

**INFORME DE GESTIÓN 2013-2017**

**VIRNA LIZI JOHNSON SALCEDO**

**GERENTE**

**SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTA MARTA**

## **INFORME DE GESTIÓN 2013-2017**

**VIRNA LIZI JOHNSON SALCEDO**

**GERENTE**

### **SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTA MARTA**

“Desde que el Dr. Carlos Eduardo Caicedo (alcalde 2012-2015) propuso mi nombre ante la Junta Directiva para ser la gerente del SETP, y así coadyuvar en la consecución de la equidad social para la Ciudad, entendí que Dios ponía en mí un nuevo reto para trabajar en un proyecto, que como este, ayudaría a cambiar a Santa Marta.

El Dr. Rafael Alejandro Martínez continuó confiando en mi trabajo, y reconoció al SETP como una de las puertas de entrada a la Ciudad del buen vivir y por ello seguimos trabajando.

Desde el 31 de mayo del 2013 hasta el 15 de enero del 2018, trabajé con esmero para ejecutar cada paso que llevara a que el SETP siga siendo el proyecto de transporte que está transformando la calidad de vida de los habitantes de Santa Marta.

Gracias a Dios, a los doctores Caicedo y Martínez y a la Junta Directiva del SETP por esta bonita y gran oportunidad”.

Virna Lizi Johnson Salcedo

## Contenido

INFORME DE GESTIÓN 2013-2017 .....	5
1. INFRAESTRUCTURA.....	5
1.1. Validación de los Diseños de la infraestructura vial de Santa Marta, permisos y priorización de obras.....	5
1.2. Ejecución de obras civiles .....	5
1.2.1. Avenida del Ferrocarril (Cra 1ra - CI 22) y Calle 22 (Av. Ferr - Cra 1ra).....	7
1.2.2. Puente de la Carrera 19.....	8
1.2.3. Puente de la Carrera 5ta.....	9
1.2.4. Puente de la Carrera 4ta.....	9
1.2.5. Calle 29 (Cra 4ta - Cra 5ta).....	10
1.2.6. Calle 30 (Cra 4ta – Cra 5ta).....	11
1.2.7. Carrera 5ta (CI 22 – CI 29).....	12
1.2.8. Carrera 19 (Av. Libertador – Av. Rio).....	12
1.2.9. Avenida del Libertador (Av. Ferrocarril – Cra 19).....	13
1.2.10. Líbano 2000 .....	13
1.2.11. Curinca .....	14
1.2.12. Avenida Tamacá (Cra 2 - Cra 4) .....	15
1.2.13. Calle 30 (Cra 12 - 12 <sup>a</sup> – 13).....	15
1.3. Gestión Ambiental.....	16
2. OPERACIONES .....	19
2.1. Validación de la ETLF .....	19
2.2. Reposición de flota Vehicular SETP.....	20
2.3. Avances en la infraestructura operacional.....	20
2.4. Trabajo interinstitucional .....	21
2.5. Línea de tiempo del Plan de Implementación a 2019 .....	22
3. GESTIÓN PREDIAL Y REASENTAMIENTO .....	23
3.1. Componente Técnico- Jurídico.....	23
3.2. Componente Económico y Financiero.....	25
3.3. Componente Social.....	26
3.3.1. Apropiación social.....	27
3.3.2. Ferias de La Equidad:.....	28
3.3.3. Articulación Institucional OEP (Ocupantes del Espacio Público).....	28
4. CALIDAD .....	29
5. JURÍDICA Y CONTRATACIÓN .....	33
6. FINANCIERA.....	39
6.1. Ingresos y gastos 2013-2017 .....	39

## Índice de tablas

Tabla 1. Intervenciones civiles del Proyecto .....	6
Tabla 2. Estados y Procesos de obras.....	17
Tabla 3. Balance de ejecución del PMA.....	17
Tabla 4. Indicadores Socio Ambientales y SISO de las obras.....	18
Tabla 5. Flota nueva necesaria al inicio de la operación a 2019 .....	20
Tabla 6. Resumen de Informes y Planes de Gestión predial y reasentamiento.....	24
Tabla 7. Estado de procesos de Gestión predial.....	25

