficio con Radicado 201820100398 del 17 de diciembre de 2018, la Subdirectora de Información y Evaluación Estratégica Encargada, señala que ha validado la información relacionada con la revisión y actualización de "las capas de Amenaza por Movimientos en Masa, Riesgos por Movimiento en masa y Suelos de Protección unión con el fin de actualizar los mapas N°2 Clasificación del Suelo, N°3 Categorías Suelo Protección Producción y Suburbano, N°5 Amenaza por Movimiento en Masa y N°8 Zonas con Condiciones de Riesgo y de Alto Riesgo no Mitigable protocolizados con el Acuerdo 048 de 2014" correspondiente al predio denominado "El Papi" ubicado en el polígono N° AL-CS-07 (B) (vereda Buga) del corregimiento de Altavista, y que ésta se encuentra correctamente procesada y documentada, por lo que puede ser incorporada a la Geodatabase – GDB como una precisión de la cartografía oficial del Plan de Ordenamiento Territorial.

Teniendo en cuenta lo anterior y de acuerdo con los resultados del estudio de amenaza de detalle, deberán precisarse cuatro mapas i) N°2 Clasificación del suelo, ii) N°3 Categoría de suelos de protección, producción y suburbano, iii) N°5 Amenaza por movimientos en masa, y iv) N°8 Zonas con condiciones de riesgo y de alto riesgo no mitigable del Acuerdo Municipal 48 de 2014, quedando así:

Amenaza por movimiento en masa

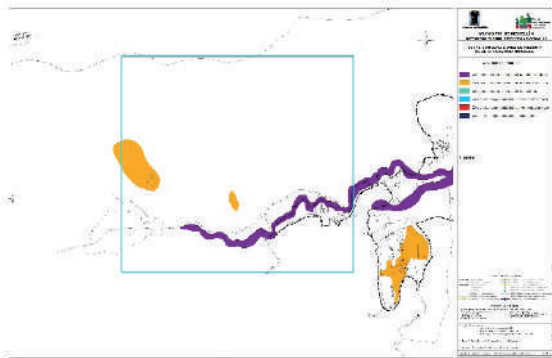


(Actual)

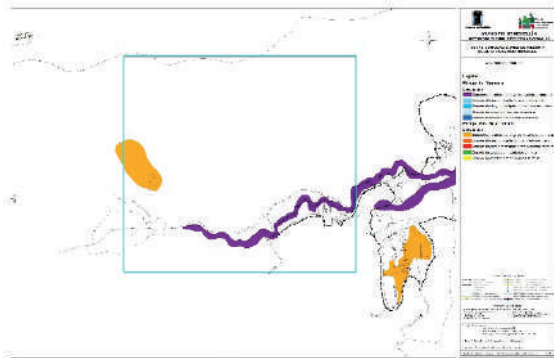


(Propuesto)

Riesgo por movimiento en masa

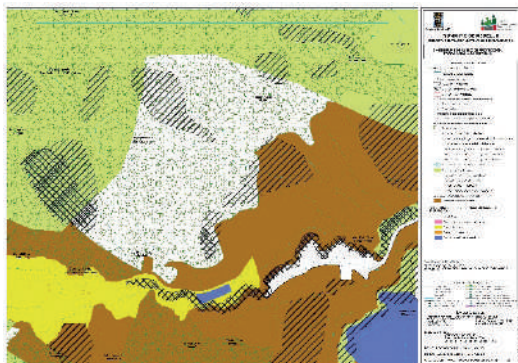


(Actual)

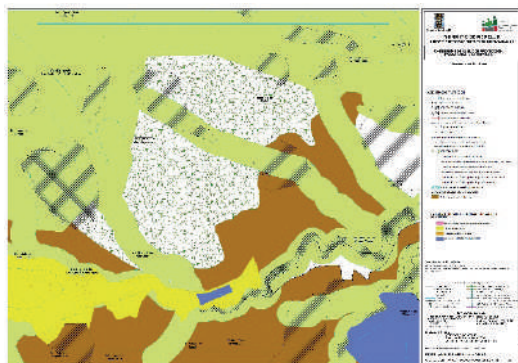


(Propuesto)

Suelos de protección



(actual)



(Propuesto)

Clasificación del suelo



(Actual)

(Propuesto)

El detalle y la descripción de la situación actual y la situación propuesta del Mapa se encuentran en la Ficha Técnica N° 71 de la Subdirección de Planeación Territorial y Estratégica de Ciudad del Departamento Administrativo de Planeación la cual hace parte integral de la presente resolución.

14. Como resultado de la precisión cartográfica producto del estudio de amenaza de detalle realizado para el predio denominado “El Papi” ubicado en la vereda Buga del corregimiento de Altavista y en concordancia con el numeral 5 del ARTÍCULO CUARTO del Decreto Municipal 1626 de 2015 y el artículo 190 del Decreto Ley 019 de 2012, la norma urbanística general aplicable a la zona categorizada como **amenaza baja** por movimiento en masa, será la determinada por el Acuerdo 48 de 2014 para el polígono AL-CS-07(B).

Y para la zona que continúa con la clasificación de **amenaza media** se deberán tener en cuenta los criterios de manejo determinados para las zonas de amenaza media.

En razón de lo anterior,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. Precisar la cartografía de una zona de amenaza media y alta por movimientos en masa a una **zona de amenaza baja y media por movimientos en masa respectivamente**, al tenor de lo dispuesto en el Decreto Municipal 1626 de 2015, y con fundamento en un estudio de amenaza de detalle realizado para el predio denominado “El Papi” ubicado en la vereda Buga del corregimiento de Altavista.

ARTÍCULO SEGUNDO. Con la presente Resolución se protocolizan los mapas N°2 “Clasificación del suelo”, N°3 “Categoría de suelos de protección, producción y suburbano”, N°5 “Amenaza por movimientos en masa”, y N°8 “Zonas con condiciones de riesgo y de alto riesgo no mitigable”, del Acuerdo 48 de 2014 – Plan de Ordenamiento Territorial *“Por medio del cual se adopta la revisión y ajuste de largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Medellín y se dictan otras disposiciones complementarias”*.

ARTÍCULO TERCERO. La norma urbanística general aplicable a la zona categorizada como amenaza baja por movimiento en masa, será la determinada por el Acuerdo 48 de 2014 para el polígono AL-CS-07(B).

Y para la zona que continúa con la clasificación de amenaza media se deberán tener en cuenta los criterios de manejo determinados para las zonas de amenaza media.

ARTÍCULO CUARTO. Copia de la presente Resolución y la actualización de los planos mencionados, deberá ser remitida a los Curadores Urbanos de la Ciudad, al archivo del Concejo Municipal, al Departamento Administrativo de Gestión del Riesgo de Desastres – DAGRD y a la Secretaría de Medio Ambiente, para efectos de su aplicación.

ARTÍCULO SEXTO. La presente Resolución deberá publicarse en la Gaceta Oficial del Municipio de Medellín, incorporarse en todos los planos de la cartografía oficial del Plan de Ordenamiento Territorial y sus instrumentos reglamentarios y complementarios, y se divulgará a través de los sistemas técnicos de información municipales.

Dada en Medellín, a los veintisiete (27) días del mes de diciembre del año dos mil diecinueve (2019).

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE, NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

ANA CATHALINA OCHOA YEPES

Directora

Departamento Administrativo de Planeación



* 2 0 1 8 2 0 0 6 5 8 8 0 *

Medellín, 31/08/2018

Doctora

ANA CATHALINA OCHOA YEPES

Directora Departamento Administrativo de Planeación

Centro Administrativo La Alpujarra, piso 8.

Medellín

ASUNTO: Concepto de viabilidad técnica del estudio de amenaza de detalle desarrollado en el predio "El Papi", vereda Buga del corregimiento de Altavista.

Por medio del presente oficio, se remite el documento técnico de evaluación de los resultados del estudio de amenaza de detalle por movimiento en masa, desarrollado en el predio denominado "El Papi" (vereda Buga del corregimiento de Altavista), en el marco del contrato No. CPS-053-17 de 2017, celebrado entre la Secretaría de Medio Ambiente de Medellín y la consultoría Johan Ferney Tobón.

Este concepto de viabilidad, expedido por el equipo técnico evaluador conformado para la revisión de los estudios de riesgo y/o amenaza de detalle, e integrado por profesionales del Departamento Administrativo de Planeación –DAP- y el Departamento Administrativo de Gestión del Riesgo de Desastres –DAGRD-, se remite al Departamento Administrativo de Planeación, con el fin de que se surtan todos los procedimientos necesarios para la incorporación de los resultados en la cartografía oficial del POT, de conformidad con lo establecido en el Decreto 1626 de 2015. De esta manera, dicho Departamento deberá expedir el respectivo acto administrativo con el cual se precise la cartografía oficial, incorporando los resultados de los estudios. En dicho documento se deberá definir, con fundamento en el Plan de Ordenamiento Territorial y sus disposiciones complementarias, las normas urbanísticas aplicables al área objeto de la precisión.

Cordialmente,

JAIME ENRIQUE GOMEZ ZAPATA
SUBDIRECTOR DAGRD

INFORME TECNICO - PRECISIÓN CARTOGRAFICA ASOCIADA A AMENAZA Y RIESGO DEL POT

FICHA

71

FECH

20/11/2017

TIPO DE SOLICITUD

PROPUESTA CARTOGRAFICA

CBML

70010000271

DIRECCIO

carrera 113

TRAMITE

MATRICULA

CORREGIMIENTO_COMUN

070-Altavista

BARRIO_VERED

Buga-Patio Bonito

CUENCA_QUEBRADA

La Buga

AIE

MEDBorde Urbano Rural Suroccidental

P_TRATAMIENTO

AL-CS-07(B)

OBSERVACIONES

TEMATICA

AMENAZA Y RIESGO

La Secretaría de Medio Ambiente (SMA) proyecta implementar un vivero en este predio (denominado "El Papi"), en el cual se observa una explanación y una edificación semi-abandonada e indicios de construcciones que fueron demolidas.