Tabla 8. Procesos vigentes del Proyecto .....	31
Tabla 9. Resumen valor a recuperar.....	37
Tabla 10. Procesos judiciales y de conciliación.....	38
Tabla 11. Ingresos 2013 - 2017 .....	40
Tabla 12. Ejecución gastos de inversión 2013 - 2017 .....	40
Tabla 13. Presupuesto de gasto de inversión 2018 .....	41
Tabla 13. Metas 2018 del SETP SANTA MARTA en el PDD 2016-2019 .....	42

## **Índice de ilustraciones y gráficos**

Ilustración 1. Paradero con espacio público en Avenida del Ferrocarril con Calle 22 .....	8
Ilustración 2. Puente de la Carrera 19, vista desde el Sur.....	8
Ilustración 3. Puente de la Carrera 5ta, vista aérea desde la Calle 30 .....	9
Ilustración 4. Puente de la Carrera 5ta, vista aérea desde la Calle .....	10
Ilustración 5. Vista aérea de la Calle 29 o Avenida del Río (Cra 4ta-Cra 5ta) .....	11
Ilustración 6. Vista aérea de la Calle 30 .....	11
Ilustración 7. Vista plana de la Carrera 5ta, Sector Los Ángeles.....	12
Ilustración 8. Vista aérea de la Carrera 19 .....	13
Ilustración 9. Vista aérea de la Avenida Libertador en intersección con Carrera 19 .....	13
Ilustración 10. Vía Líbano 2000 .....	14
Ilustración 11. Vía Curinca.....	14
Ilustración 12. Avenida Tamacá.....	15
Ilustración 12. Calle (Cra 12 - 12ª – 13) .....	16
Ilustración 13. Registros fotográficos mejoramiento de calidad de vida .....	27
Ilustración 14. Socialización en los colegios .....	28
Ilustración 15. Estructura Organizacional. Versión 2.....	30
Ilustración 16. Mapa de Procesos Versión 2 .....	30
Gráfico 1. Ejecución presupuesto adquisición predial acumulada 2014-2017 en millones de pesos	26

## INFORME DE GESTIÓN 2013-2017

### 1. INFRAESTRUCTURA

El área de infraestructura se encuentra en la fase de ejecución de obras civiles la cual inició desde diciembre de 2014; sin embargo, para poder sacar el primer proceso de licitación, se debieron realizar múltiples trabajos y gestiones, para que la puesta en marcha de la obra Calle 30 (12-12<sup>a</sup>-13), fuese hoy el último logro de mi gestión en este componente.

#### 1.1. Validación de los Diseños de la infraestructura vial de Santa Marta, permisos y priorización de obras.

A 2013, se encontraron 51 diseños de vías de la ciudad sin aprobación en diferentes componentes por desacuerdos técnicos entre consultores e interventoría. Ello implicó que los trabajos de la Entidad se enfocaran inicialmente en la aprobación de los mismos, para lo cual fue necesario empezar a robustecer el equipo profesional del Ente gestor y paralelo a ello, contratar a un órgano consultor del gobierno nacional, la Sociedad Colombiana de Ingenieros- SCI, por \$120 millones de pesos, para poder tener la validación de los diseños, y con ello, empezar a ejecutar la primera obra del SETP. La validación se obtuvo hasta abril de 2014.

Entre las áreas de infraestructura y operaciones, se debió elaborar, por solicitud del BID, un informe de priorización de obras, que diera prelación a las obras civiles que mayor utilidad tendrían para la operación del Sistema. A partir de éste, se justifica, la priorización de la Avenida del Ferrocarril, la Calle 22 y los puentes vehiculares de la Carrera 4, Carrera 5 y Carrera 19.