FIGURA 1

FIGURA 2

FIGURA 3

FIGURA 4

SOLICITANTE

NOMBRE	Dirección	Correo	Fecha	Teléfono
Secretaría de Medio Ambiente				

OBSERVACIONES

INFORMACION POLIGONO A MODIFICA

71

Polígono de amenaza media y alta, como resultado del estudio de la Universidad Nacional (2009) "Zonificación de la Amenaza, Vulnerabilidad y Riesgo por movimientos en masa, inundaciones y avenidas torrenciales" y del Mapa de eventos por movimientos en masa del DAP, que no fue objeto de validación de campo, acorde con la metodología utilizada para la construcción del mapa de amenaza por movimientos en masa del Acuerdo 48 de 2014 - POT. El modelo utilizado para la zonificación de la amenaza, incluyó parte de dicho polígono por georreferenciación deficiente de los eventos registrados en la base de datos del DAGRD. Se debe aclarar que el documento de incorporación de los estudios de amenaza de detalle son firmados por la Secretaría de Medio Ambiente cuando estos tengan el análisis del componente hidrológico- hidráulico (inundación - avenidas torrenciales), para este estudio el DAGRD y DAP realizaron la revisión y aprobación, ya que solo se analizo la amenaza y riesgo por el fenómeno de movimientos en masa.

EVENTO_FENOMENO

Movimiento en Masa

AMENAZA

ALTA

MEDIA

RIESGO

ZCCR

MODIFICACION

NUEVO ESTUDIO

SUSTRACCION

NUEVO ESTUDIO

INFORME TECNICO - PRECISIÓN CARTOGRAFICA ASOCIADA A AMENAZA Y RIESGO DEL POT

MORFOMETRIA

El predio presenta vertientes que alcanzan pendientes de 40 - 60% y hacia las cimas pendientes suaves entre 25 y 40%, desarrolladas en suelos residuales profundos. Así mismo, la zona donde se ubica el vivero es un explanada con pendientes suaves (4-10%).

RANGO_PENDIENTE

4-10

26-40

41-60

GEOLOGIA

Gran parte del polígono objeto de estudio se encuentra constituido por suelos residuales y saprolito de rocas dioríticas del Stock de Altavista (Kida). Los suelos son especialmente pobres en cuarzo, con características limo arcillosas de color pardo amarillento y pardo rojizo. La otra unidad geológica cartografiada corresponde a depósitos de vertiente del tipo depósitos de deslizamiento o coluviales (Qc). Finalmente, se identifican de manera aislada llenos antrópicos (QII).

UNIDAD GEOLOGICA

TIPÓ ESTRUCTUR

GEOMORFOLOGIA

El área objeto de estudio esta conformada por tres unidades geomorfológicas: Cono de Deslizamiento Indiferenciado (DDI) corresponde a estructuras en forma de lóbulo de morfología baja, cóncava a convexa, con una pendiente escalonada, relieve irregular, formación de grietas y cambios súbitos de la pendiente; Llenos antrópicos (AR) constituidos por material de relleno producto del corte del terreno para su acondicionamiento para el desarrollo urbanístico, y Superficie de Explanación (ASP) conformado por áreas planas realizadas en la ladera sobre sustrato de saprolito y/o materiales consolidados con el fin de adecuar el terreno para su construcción.

MACRO UNIDAD BLOQUE

Valle medio Bloque Itagüí San Cristóbal VM-BISC

UNIDAD GEOMORFOLOGICA

DDI, AR, ASP

HIDROLOGIA

El predio se encuentra en la cuenca de la quebrada La Buga y limitado por un afluente de ella por su margen izquierda denominada quebrada Christmas. Los retiros establecidos por el POT son de 30 metros para ambos drenajes. La exploración geotécnica realizada en el predio no evidenció la presencia del nivel freático. Al interior de la UMI no hay cauces ni trazados hidrográficos a los cuales se les pueda evaluar sus condiciones hidrológicas e hidráulicas; no hay amenaza de inundaciones en la UMI, ni elementos vulnerables frente a una posible amenaza de avenida torrencial.

INFORME TECNICO - PRECISI3N CARTOGRAFICA ASOCIADA A AMENAZA Y RIESGO DEL POT

EXISTE PROCESOS MORFODINAMICOS

SI

ESTADO DEL PROCESO

ACTIVO

HAY ANTECEDENTES DE INUNDACION

N/A

AFECTACION DE LAS MARGENES

N/A

ULTIMO EVENTO

N/A

INSUFICIENCIA HIDRAULICA

N/A

TIPO DE EVENTO O FENOMENO NATURAL

TIPO_PROCESO

DESPLIZAMIENTO

LINEAS_VITALES

LINEAS_VITALES_LINEAS_V

N/A

TIPO_ANTECEDENTE

N/A

ESTRUCTURA HIDRAULICA

TIPO_ESTI

N/A

PROCESOS

En el predio de analisis y en la UMI, se evidencian cicatrices de movimientos en masa muy antiguas ya revegetalizadas, especialmente hacia la parte alta de la vertiente. Igualmente, se observan grietas y movimientos a modo de deslizamientos m3s recientes en el sector donde se tiene el lleno antr3pico cerca de las caballerizas y hacia la parte trasera de la vivienda; en la v3a de acceso, algunos peque1os taludes tambi3n dejan ver desgarres muy superficiales sobre suelo residual y saprolito de la roca gran3tica del Stock de Altavista. Las vertientes circundantes al poligono muestran gran cantidad de movimientos, desgarres, chorriaderos y otras inestabilidades.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

FICHA DE EVALUACION

71

FECHA

22/11/2017

IMAGEN ACTUAL

PLANO PROPUESTO

RESPUESTA

*El predio El Papi se encuentra en una categor3a de Amenaza Baja por Deslizamiento (Probabilidad de falla anual menor a 0,0002%). Se recategoriza la amenaza media y alta en el lote del Papi por amenaza baja y media por movimientos en masa respectivamente.

*El terreno muestra en sus alrededores, por fuera del predio conocido como "El Papi", un historial de procesos morfodin3micos que indican que la zona tiende a ser inestable durante 3pocas de lluvia; por lo cual, se recomienda mantener el 3rea relacionada con la UMI vegetalizada, evitar el pastoreo y acumulaciones de agua o empozamientos.

*Se recomienda retirar la capa de lleno antr3pico, ya que es un lleno informal, mal conformado, arrojado sin t3cnica, constituido en parte por basura y presenta algunas grietas de tensi3n. En su lugar, reconformar el terreno mediante un lleno bajo condiciones t3cnicas apropiadas para la estabilidad del terreno.

*No es necesaria construcci3n de anclajes, muros-pantalla ni otros tipos de obras geot3cnicas de contenci3n, salvo que se ejecute una obra que as3 lo requiera desde el dise1o; pero el terreno natural, como tal, en su estado actual, solo requiere vegetaci3n arb3rea que impermeabilice los sustratos frente a las aguas lluvia. Como resultado del estudio de amenaza de detalle realizado, los mapas protocolizados del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) que se ajustan son los mapas 2. Clasificaci3n del suelo, 3. Categor3as del suelo de protecci3n, producci3n y suburbano 5. Amenazas por movimientos en masa (ver imagen actual y plano propuesto) , 8. Zonas con condiciones de riesgo y de alto riesgo no mitigable y el 32. Usos del suelo rural.

VIGENCIA DE REVISION

TIENE RESOLUCION

☐

FECHA RESOLUCION

RESOLUCION

GACETA

FECHA GACETA

ARCHIVAR EN EXPEDIENTE MUNICIPAL (SI/NO)

☐

DESCRIPCION DOCUMENTOS

DOCUMENTOS ADJUNTOS

ELABORO

MARTIN MOLINA OLANO

REVISO

MARIO AUGUSTO FLOREZ

**INFORME DE REVISIÓN DE LOS ESTUDIOS DE AMENAZA DE DETALLE
REQUERIDOS EN EL ACUERDO 48 DE 2014 – PLAN DE ORDENAMIENTO
TERRITORIAL**

Predio “EL PAPI” (vereda Buga) - Corregimiento de Altavista.

De acuerdo a lo expresado en el artículo 4 del Decreto 1626 de 2015 “*Por medio del cual se reglamenta el procedimiento para las correcciones y precisiones de la cartografía oficial del Plan de Ordenamiento Territorial - POT -, la incorporación cartográfica de los resultados de los estudios de detalle y se asigna una función*” y el anexo relacionado con las especificaciones técnicas para los estudios de detalle de amenaza, vulnerabilidad y riesgo por movimientos en masa, inundaciones y avenidas torrenciales, con sus respectivas medidas de intervención en el municipio de Medellín, el equipo técnico de revisión conformado por funcionarios del Departamento Administrativo de Planeación - DAP- y el Departamento Administrativo de Gestión del Riesgo de Desastres - DAGRD - evaluó los resultados del “Estudio de Amenaza por movimientos en masa del predio El Papi en la vereda Buga del corregimiento de Altavista” verificando el cumplimiento de las especificaciones técnicas contenidas en el Decreto 1626 de 2015, y los insumos básicos relacionados con: geología, geomorfología, morfodinámica y geotecnia, los cuales permitieron realizar el análisis de la amenaza por movimientos en masa para dicho polígono.

A continuación se presenta un consolidado de los resultados del estudio de amenaza de detalle para el predio, en el cual se analiza y zonifica la amenaza en condiciones actuales y proyectadas, y se definen las medidas estructurales necesarias orientadas a la ejecución de obras geotécnicas y a la implementación de acciones de mitigación para el predio estudiado.

La amenaza obtenida mediante el método determinístico se expresa, de acuerdo a una escala cuantitativa, de la siguiente manera: **Amenaza alta** ($FS \leq 1.2$; o Probabilidad de Ruptura ($PR \geq 0,05/año$), **Amenaza media** ($1.2 < FS \leq 1.5$; $PR: 0,0002/año - 0,05/año$) y **Amenaza baja** ($FS > 1.5$; $PR: <0,0002/año$).