A septiembre 27 de 2013, se obtuvieron los permisos de Coopamag para la ocupación del cauce, por la ejecución de las obras civiles de los puentes vehiculares de la Carrera 4, Carrera 5 y Carrera 19, que habrían de tenerse previo al inicio del proceso de contratación; y en el primer semestre de 2015, inició la ejecución de los primeros dos contratos de obras del SETP.

#### 1.2. Ejecución de obras civiles

El Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta ha ejecutado 14 obras civiles, y el estado y especificidades de éstas, se encuentran en la siguiente matriz:

Tabla 1. Intervenciones civiles del Proyecto

N° CONTRATO	OBRA	VALOR INICIAL CONTRATADO (mm)	PLAZO INICIAL	PRÓRROGA	ADICIÓN	VALOR TOTAL	% AVANCE FISICO	FECHA DE INICIO	FECHA FINAL	KM vía CONTRUIDO / Ciclorruta	M2 ESPACIO PUBLICO CONTRUIDOS
LPN-0-2015-01	Av. Ferrocarril (Cra 1 - CI 22)	\$ 13.074	7 meses	19 meses		\$ 13.074	77,34%	27/02/15	27/04/17	1,86	11.160
	Calle 22 (Cra 1 - av. Ferr)									1,86	11.132
LPN-0-2015-02	Puente Cra 4ta	\$ 13.997	9 meses	4 meses			100%	04/11/15	05/04/16	0,1 /0,1	500
	Puente Cra 5ta						100%	13/06/15	16/12/15	0,072	960
	Puente Cra19						100%	20/03/15	13/10/15	0,17	850
LPN-0-2015-03	Calle 29 (Cra 4 - 5)	\$ 2.857	5 meses	4,6 meses	\$ 236	\$ 3.092	100%	11/08/15	27/05/16	0,35	1.750
LPN-0-2015-04	Carrera 5ta (CI 22 - CI 29)	\$ 9.260	6 meses	6 meses y 20 días		\$ 9.260	100%	9/12/15	31/01/17	0,96	3.840
	Avenida Tamacá						100%	9/12/15	05/09/16	0,8	2.400
LPN-0-2016-01	Curinca	\$ 6.616	6 meses	4 meses y 24 días	\$ 1.032	\$ 7.649	100%	29/02/16	07/09/16	3,2	7.100
	Líbano 2000									2,1	6.300
LPN-0-2016-02	Av. Libertador (Av. Ferr-Cra 19)	\$ 9.357	8 meses	5 meses	\$ 2.944	\$ 12.302	100%	22/07/16	23/09/17	1,1	5.500
LPN-0-2016-03	Carrera 19 (Av. Ltdor - Av. Rio)	\$ 16.801	9 meses	2 meses	\$ 1.966	\$ 18.767	100%	01/11/16	30/10/17	1,1	6.947
	Calle 30 (Cra 4 - 5)						100%	2/01/17	01/06/17	0,36 / 0,36	18.000
LPN-0-2017-01	Calle 30 (Cra 12-12 <sup>a</sup> -13)	\$ 2.705	5 meses	1 mes y 18 días		\$ 2.705	100%	12/06/17	31/12/17	0,186 / 0,186	930

Fuente: SETP SANTA MARTA

### 1.2.1. Avenida del Ferrocarril (Cra 1ra - CI 22) y Calle 22 (Av. Ferr - Cra 1ra)

Las obras de rehabilitación y reconstrucción parcial de dos de los corredores principales de la ciudad, la Avenida del Ferrocarril (Cra 1ra - CI 22) y Calle 22 (Av. Ferrocarril - Cra 1ra), comprenden actividades civiles de rehabilitación de pavimento, reposición de redes de acueducto alcantarillado, construcción y mantenimiento de alcantarillado pluvial, adecuación del espacio público, adecuación del paisajismo y la arquitectura existente. Para estas obras se comprometieron recursos por \$13.074 millones pesos.

Se dio inicio a la ejecución de estas obras el día 19 de febrero de 2015 y el contrato finalizó el 27 de abril de 2017, antes de haber cumplido la totalidad del objeto contractual.

*Dificultades.* Al comenzar la demolición de la Avenida Ferrocarril, y realizar las actividades de mantenimiento y limpieza del box culvert existente en esta vía, se evidenció que éste, en el tramo comprendido entre la carrera 3ra y su desembocadura al Mar Caribe, presentaba problemas estructurales, lo que generó la necesidad de realizar el estudio de Patología, el cual evidenció que la estructura de dicho colector estaba completamente deteriorada por la acción agresiva de las aguas marinas, además se comprobó la presencia de una cámaras de inspección sin tapa de las redes del alcantarillado sanitario que servía de aliviadero para cuando colapsaban las redes de aguas negras, ocasionando que los gases emitidos por las aguas negras afectaran la estructura de cubierta del Box, corrosión del acero de refuerzo y afectación ambiental.

El proyecto incluía la reposición de las redes de alcantarillado sanitario, redes que deben ser instaladas paralelamente a la reconstrucción del Box, debido a que constructivamente en el momento de hacer el Box se pueden presentar inestabilidad en la red nueva si es instalada, por lo que se consideró hacerse paralelamente con el Box, decisión tomada en conjunto con la empresa de servicios públicos domiciliarios del momento. Así mismo se encontraron dos Box-Culvert paralelos al referenciado, por lo que se requería realizar un diseño que involucrara los tres (3) Colectores.

La Entidad, en aras de buscar una solución a la problemática encontrada, le trasladó a la Gerencia de Infraestructura del Distrito, la formulación de un Proyecto que contemplara la reconstrucción del nuevo Box-Culvert, y su respectiva intervención de acuerdo a las metas iniciales del Proyecto. La Gerencia de Infraestructura trabajó en la formulación del Proyecto, realizó los estudios de suelos, diseños estructurales,

y demás estudios que sirvieron de soporte técnico para la consecución los recursos para ejecutar el Box que a la fecha del presente informe tiene un 35% de avance de ejecución, bajo el objeto: de Construcción a precios unitarios fijos del colector pluvial de la Avenida del Ferrocarril en el sector de la Sociedad Portuaria, Santa marta, Magdalena, Caribe. Contrato Nro. 008 de agosto del 2017.

El día 18 de octubre del 2017, fue firmada la liquidación unilateral del contrato del contratista de obras del SETP. Por lo que se hace necesario abrir a 2018 un nuevo proceso de licitación para las actividades faltantes y complementarias de estos dos tramos de vías, previo a la operación del Sistema.

Ilustración 1. Paradero con espacio público en Avenida del Ferrocarril con Calle 22



Fuente: SETP SANTA MARTA

### 1.2.2. Puente de la Carrera 19

A 2015 Se realizó la construcción del puente de la Carrera 5ta, el cual pasó de ser un puente de una calzada por sentido, a un puente en doble calzada bidireccional, con un separador central con amplia luminosidad, con espacio público amplio que permite el desplazamiento de peatones y de personas con movilidad reducida, al contar con losetas táctiles de guía - alerta y rampas de acceso.

Ilustración 2. Puente de la Carrera 19, vista desde el Sur.



Fuente: SETP SANTA MARTA

Esta obra fue puesta en operación el día 13 de octubre de 2015, y fue la primera obra entregada por el Sistema Estratégico de Transporte Público a la Ciudad, por un valor individual de \$4.591 millones de pesos.

Adicionalmente, en esta obra, inicia la estructura de subdrenaje de la ciudad a la altura de la Carrera 19 con desembocadura en el Río Manzanares, para mitigar los problemas de inundaciones en épocas de invierno.