POLÍGONO PREDIO EL PAPI

TIPO DE ESTUDIO	Estudio de amenaza de detalle por movimientos en masa
COMUNA	70 – Altavista
VEREDA	Buga
CATEGORÍA (POT - 2014)	Zona de amenaza alta por movimiento en masa
No. POLÍGONO	N/A

LOCALIZACIÓN

El área de estudio del predio “El Papi”, se encuentra localizada en la vereda de Buga (carrera 113) del corregimiento de Altavista, al frente de la Corporación de Acueducto de Altavista y delimitada por la quebrada Buga y Christmas. (Ver Figura 1)

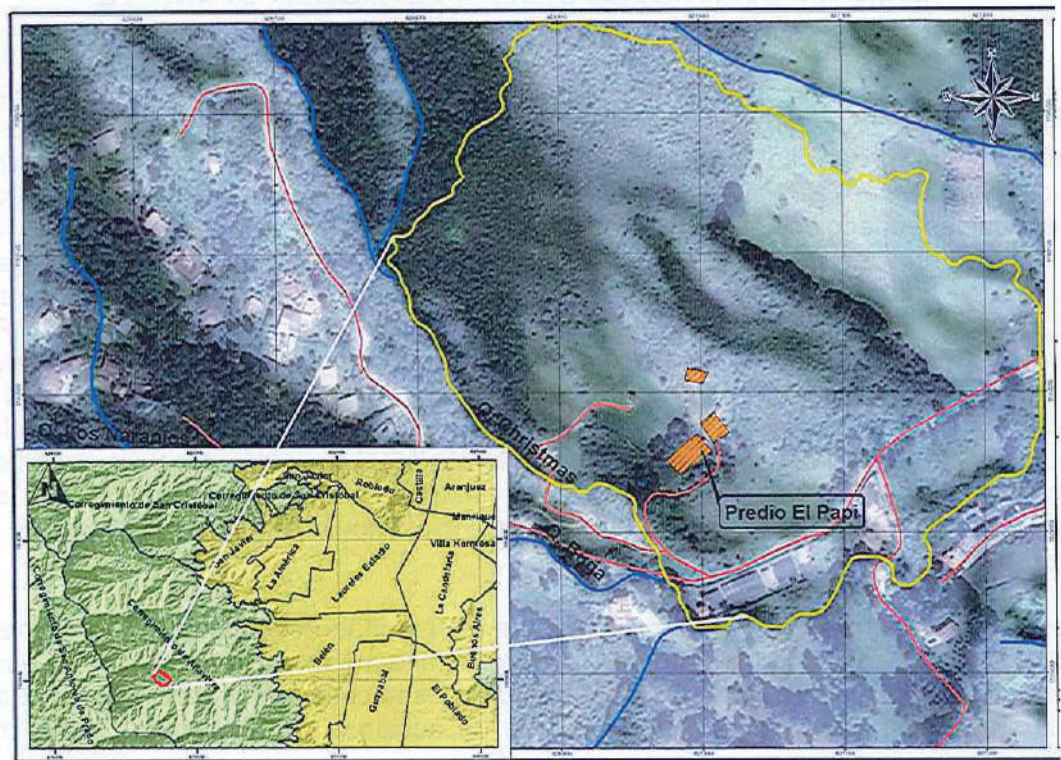


Figura 1. Localización de la zona de estudio.

AMENAZA POR MOVIMIENTO EN MASA.

El análisis de estabilidad de taludes para el predio El Papi, en términos de amenaza de movimientos en masa se tuvo en cuenta para cuatro escenarios (actual o seco, con sismo, y los dos anteriores bajo condiciones saturadas de agua), los resultados fueron desfavorables para la estabilidad en el lleno antrópico, por lo tanto se sugieren medidas de intervención o su remoción total. Para todos los casos, se ha seleccionado el mínimo FS sobre el lleno antrópico (con tendencias desfavorables) y los FS mínimos sobre el resto de ambos taludes se mostraron favorables y conservadores con los FS mínimos admisibles por la NSR-10. (Tabla 1 y 2)

Escenario	FS mínimo en Lleno Antrópico		
	Sección X-X'	Sección Z-Z'	Admisible Según NSR10 (tabla H.2.4-1)
Actual	1.412	1.291	1.5

Saturado y Estático	1.171	1.128	1.5
Con Sismo	0.965	1.01	1.05
Saturado y Sismo	0.726	0.638	1.05

Tabla 1. Resultados del factor de seguridad obtenidos en el lleno antrópico.

Escenario	FS Mínimo en Sustratos Naturales		
	Sección X-X'	Sección Z-Z'	Admisible Según NSR10 (tabla H.2.4-1)
Actual	1.715	1.787	1.5
Saturado y Estático	1.699	1.733	1.5
Con Sismo	1.08	1.152	1.05
Saturado y Sismo	1.077	1.130	1.05

Tabla 2. Resultados del factor de seguridad obtenidos en sustratos naturales (Suelo residual y saprolito).

Teniendo en cuenta la probabilidad de ruptura y la clasificación de la amenaza (amenaza alta ($FS \leq 1.2$; o Probabilidad de Ruptura (PR) $\geq 0,05/\text{año}$), media ($1.2 < FS \leq 1.5$; PR: $0,0002/\text{año} - 0,05/\text{año}$) y baja ($FS > 1.5$; PR: $< 0,0002/\text{año}$)), se realizó un mapa donde se clasificó la probabilidad de falla por movimientos en masa en el predio. (Ver Figura 2).

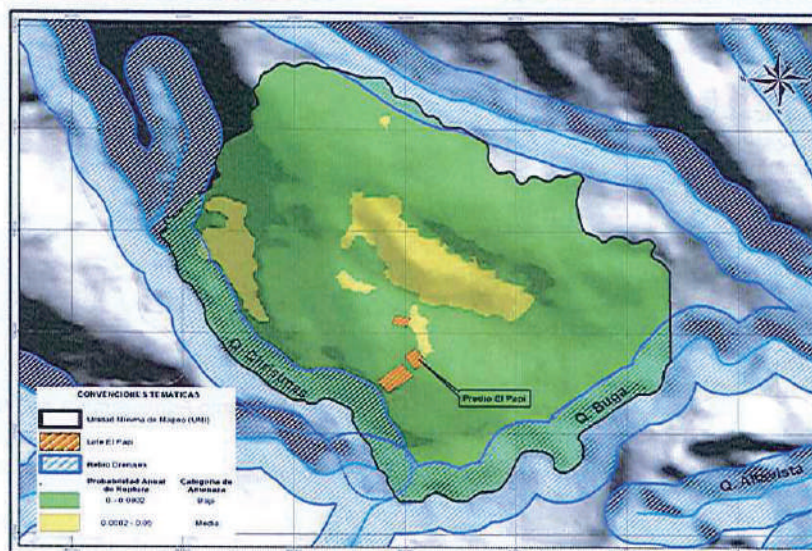


Figura 2. Zonificación de Amenaza por movimientos en masa.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Según los resultados del estudio de amenaza, el predio conocido como "El Papi" se clasifica como de amenaza baja por movimientos en masa (Probabilidad de falla anual menor a $0,0002\%$).

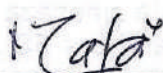
Se recomienda mantener el área circundante al predio El Papi revegetalizada, con el fin de evitar el pastoreo y acumulaciones de agua o empozamientos, situación que ha generado un historial de procesos morfodinámicos en dicha zona. Igualmente, se recomienda retirar

la capa de lleno antrópico y en su lugar, reconfigurar el terreno mediante un lleno bajo condiciones técnicas apropiadas para la estabilidad del terreno.

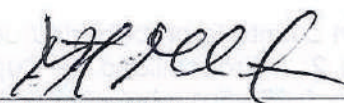
En caso de restituirse el lleno antrópico actual por uno nuevo (hecho con criterios ingenieriles), deberán realizarse obras de drenaje superficiales asociadas a este y diseñadas en función de la geometría y pendientes del lleno. Los trazados de la red de control de drenaje deben estar revestidos con concreto. Para el diseño del nuevo lleno en caso de este realizarse, se deberán tener en cuenta las especificaciones técnicas recomendadas en el estudio de amenaza de detalle.

Finalmente, el estudio reclasifica el área identificada en el Acuerdo 048 de 2014 como una zona de amenaza alta y media por movimientos en masa a una **zona de amenaza media y baja**, con base en los factores de seguridad resultantes, los procesos evidenciados en el sitio y la metodología utilizada, por lo cual se requiere realizar la corrección cartográfica del área objeto de estudio.

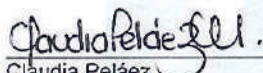
Elaborado por:



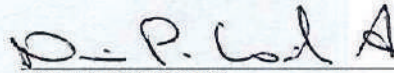
Mario A. Flórez Arroyave
Ingeniero Geólogo
Departamento Administrativo de Planeación



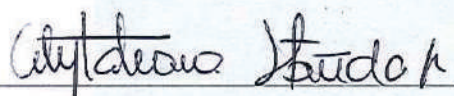
Martín Alberto Molina
Ingeniero Geólogo
Departamento Administrativo de Planeación



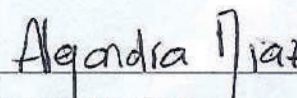
Claudia Peláez
Ingeniera Geóloga
DAGR



Diana Patricia Cataño
Geóloga
DAGR



Tatiana Castañeda
Ingeniera Civil, Magister en Geotecnia
DAGR



Alejandra Díaz Rivera
Geóloga (Contratista)
Departamento Administrativo de Planeación



Alcaldía de Medellín
Cuenta con vos

SUBDIRECCIÓN DE INFORMACIÓN Y EVALUACIÓN ESTRATÉGICA
REVISIÓN DE ESTÁNDARES DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA

GEODATABASE ASOCIADA AL AJUSTE A LAS INCONSISTENCIAS CARTOGRÁFICAS CON REFERENCIA A LA CAPA DE AMENAZA POR MOVIMIENTOS EN MASA, RIESGO POR MOVIMIENTO EN MASA Y SUELOS DE PROTECCIÓN UNIÓN DEL MUNICIPIO, CARTOGRAFÍA OFICIAL ACUERDO 048 DE 2014.