### 1.2.3. Puente de la Carrera 5ta

El 13 de junio de 2015 se dio inicio a la reconstrucción del puente de la Carrera 19, y las placas de acceso, se pasó de una estructura de una calzada por sentido vial a bidireccional de doble carril, se construyeron andenes amplios con herramientas de accesibilidad y movilidad segura para personas con movilidad reducida, y plazoletas para el desarrollo de actividades recreativas. Estas obras tuvieron una inversión de \$5.032 millones de pesos.

Adicionalmente, se realizaron actividades civiles de reposición de redes húmedas y secas, para entregar a la ciudad esta segunda obra de gran importancia en la accesibilidad al Centro Histórico a partir del 16 de diciembre del año 2015, la cual fue complementada más adelante con la rehabilitación de la Carrera 5ta entre la Calle 29 y la Calle 22.

Ilustración 3. Puente de la Carrera 5ta, vista aérea desde la Calle 30



Fuente: SETP SANTA MARTA

### 1.2.4. Puente de la Carrera 4ta

A partir del 4 de noviembre de 2015, comenzaron las actividades de demolición de la estructura vieja del Puente de la Carrera 4ta, para dar paso a una nueva estructura de mayor amplitud en su calzada, de cuatro carriles en su sección, con un separador central con luminosidad led, espacio público amplio para el tránsito

peatonal y una cicloinfraestructura que permitirá la conexión del Centro Histórico con El Rodadero en modos no motorizados de viaje. El mismo se puso en operación desde el 5 de abril de 2016. Este Puente tuvo una inversión de \$4.375 millones de pesos.

Ilustración 4. Puente de la Carrera 5ta, vista aérea desde la Calle



Fuente: SETP SANTA MARTA

#### 1.2.5. Calle 29 (Cra 4ta - Cra 5ta)

El 24 de agosto de 2015 se colocó la primera piedra de los 350 ml de pavimento que cambiarían la imagen de la Ciudad y mitigarían el escepticismo de los samarios, al perfilarse esta obra como la muestra del cambio. Esta obra constituye el tercer brazo del anillo de “La nueva Santa Marta” y es uno de nuestros grandes logros porque:

1. Se construyeron 360 ml de una vía inconclusa;
2. Se derribó un muro que impedía la continuidad de la Avenida del Río (vía sin terminar hacía más de 30 años);
3. Se adquirieron 45 predios para recuperar la ronda hídrica;
4. Se reasentaron 57 familias a viviendas en mejores condiciones;
5. Se dio espacio a la cultura y el arte grafitero;
6. Se mejoró la movilidad de conexión entre el sector turístico de El Rodadero, el Centro Histórico y la Calle 29 y Calle 30;
7. Se construyó espacio público para peatones, ciclousuarios, personas con movilidad reducida y para la recreación;
8. Tiene un componente de paisajismo y siembra en la ronda hidráulica para el mejoramiento del ecosistema e incentivar a la caminata.

Esta vía fue entregada para el disfrute de los habitantes de Santa Marta desde mayo 6 de 2016 y tuvo una inversión de \$ 3.092 millones de pesos.

Ilustración 5. Vista aérea de la Calle 29 o Avenida del Río (Cra 4ta-Cra 5ta)



Fuente: SETP SANTA MARTA

### 1.2.6. Calle 30 (Cra 4ta – Cra 5ta)

El 2 de enero de 2017 se dio inicio a la intervención de la Calle 30 en un primer tramo, que constituían 350 metros lineales de vía que cerrarían el anillo de inversión del SETP en esta importante zona de la Ciudad, y además la muestra del proyecto vial de mayor envergadura de la Ciudad sobre la Calle 30 (la cual es una vía sin terminar hace más de 20 años), que además de empezar a ser una vía en doble calzada vehicular, imprime un sello de movilidad sostenible con la construcción de cicloinfraestructura a lo largo del corredor.

Este proyecto se suma al de la Calle 29 (Cra 4ta -Cra 5ta), en el proceso de gestión predial y reasentamiento, e integra su proyecto con la recuperación parcial de la Ronda hídrica, el componente de paisajismo y de espacio público que garantiza la circulación de personas con discapacidades para movilizarse y con luminarias que complementan la seguridad de la vía. A partir del 7 de junio de 2017, quedó a disposición de la comunidad esta vía que costó \$ 3.144 millones de pesos.