Fecha de entrega de información: 15 de noviembre de 2018

Fecha de revisión: 21 de noviembre de 2018 – 03 de diciembre de 2018

Radicado Entrada: Comunicación interna realizada el 13 de Noviembre de 2018 con número de radicado *201820088561*

Solicitante: Unidad de Planificación Territorial, Subdirección de Planeación Territorial y Estratégica de Ciudad

A continuación se hace entrega de la revisión de estándares de información geográfica efectuada sobre la geodatabase de las ficha de Seguimiento y Evaluación número 71M, predio "El Papi" (vereda Buga) -Corregimiento de Altavista, en concordancia con lo dispuesto en los artículos 189 y 190 del Decreto Ley N° 019 de 2012 *"Modo de resolver las inconsistencias entre lo señalado en el Acuerdo que Adopta el Plan de Ordenamiento Territorial y su cartografía oficial"*, lo dispuesto en el artículo quinto del Decreto N° 1626 de 2015, *"Por medio del cual se reglamenta el procedimiento para las correcciones y precisiones de la cartografía oficial del Plan de Ordenamiento Territorial- POT, la incorporación cartográfica de los resultados de los estudio de detalle y se asigna su función"* y de acuerdo al protocolo establecido para el efecto

Atendiendo que el motivo solicitado es la revisión y actualización de las capas de "Amenaza por movimiento en masa", "Riesgo por movimientos en masa" y "Suelos de Protección Unión" (depositadas en la siguiente ruta: *zeus4_ATLAS_GEOCONSULTA_DIRECT.sde\SITE.POT_Acuerdo48_2014*). Estas capas hacen parte de los mapas "N° 2. Clasificación del suelo"; "N° 3. Categorías de Suelo de Protección, Producción, Suburbano"; "N° 5. Amenaza por movimiento en masa"; y "N° 8. Zonas con condiciones de riesgo y de alto riesgo no mitigable" protocolizados con el Acuerdo 048 de 2014-Plan de Ordenamiento Territorial para lo cual se anexa la ficha técnica número 71M, predio "El Papi" (vereda Buga) -Corregimiento de Altavista, así como los planos, la GDB y el diccionario de datos de dicha área con los respectivos ajustes.

Lo anterior como requisito previo para la elaboración, por parte del equipo jurídico, del acto administrativo o procedimiento legal mediante el cual se realiza el ajuste cartográfico. Se indica que hasta tanto no se expida el acto administrativo correspondiente y se publique en la gaceta oficial no es factible subir a la plataforma de consulta del Municipio el mapa ajustado.

La presente revisión se realiza tomando como referencia el documento de *Estándares básicos para manejo de la información geográfica. Versión 2 de Mayo de 2013.*



Centro Administrativo Municipal (CAM)
Calle 44 No. 52 - 165. Código Postal 50015
Línea Única de Atención Ciudadanía 44 44 144
Conmutador 385 5555. www.medellin.gov.co



www.medellin.gov.co



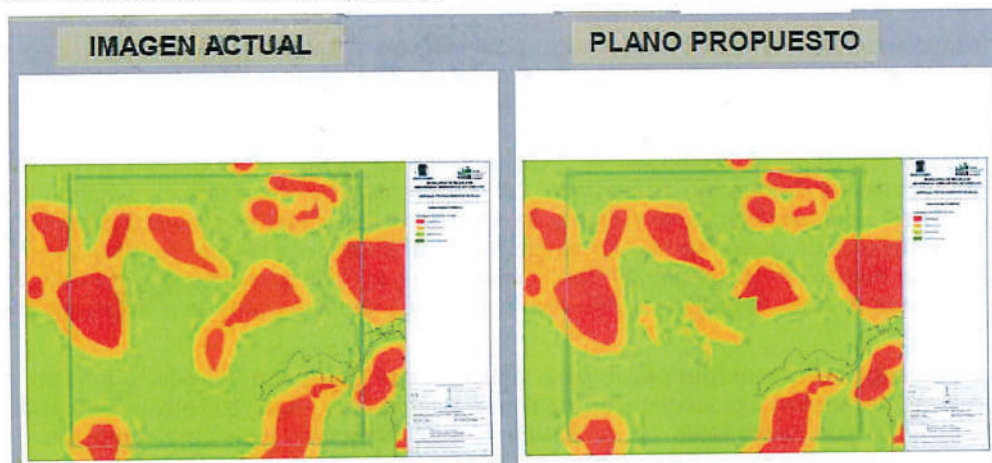
Alcaldía de Medellín
Cuenta con vos

La Subdirección de Planeación Territorial y Estratégica de Ciudad hizo entrega de la File Geodatabase *Ficha71M_ElPapi.gdb*, la cual contiene los Feature Classes: *Amenaza_Mov_Masa_Clip*, *Riesgo_Mov_Masa_Clip*, *suelo_Proteccion_Erase_2*, *suelo_Proteccion_union* y *Ubicación_Polígono_Fichas*. Igualmente, se hace entrega del diccionario de datos: *Dicci_Amnza_MovMasa17_F71M_ElPapi.xlsx*, *Dicci_Riesgo_MovMasa_F71M_ElPapi.xlsx* y *Dicci_Datos_POT_Acdo048_Ficha71M_Papi.xlsx*.

- [-] Ficha71M_ElPapi.gdb
 - [-] el_PAPI
 - Amenaza_Mov_Masa_Clip
 - AmnzaMovMasa_Topology
 - el_PAPI_Suelo_de_Proteccion
 - Riesgo_Mov_Masa_Clip
 - RiesgoMovMasa_Topology
 - suelo_Proteccion_Erase_2
 - suelo_Proteccion_union
 - UbicacionPoligono
 - Dicci_Amnza_Mov_Masa17_F71M_ElPapi.xlsx
 - Dicci_Riesgo_Mov_Masa_F71M_ElPapi.xlsx
 - Dicci_Datos_POT_Acdo048_Ficha71M_Papi.xlsx

1. Justificación de la revisión y actualización

Los polígonos que han sido objeto de modificación en cuanto al grado de amenaza por movimiento en masa son los siguientes:



Ficha 71M. Carrera 113 Comuna/Corregimiento: Altavista; Barrio/Vereda: Buga-Patio Bonito

Los polígonos que han sido objeto de modificación en cuanto al grado de riesgo por movimiento en masa son los siguientes:

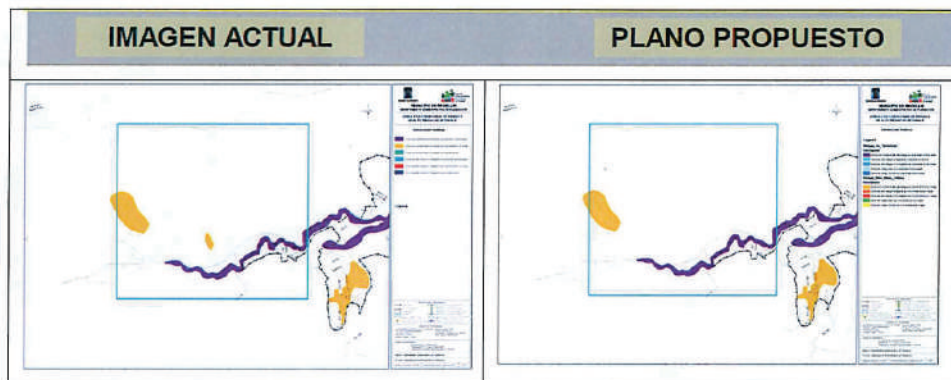


Centro Administrativo Municipal (CAM)
Calle 44 No. 52 - 166. Código Postal 50015
Línea Única de Atención Ciudadanía 44 44 144
Conmutador 385 5555. www.medellin.gov.co



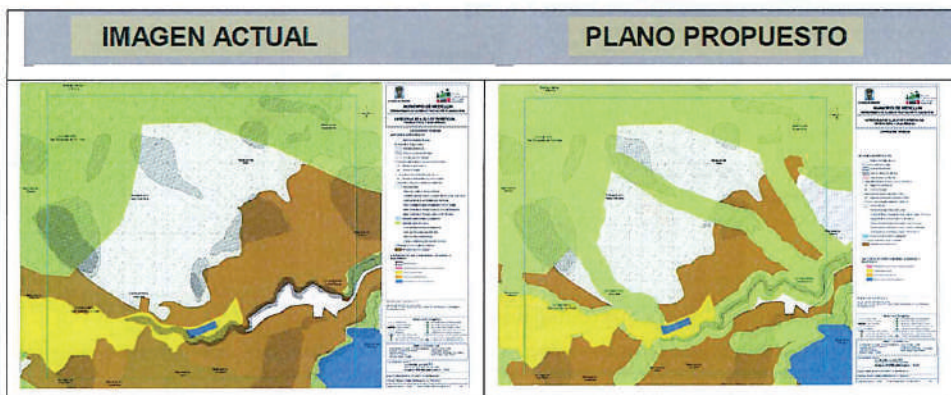


Alcaldía de Medellín
Cuenta con vos



Ficha 71M. Carrera 113 Comuna/Corregimiento: Altavista; Barrio/Vereda: Buga-Patio Bonito

Los polígonos que han sido objeto de modificación en cuanto al grado en los suelos de protección son los siguientes:



Ficha 71M. Carrera 113 Comuna/Corregimiento: Altavista; Barrio/Vereda: Buga-Patio Bonito

2. Actualización de los elementos

Se procede a la revisión de los feature class para comprobar que las actualizaciones se hayan realizado tal y como han quedado en la ficha técnica de justificación:



Centro Administrativo Municipal (CAM)
Calle 44 No. 52 - 165. Código Postal 50015
Línea Única de Atención Ciudadanía 44 44 144
Conmutador 385 5555. www.medellin.gov.co

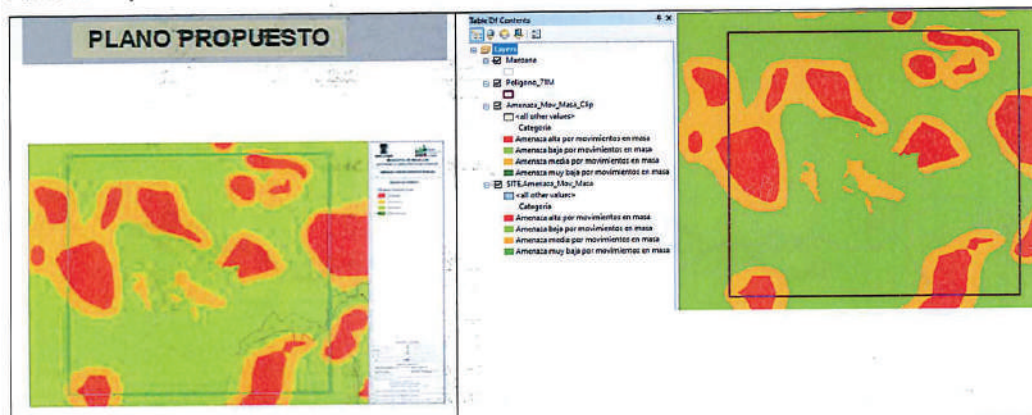


www.medellin.gov.co



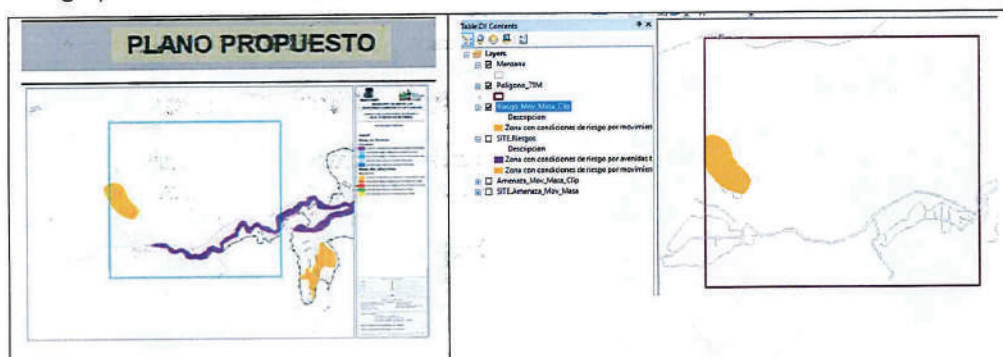
Alcaldía de Medellín
Cuenta con vos

Amenaza por movimiento en masa:



Polígonos comparados: Ficha técnica 71M / cartografía entregada

Riesgo por movimiento en masa:



Polígonos comparados: Ficha técnica 71M / cartografía entregada (*)

La capa de "Riesgos" se dividió siguiendo la estructura que sigue la capa de "Amenazas", por tanto, en la imagen actual ya únicamente se visualizan los Riesgos asociados a los movimientos en masa.



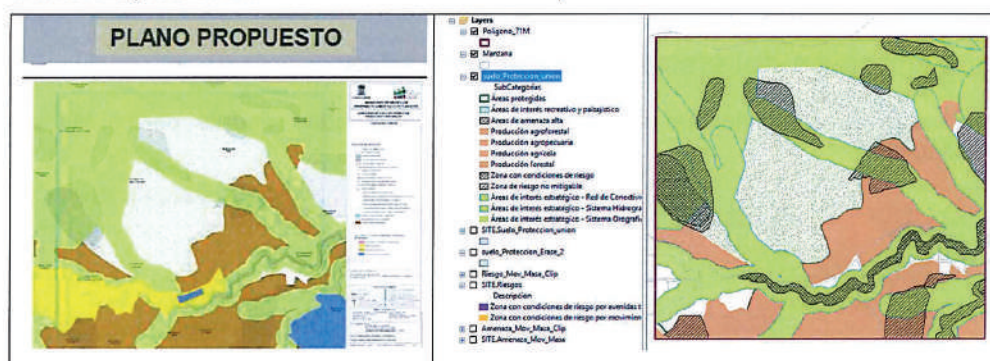
Centro Administrativo Municipal (CAM)
Calle 44 No. 52 - 165. Código Postal 50015
Línea Única de Atención Ciudadanía 44 44 144
Conmutador 385 5555. www.medellin.gov.co





Alcaldía de Medellín
Cuenta con vos

Suelos de protección:



Polígonos comparados: Ficha técnica 71M / cartografía entregada

La capa entregada sólo incluye polígonos asociados a las categorías: áreas de amenaza y riesgo, áreas de conservación y protección ambiental y áreas de protección para las producción

2A Actualización mapas con incidencia de capas a revisar

Por solicitud de la Unidad de Planificación Territorial de la Subdirección Territorial y con fecha 13 de septiembre de 2019 se incluyen las imágenes de como queda el mapa protocolizado n°2 de Clasificación del Suelo una vez actualizadas las capas "Amenaza por movimientos en masa", "Riesgo por movimientos en masa", y "Suelos de Protección Unión"

Se recuerda que en esta revisión no se ha hecho ningún tipo de revisión y/o ajuste a la capa de clasificación del suelo.

Capa Actual

Capa Propuesta



Centro Administrativo Municipal (CAM)
Calle 44 No. 52 - 165. Código Postal 50015
Línea Única de Atención Ciudadanía 44 44 144
Conmutador 385 5555. www.medellin.gov.co





Alcaldía de Medellín
Cuenta con vos

3. Validación del sistema de coordenadas

El Feature Class mantiene el mismo sistema de coordenadas vigente para el Municipio de Medellín.

Fuente de Datos		Database	
Dataset de Entidad:	SITE.POT_AcuerdoR8_2014	Database:	W:\14_Requrimientos\20181116_F71\2_InfoCartoF71\
Clase de Entidad:	SITE.Amenaza_Mov_Masa	Feature Dataset:	el_PAPI
Tipo de Entidad:	Simple	Feature Class:	suelo_proteccion_uniun
Tipo de Geometría:	Polígono	Feature Type:	Simple
Las coordenadas tienen valores Z:	No	Geometry Type:	Polygon
Las coordenadas tienen medidas:	No	Coordinates have Z values:	No
Sistema de coordenadas proyectadas:	PCS_MAG_Ant_Mede	Coordinates have measures:	No
Proyección:	Transverse_Mercator	Projected Coordinate System:	PCS_MAG_Ant_Medelin
False_Easting:	835376,64700000	Projection:	Transverse_Mercator

Sistemas de coordenadas comparados: Ficha técnica 71M / cartografía entregada

4. Revisión topológica

Según el documento de estándares de la información geográfica, para las capas tipo polígono se deben cumplir las siguientes reglas:

- Los polígonos deben estar cerrados completamente.
- El área del polígono no puede ser negativa. Esto se da cuando el nodo final del polígono se encuentra dentro del área del polígono.
- La delimitación del polígono es relativa a la proyección de **feature class**.
- No debe existir sobre posición de polígonos en una misma categoría.
- Todo polígono en un **feature class** debe tener un atributo que lo identifique.
- Los polígonos continuos deben tener atributos diferentes. Si tiene los mismos atributos deben estar unidos.

El resultado topológico para los feature class que impactan en la ficha 71M son los siguientes:

1. Capa: amenaza por movimiento en masa

Reglas: must not overlap (no debe superponerse) y must not have gaps (no debe tener huecos).

Observaciones: Se identifican 10 excepciones (no debe tener huecos) Se valida que de las excepciones encontradas sólo aplica 1 excepción a la ficha 71M y esta se encuentra correctamente identificadas. (Las otras 9 corresponden a las fichas realizadas previamente).

2. Capa: riesgo por movimiento en masa



Centro Administrativo Municipal (CAM)
Calle 44 No. 52 - 165. Código Postal 50015
Línea Única de Atención Ciudadanía 44 44 144
Conmutador 385 5555. www.medellin.gov.co





Alcaldía de Medellín
Cuenta con vos

Reglas: must not overlap (no debe superponerse) y must not have gaps (no debe tener huecos).

Observaciones: Se identifican 58 excepciones (no debe tener huecos) Se valida que de las excepciones encontradas sólo aplica 1 excepción a la ficha 71M y esta se encuentra correctamente identificadas. (Las otras 57 corresponden a las fichas realizadas previamente).

3. Capa: suelos de protección

Reglas: must not overlap (no debe superponerse) y must not have gaps (no debe tener huecos).

Observaciones: Se identifican 1577 excepciones, de los cuales, 279 corresponden a huecos y 1298 a solapes. Se valida que las excepciones totales encontradas para la ficha 71M se encuentran correctamente identificadas (123). Se valida que de las excepciones encontradas sólo aplican 8 excepciones de huecos y 115 excepciones de solapes a la ficha 71M y estas se encuentran correctamente identificadas. (Las otras 1.454 corresponden a las fichas realizadas previamente).

Después de efectuada la presente revisión se constata y se determina que la topología se encuentra correctamente realizada, que las excepciones definidas se encuentran correctamente identificadas. Por tanto se validan los feature class según lo establecido por los estándares de información geográfica.

5. Comprobación de cambios en longitudes o áreas

Al tratarse de actualizaciones puntuales a partir de un ámbito concreto de estudio, sólo se podrán comparar los cambios de áreas, o longitudes, en los features class que presenten la geometría completa, en los otros casos no se podrán comparar las superficies de las capas entregadas con las capas existentes en SITE .

Los resultados de la verificación son los siguientes:

Capa: amenaza por movimiento en masa

CATEGORIA_POT	Cnt	(M2)
Amenaza alta por movimientos en masa	14	109800,6500340
Amenaza baja por movimientos en masa	1	407460,1362610
Amenaza media por movimientos en masa	8	146304,0816470
Total		663564,867942
Categoria Ficha 71	Cnt_	(M2)



Centro Administrativo Municipal (CAM)
Calle 44 No. 52 - 165. Código Postal 50015
Línea Única de Atención Ciudadanía 44 44 144
Conmutador 385 5555. www.medellin.gov.co



www.medellin.gov.co



Alcaldía de Medellín
Cuenta con vos

Amenaza alta por movimientos en masa	13	100283,373859
Amenaza baja por movimientos en masa	2	425188,143846
Amenaza media por movimientos en masa	13	138093,350239
Total		663564,867944
Diferencias POT_Ficha 71M		
Amenaza alta por movimientos en masa	-1	-9517,276175
Amenaza baja por movimientos en masa	1	17728,007585
Amenaza media por movimientos en masa	5	-8210,731408
Total	0	0,000002

Superficies comparadas: ficha 71 / cartografía comparada

Capa: riesgo por movimiento en masa

CATEGORIA POT	Cnt_	(M2)
Zona con condiciones de riesgo por movimientos en masa	2	17453,32
Categoría Ficha 71	Cnt	(M2)
Zona con condiciones de riesgo por movimientos en masa	1	15910,46
Diferencias POT_Ficha 71M		
Zona con condiciones de riesgo por movimientos en masa	-1	-1542,86

Superficies comparadas: ficha 71 / cartografía comparada

Capa: suelos de protección

CATEGORIA POT	Cnt_	(M2)
Areas de Amenaza y Riesgo	3	167973,32891800
Areas de conservacion y proteccion ambiental	6	865677,88356700
Areas de proteccion para la produccion	4	258308,86919500
Total		1291960,0816800
CATEGORIA Ficha 71		
Areas de Amenaza y Riesgo	17	156913,189539000
Areas de conservacion y proteccion ambiental	13	865677,883108000
Areas de proteccion para la produccion	8	258308,872121000
Total		1280899,9447680
Diferencias POT_Ficha71M	Cnt_	Diferencia(M2)



Centro Administrativo Municipal (CAM)
Calle 44 No. 52 - 165. Código Postal 50015
Línea Única de Atención Ciudadanía 44 44 144
Conmutador 385 5555. www.medellin.gov.co





Alcaldía de Medellín
Cuenta con vos

Áreas de Amenaza y Riesgo	14	-11060,13937900
Áreas de conservación y protección ambiental	7	-0,00045900
Áreas de protección para la producción	4	0,00292600
Total		-11060,13691200

Superficies comparadas: ficha 71M / cartografía comparada

6. Diccionario de datos.

Se valida la información existente en el diccionario de datos. De la revisión del mismo se comprueban los siguientes aspectos:

a) Capa: amenaza por movimiento en masa

- El campo de "*cantidad de elementos*" se modificó al número de registros resultantes totales de todos los estudios realizados hasta la presente ficha (362)
- Se actualizó el campo "*versión*", "*fecha de modificación*" y "*observaciones*"; en este último se constata que se incluye el número de la ficha técnica que es objeto de revisión, es decir, las ficha 71m Predio "el Papi" (vereda Buga) -Corregimiento de Altavista.

NOMBRE FEATURE	TIPO GEOMETRÍA	CANTIDAD DE ELEMENTOS	DOCUMENTACIÓN DEL FEATURE CLASS	NOMBRE CAMPO	TIPO DATO	LONGITUD DATO	DESCRIPCIÓN	DOMINIO SUBTIP O	FECHA ELABORACIÓN	VERSIÓN	FECHA MODIFICACIÓN	CONTACTO	OBSERVACIONES
Amenaza por movimientos en masa	Polígono	362	Delimitación de las zonas de amenaza por movimientos en masa. La categoría de Amenaza alta, hace parte del suelo de protección municipal	Código	Text	50	Iniciales de la amenaza evaluada		19/03/2015	17	17/09/2015	Mario Augusto Ríos, Subdirección Planeación Territorial y Estrategias de Ciudad	Pape 7215 Se actualizó la capa "Amenaza_Mov_Masa", producto del estudio de El Papi, ficha técnica #7134, en la vereda Buga Paso Bordo con CBM, TDC100000271.
Amenaza por movimientos en masa	Polígono	362		Categoría	Text	50	Descripción del tipo de amenaza presentada						
Amenaza por movimientos en masa	Polígono	362		Grado_amenaza	Text	50	Criticidad de la amenaza: Muy Baja, Baja, Media o Alta						
Amenaza por movimientos en masa	Polígono	362		CATEGORÍA PROTECCIÓN	Text	100	Categoría que permite asociar al conforma a no el suelo de protección del municipio de Medellín						Se validan los registros sin información, solo aplica para amenaza alta
Amenaza por movimientos en masa	Polígono	362		SUBCATEGORÍA PROTECCIÓN	Text	100	Subcategoría que describe el tipo de suelo de protección del municipio de Medellín						Se validan los registros sin información, solo aplica para amenaza alta

Detalle del diccionario de datos actualizado ficha 71: amenaza por movimientos en masa

b) Capa: riesgo por movimiento en masa

- El campo de "*cantidad de elementos*" se modificó al número de registros resultantes totales de todos los estudios realizados hasta la presente ficha (139)
- Se actualizó el campo "*versión*", "*fecha de modificación*" y "*observaciones*"; en este último se constata que se incluye el número de la ficha técnica que es objeto de revisión, es decir, las ficha 71M Predio "el Papi" (vereda Buga) -Corregimiento de Altavista.



Centro Administrativo Municipal (CAM)
Calle 44 No. 52 - 165. Código Postal 50015
Línea Única de Atención Ciudadanía 44 44 144
Conmutador 385 5555. www.medellin.gov.co



www.medellin.gov.co

Detalle del diccionario de datos actualizado ficha 71: riesgo por movimientos en masa

- El campo de "*cantidad de elementos*" se modificó al número de registros resultantes totales de todos los estudios realizados hasta la presente ficha (18)
- Se actualizó el campo "*versión*", "*fecha de modificación*" y "*observaciones*"; en este último se constata que se incluye el número de la ficha técnica que es objeto de revisión, es decir, las ficha 71M Predio "el Papi" (vereda Buga) -Corregimiento de Altavista.

Detalle del diccionario de datos actualizado ficha 71: suelo de protección

Los diccionarios, una vez validados los campos, se determina que cumplen con el propósito de estar debidamente diligenciados

Se valida la información y se constata como la descripción de la capa ha sufrido modificaciones respecto a la original, especificando la actualización realizada a las capas y los documentos que lo sustentan.





Alcaldía de Medellín
Cuenta con vos

Riesgo_Mov_Masa_Clip

File Geodatabase Feature Class



Tags

Con condiciones de riesgo, Movimientos en masa, Riesgo no mitigables, Riesgos

Summary

Información Temática consolidada para apoyar la revisión y ajuste del Plan de Ordenamiento Territorial.

se reclasifican dichos niveles a amenaza baja. Igualmente se substraen el polígono identificado como zona con condición de riesgo. Ficha 135 Q. Santa Elena. En el Mapa 8, Zonas con condiciones de riesgo y de alto riesgo no mitigable del Acuerdo Municipal 46, se identificar para el tramo zonas con condición de riesgo, definidas a partir del alineamiento de la red hídrica aprobado en este Acuerdo, por lo tanto, estos serán objeto de modificación acorde al alineamiento real definido mediante reconocimiento de campo.

A partir de las siguientes fichas, el feature class "riesgo" se desengloba en tres features class independientes: "Riesgo_AvTorrenciales", "Riesgo_Inundaciones" y "Riesgo_MovMasa".

16 Agosto 1/2018

Se actualizó la capa "Riesgos por movimiento en masa", en las transversalidades, producto del estudio de Eafit, ficha técnica 66 y 67. El presente shape contiene información de los polígonos donde se presentan riesgo por movimiento en masa definidos a partir del análisis de estabilidad geotécnica, el cálculo de la metodología de distancia de viaje de un deslizamiento y aspectos geológico - geomorfológico de 21 polígonos ubicados en las transversalidades La Iguaña y Santa Elena.

5) Sept/2018

Fichas 71. Se actualizó la capa "Riesgos por movimiento en masa", producto del Estudio El Papi, en la vereda Buga Patio Bonito con CBML 70010000271.

Detalle metadatos capa Riesgo por movimiento en masa

Por tanto, una vez analizada la cartografía entregada, se valida que ésta se encuentra correctamente procesada y documentada, de manera que puede ser entregada al grupo geográfico para que sustituya, en la GDB corporativa, las capas de "Amenaza_Mov_Masa", "Riesgo_Mov_Masa_Clip" y "suelo_Proteccion_union" por los features class entregados en esta revisión correspondientes a las ficha número 71M, predio "el Papi" (vereda Buga) -Corregimiento de Altavista.

ELABORADO POR:

Subdirección de Información y Evaluación Estratégica

Unidad Planeación de la Información

13 de septiembre de 2019

Elaboró: Jordi Guerrero Martínez
Cargo: Profesional Universitario
Unidad: Planeación de la Información
Subdirección de Información y Evaluación Estratégica

Revisó: Wilber Augusto Agudelo Montoya
Cargo: Líder de Proyecto
Unidad: Planeación de la Información
Subdirección de Información y Evaluación Estratégica



Centro Administrativo Municipal (CAM)
Calle 44 No. 52 - 165. Código Postal 50015
Línea Única de Atención Ciudadanía 44 44 144
Conmutador 385 5555. www.medellin.gov.co



www.medellin.gov.co

RESOLUCIÓN N° 201950124578 DE 2019

(Diciembre 27 de 2019)

Por la cual se precisan algunos mapas de la cartografía oficial protocolizada con el Acuerdo 48 de 2014 – POT, por inexistencia de cuerpo de agua denominado Quebrada la Lomita, y su retiro.

La **DIRECTORA DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN**, en uso de las atribuciones legales, en especial de las conferidas por el artículo 12 de la Ley 388 de 1997 adicionado por el artículo 190 del Decreto Ley 019 de 2012 y el artículo 2 del Decreto Municipal 1626 de 2015, y

CONSIDERANDO QUE:

1. El artículo 12 de la Ley 388 de 1997, adicionado por el artículo 190 del Decreto Ley 019 de 2012, estableció en el parágrafo 3 que **“Cuando existan inconsistencias entre lo señalado en el acuerdo que adopta el plan de ordenamiento territorial y su cartografía oficial, prevalecerá lo establecido en el texto del acuerdo y corresponderá al Alcalde Municipal o Distrital, o la entidad delegada para el efecto, corregir las inconsistencias cartográficas, siempre que no impliquen modificación al articulado del Plan de Ordenamiento Territorial.**

En el acto administrativo que realice la precisión cartográfica se definirán, con fundamento en las disposiciones del Plan de Ordenamiento Territorial y sus reglamentaciones, las normas urbanísticas aplicables al área objeto de la precisión. Una vez expedido el acto administrativo, el mismo deberá ser registrado en todos los planos de la cartografía oficial del correspondiente plan y sus instrumentos reglamentarios y complementarios. Esta disposición también será aplicable para precisar la cartografía oficial cuando los estudios de detalle permitan determinar con mayor exactitud las condiciones jurídicas, físicas, geológicas y morfológicas de los terrenos.” (Subrayas, cursivas y negrillas por fuera del texto original).

2. El Acuerdo 48 de 2014, por medio del cual se adopta la revisión y ajuste de largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín y se dictan otras disposiciones, estableció en el parágrafo del artículo 616:

“Artículo 616. Interpretación de las normas.

(...)

Parágrafo 1. En consonancia con el Art 190 del Decreto Ley 019 de 2012, cuando existan inconsistencias entre lo señalado en el presente Acuerdo y su cartografía, prevalecerá lo establecido en el texto del Acuerdo. **Corresponde a la Administración Municipal, corregir las inconsistencias cartográficas, siempre y cuando no impliquen modificaciones al articulado.**

El acto administrativo que realice la precisión cartográfica se

definirá con fundamento en las disposiciones del presente Acuerdo, sus reglamentaciones, las normas urbanísticas aplicables al área objeto de la precisión. Una vez expedido el acto administrativo, el mismo deberá ser registrado en todos los mapas. Esta disposición también será aplicable para precisar la cartografía oficial cuando los estudios de detalle permitan determinar con exactitud las condiciones jurídicas, físicas, geológicas y morfológicas de los terrenos.

Las modificaciones que se realicen a la cartografía deberán ser notificadas al Concejo de Medellín en el Informe de Gestión anual del Plan de Ordenamiento Territorial.” (Subrayas, cursivas y negrillas por fuera del texto original).

3. Se desprende de las normas en cita, que la Administración Municipal puede efectuar precisiones cartográficas con el fin de actualizar y determinar con mayor exactitud las condiciones del territorio, si encuentra que en los mapas adoptados con el Plan de Ordenamiento Territorial existen cierto tipo de inconsistencias.

4. En la ciudad de Medellín, dicha facultad de precisar cartográficamente las condiciones del territorio se encuentra radicada en cabeza del **DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN – DAP**, de acuerdo con la delegación realizada en el ARTÍCULO SEGUNDO del Decreto Municipal 1626 de 2015, **“Por medio del cual se reglamenta el procedimiento para las correcciones y precisiones de la cartografía oficial del Plan de Ordenamiento Territorial – POT–, la incorporación cartográfica de los resultados de los estudios de detalle y se asigna una función”.**

5. Y en el ARTÍCULO CUARTO, SUBNUMERAL II, NUMERAL 1 del mismo Decreto Municipal se determinó el procedimiento para llevar a cabo precisiones cartográficas relacionadas con los elementos hídricos y sus retiros, así:

“ARTÍCULO CUARTO. Procedimiento para las precisiones cartográficas derivadas de los resultados de los estudios de detalle de amenaza, vulnerabilidad y riesgo. Cuando existan estudios de detalle que permitan determinar con mayor exactitud las condiciones jurídicas, geológicas, morfológicas, hidrogeológicas, hidráulicas, hidrológicas, hidrogeológicas y geomorfológicas de los terrenos, se precisará la cartografía oficial, con base en el siguiente procedimiento:

II. Precisiones fundamentadas en estudios hidrológicos, hidráulicos, hidrogeológicos o geomorfológicos de detalle. Cuando existan estudios de detalle que permitan determinar con mayor exactitud las condiciones jurídicas, hidrogeológicas, hidráulicas, hidrológicas, hidrogeológicas y geomorfológicas de los terrenos, se precisará la cartografía

oficial, siempre y cuando se trate de alguna de las siguientes situaciones:

...

4. Inexistencia de cuerpos de agua y otros elementos del sistema hidrográfico, delimitados en la Cartografía Oficial.

Para el caso de los numerales 2, 3 y 4, la precisión cartográfica se efectuará con base en el siguiente procedimiento:

1. Realización de los estudios de detalle: Para las precisiones cartográficas en los eventos descritos en los numerales 2, 3 y 4, se deberá contar con los estudios hidrológicos, hidráulicos, hidrogeológicos o geomorfológicos de detalle, según el caso. Estos deberán ser presentados con una carta de responsabilidad técnica, por parte de la empresa consultora o profesional que los realizó.

2. Revisión de los estudios: El estudio será evaluado conjuntamente por el Departamento Administrativo de Gestión del Riesgo de Desastres -DAGR-, la Subsecretaría de Recursos Renovables de la Secretaría del Medio Ambiente y el Departamento Administrativo de Planeación -DAP-; quienes expedirán un informe de evaluación del estudio, en el que podrán solicitar aclaraciones, correcciones o ampliaciones.

3. Validación de los estudios: Una vez presentadas las aclaraciones, correcciones o ampliaciones, si es del caso, el Director del Departamento Administrativo de Planeación, remitirá los estudios con su evaluación, a la Autoridad Ambiental competente para la respectiva validación.

4. Análisis comparativo y elaboración de mapas: Con base en los informes y las validaciones respectivas, la Subdirección de Información del Departamento Administrativo de Planeación realizará el análisis comparativo de la cartografía oficial protocolizada con el Plan de Ordenamiento Territorial y los resultados del estudio de detalle y elaborará el o los mapas, que contengan la precisión cartográfica.

5. Expedición del acto administrativo e incorporación de los resultados: Una vez surtidas las fases anteriores, el Director del Departamento Administrativo de Planeación, expedirá el acto administrativo con el cual se precisará la cartografía oficial, incorporando los resultados de los estudios. En el acto administrativo se definirán, con fundamento en el Plan de Ordenamiento Territorial y sus disposiciones complementarias, las normas urbanísticas aplicables al área objeto de la precisión.

6. Publicación y divulgación: El acto administrativo y sus anexos, será publicado en la Gaceta Oficial del Municipio de Medellín, e incorporado en todos los planos de la cartografía oficial del Plan y sus instrumentos reglamentarios y complementarios. El mismo se divulgará, a través de los sistemas técnicos de información municipales y se enviará copia al archivo del Concejo Municipal y a las curadurías urbanas de la Ciudad, para efectos de su aplicación.

(...)"

6. En atención a dicho procedimiento, la Líder de Proyecto de la Unidad de Planificación Territorial de la Subdirección de Planeación Territorial y Estratégica de Ciudad, solicitó al Despacho de la Directora del DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN la expedición del Acto Administrativo para realizar una precisión cartográfica en algunos mapas protocolizados con el Acuerdo 48 de 2014, debido a la inexistencia cartográfica identificada en el tramo del elemento hídrico de la Quebrada Lomita, sobre calle 16B No.43-79, polígono Z5_CN5_18, mediante radicado Nro. 201920119841 del 27 de Diciembre de 2019.

La precisión cartográfica se solicita específicamente respecto a las capas "Red Hídrica", "Retiros" y "Suelos de Protección Unión", que hacen parte de los Mapas N° 2. Clasificación del suelo, N° 3. Categorías Suelo Protección, Producción y Suburbano, y N° 4. Estructura Ecológica Principal.

A la solicitud se anexaron los siguientes documentos, que hacen parte integral del presente Acto Administrativo:

- Ficha de seguimiento y evaluación N° 122
- Informe técnico de la Subdirección de Planeación Territorial y Estratégica de Ciudad del DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN.
- Concepto técnico de la Subsecretaría de Recursos Naturales Renovables de la SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE.
- Solicitud de validación de las capas y mapas a la Subdirección de Información y Evaluación del DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN.
- Concepto de validación emitido por la Subdirección de Información y Evaluación con sus respectivos anexos.
- Geodatabase ajustada y diccionarios de datos respectivos.
- Solicitud presentada por el interesado y oficios de respuesta con los radicados 201710203281, 201730200606, 201730264650, 201930034656 y 201930232460.
- Informe técnico 006320 del 12 de septiembre de 2019, emitido por el Área Metropolitana.

7. La Ficha Técnica N° 122 de la Subdirección de Planeación Territorial y Estratégica de Ciudad señala que en respuesta a la solicitud efectuada por un ciudadano se realizó el análisis del tramo de la Quebrada La Lomita ya descrito, basado en la revisión cartográfica histórica, los Informes enviados previamente por la Secretaría de Medio Ambiente, El área Metropolitana del valle de Aburra y los estudios de detalle allegados por el solicitante, concluyendo en "la inexistencia de esta corriente en el predio objeto de estudio." Razón por la cual se elaboró un concepto técnico y una solicitud revisión de los estudios de detalle a la SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE, la que a su vez confirmó el concepto técnico

de la Subdirección de Planeación Territorial y Estratégica de Ciudad, en el sentido de que evidencia una inconsistencia cartográfica por la inexistencia de la quebrada La Lomita y por ende deben corregirse los mapas N° 2. Clasificación del suelo, N° 3. Categorías Suelo Protección, Producción y Suburbano, y N° 4. Estructura Ecológica Principal.

8. Por su parte, la Subsecretaría de Recursos Naturales Renovables de la SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE, emitió el concepto técnico con Radicado 201920118965, según el cual:

“1. los 2 estudios geotécnicos y de suelos aportados, no detallan la posible existencia de un cauce natural al interior del predio objeto de análisis; por el contrario, las perforaciones detallan perfiles estratigráficos asociados a suelos residuales y sapolíticos, característicos de la descomposición de una masa de basamento de roca in situ, es decir, que no son suelos transportados por efectos de gravedad o por procesos aluviales.

2. El estudio Hidrológico del caño La Lomitas en Avenida El Poblado por calle 16b, elaborado por el Ingeniero Federico Múnera Gómez, concluye que no es posible obtener parámetros morfométricos ante la ausencia de un drenaje natural al interior del predio.

3. por lo antes expuesto, se reiteran las conclusiones ya generadas en el informe 201730200606 de 23/08/2017, en donde los técnicos de la Secretaría de Medio Ambiente reportaban una inconsistencia cartográfica asociada a la red hídrica del POT.

(...)”

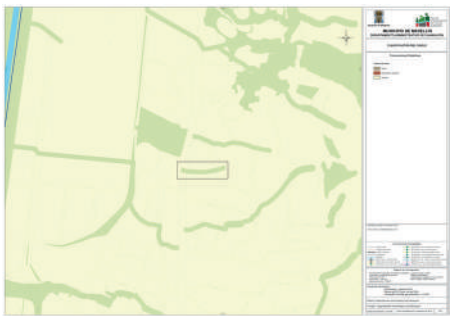
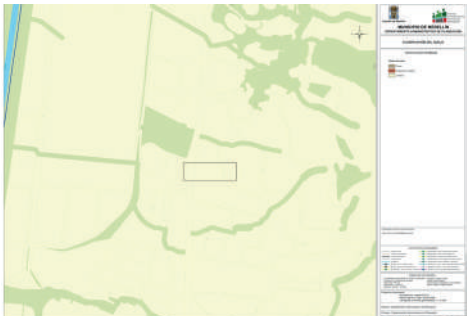
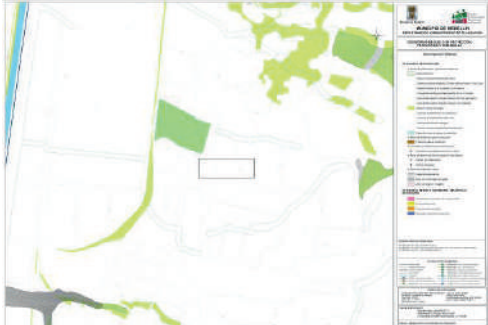
De acuerdo con lo descrito y con las observaciones realizadas,

el concepto de la Secretaría de Medio Ambiente confirma lo anotado en el informe del Departamento Administrativo de Planeación, en el que se concluye que el trazo de la quebrada “debe corregirse en el mapa protocolizado en el Acuerdo 48 de 2014”. (Subrayas, negrillas y cursivas fuera del texto original).

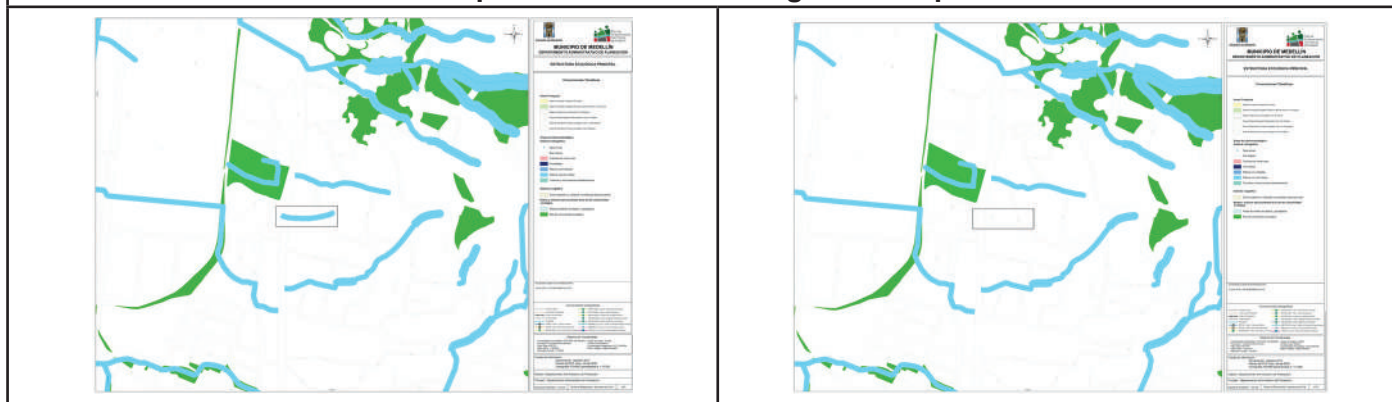
Por lo tanto, una vez surtido el trámite técnico, el Subdirector de Información y Evaluación Estratégica del DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN, mediante el Oficio con Radicado 201920119756 del 26 de diciembre de 2019, señaló que ha validado la información relacionada con la revisión y actualización de las capas “Red Hídrica”, “Retiros” y “Suelos de Protección Unión”, que hacen parte de los Mapas N° 2. Clasificación del suelo, N° 3. Categorías Suelo Protección, Producción y Suburbano, y N° 4. Estructura Ecológica Principal y que ésta se encuentra correctamente procesada y documentada, por lo que puede ser incorporada a la Geodatabase – GDB como un ajuste a la cartografía oficial del Plan de Ordenamiento Territorial.

9. Teniendo en cuenta lo anterior y de acuerdo con los resultados del informe técnico elaborado por la Subdirección de Planeación Territorial y Estratégica de Ciudad del DAP que fue avalado técnicamente por la SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE, se encuentra que las capas validadas por la Subdirección de Información y Evaluación Estratégica impactan los siguientes mapas protocolizados con el Acuerdo Municipal 48 de 2014 – Plan de Ordenamiento Territorial:

- N° 2 – Clasificación del Suelo;
- N° 3 – Categorías de suelo de protección, producción y suburbano; y
- N° 4 – Estructura Ecológica Principal.

SITUACIÓN ACTUAL	SITUACIÓN PROPUESTA
Mapa 2. Clasificación del suelo	
	
Mapa 3. Categorías de suelo de protección, producción y suburbano	
	

Mapa 4. Estructura Ecológica Principal



El detalle y la descripción de la situación actual y la situación propuesta de cada uno de los mapas se encuentra en los Informes Técnicos adjuntos a las Fichas Técnicas N° 122 de la Subdirección de Planeación Territorial y Estratégica de Ciudad y la Subdirección de Información y Evaluación del DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN, que hacen parte integral de este Acto Administrativo.

10. Por otro lado, respecto a la norma urbanística general aplicable a la zona que debe ser precisada, a la cual se refieren el numeral 3 del ARTÍCULO TERCERO del Decreto Municipal 1626 de 2015 y el artículo 190 del Decreto Ley 019 de 2012, teniendo en cuenta que como consecuencia de la precisión cartográfica en el alineamiento del elemento hídrico desaparecerá la restricción ambiental que se presentaba sobre el predio ubicado en la calle 16B No.43-79, quedan expuestos el uso general del suelo y los aprovechamientos correspondientes, los cuales permanecen invariables y le aplicarán aquellos propios del polígono Z5_CN5_18, según concepto emitido por el Ministerio de vivienda, ciudad y territorio mediante radicado 2017ER0134902 del 07 de febrero de 2018,

11. En consecuencia, una vez agotado el procedimiento administrativo que corresponde a los casos de inconsistencia por inexistencia de un elemento hídrico en la cartografía oficial (Quebrada La Lomita) de acuerdo a los estudios de suelos y conceptos técnicos emitidos por la Secretaria de Medios Ambiente y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, y de acuerdo con el informe técnico elaborado por la Subdirección de Planeación Territorial y Estratégica de Ciudad del DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN que fue avalado por la SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE, deberán precisarse las capas que conforman los mapas de i) N° 2 – Clasificación del Suelo; ii) N° 3 – Categorías de suelo de protección, producción y suburbano; y iii) N° 4 – Estructura Ecológica Principal, del Acuerdo 48 de 2014.

En razón de lo anterior,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO. **Precisar y protocolizar** los mapas N° 2 – *Clasificación del Suelo*; N° 3 – *Categorías de suelo de protección, producción y suburbano*; y N° 4 – *Estructura Ecológica Principal* del Acuerdo 48 de 2014, al tenor de lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 88 de 1997, adicionado por el artículo 190 del Decreto Ley 019 de 2012, reglamentado en el Municipio de Medellín por el Decreto 1626 de 2015, por inexistencia del tramo de la Quebrada La Lomita y su retiro, ubicado en el barrio Castropol, a la altura calle 16B No.43-79, comuna 14 – El Poblado, polígono Z5_CN5_18 .

ARTÍCULO SEGUNDO. La norma urbanística general aplicable al tramo del elemento hídrico precisado continuará siendo la establecida en el Acuerdo 48 de 2014, para el polígono donde se ubica el tramo ajustado.

ARTÍCULO TERCERO. El presente Acto Administrativo de precisión cartográfica, por inexistencia de un cuerpo de Agua denominado Quebrada la Lomita, se enviará al Área Metropolitana, para los asuntos de su competencia.

ARTÍCULO CUARTO. **Notificar** personalmente el contenido de la presente Resolución al solicitante del trámite, al señor JUAN CAMILO FRANCO MANCHOLA, de conformidad con lo establecido en el artículo 67 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO QUINTO. Copia del presente Acto Administrativo y la actualización de los planos mencionados deberá ser remitida a los Curadores Urbanos de la Ciudad, al archivo del Concejo Municipal, y a la Secretaría de Medio Ambiente del Municipio de Medellín, para efectos de su aplicación.

ARTÍCULO SEXTO. Esta Resolución deberá publicarse en la Gaceta Oficial y en la página web del Municipio de Medellín, incorporarse en todos los planos de la cartografía oficial del Plan de Ordenamiento Territorial y sus instrumentos reglamentarios y complementarios, y se divulgará a través de los sistemas técnicos de información municipales.

Dada en Medellín, a los veintisiete (27) días del mes de diciembre del año dos mil diecinueve (2019).

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

ANA CATHALINA OCHOA YEPES

Directora

Departamento Administrativo de Planeación



Alcaldía de Medellín