Ilustración 6. Vista aérea de la Calle 30



Fuente: SETP SANTA MARTA

### 1.2.7. Carrera 5ta (CI 22 – CI 29)

El pasado 9 de diciembre de 2015 se dio inicio oficial a las obras de rehabilitación de la Carrera 5ta, en la que se reconstruyó el pavimento en mal estado, se reconstruyó el espacio público e instalaron losetas táctiles, rampas peatonales y vehiculares para garantizar el acceso inmobiliario. Además, se remplazaron las redes y acometidas húmedas para el adecuado manejo de las aguas lluvias. Esta vía fue puesta en operación el día 8 de septiembre de 2016 e implicó una inversión de \$6.513 millones de pesos.

Ilustración 7. Vista plana de la Carrera 5ta, Sector Los Ángeles



Fuente: SETP SANTA MARTA

### 1.2.8. Carrera 19 (Av. Libertador – Av. Río)

Las obras realizadas en la Carrera 19, comprendieron la reconstrucción total del pavimento para realizar las obras de solución parcial del subdrenaje pluvial de la ciudad, en un Box Couvert que encausase las aguas lluvias de la Avenida Libertador, la Calle 22 y la Avenida del Río a la altura de la Carrera 19 y las llevara al río Manzanares (a través del Puente de la Carrera 19), al igual que la reposición de las redes de alcantarillado sanitario y acueducto en la misma vía.

Otras obras evidenciables a la comunidad las comprenden la reconstrucción total del espacio público con losetas táctiles y rampas de acceso para personas con movilidad reducida y el componente paisajístico de la zona que se suma a las obras complementarias de los escenarios deportivos. Esta obra fue puesta en operación el día 5 de noviembre del año 2017 e implicó una inversión de \$15.622 millones de pesos.

Ilustración 8. Vista de la Carrera 19



Fuente: SETP SANTA MARTA

### 1.2.9. Avenida del Libertador (Av. Ferrocarril – Cra 19)

El Ente Gestor invirtió \$12.301 millones de pesos, para que se realizaran en Santa Marta las obras de reconstrucción y adecuación de la infraestructura vial de un primer tramo de la Avenida del Libertador de 3.300 metros lineales, comprendidos entre la Avenida del Ferrocarril y la Carrera 19; la reconstrucción total del espacio público en ambas calzadas y la reposición de las redes de servicios públicos.

Ilustración 9. Vista aérea de la Avenida Libertador en intersección con Carrera 19



Fuente: SETP SANTA MARTA

Esta obra fue puesta en operación el día 5 de noviembre de 2017, previo al inicio de las justas deportivas de los XVIII Juegos Bolivarianos en Santa Marta.

### 1.2.10. Líbano 2000

El 29 de febrero de 2016 se dio inicio oficial a las obras de construcción de 2.100 ml de vías de acceso al barrio Líbano 2000, que implicó una inversión de \$3.546 millones de pesos, representados en la construcción del pavimento rígido, adaptación 6300 m<sup>2</sup> de Espacio Público con losetas táctiles y rampas adaptadas para personas con movilidad reducida. Además se restituyeron parcialmente las

redes de acueducto y alcantarillado, se mejoró el perfil paisajístico de la vía y se garantizó la luminaria del Sector.

La vía Líbano 2000 fue entregada y puesta en funcionamiento el 27 de octubre de 2016.

Ilustración 10. Vía Líbano 2000



Fuente: SETP SANTA MARTA

### 1.2.11. Curinca

Al finalizar febrero de 2016 se dio inicio a las actividades civiles de rehabilitación de la infraestructura vial de Curinca, que implicó la reparación de losas y espacio público de 3.200 metros lineales de la vía principal de Curinca, que requirió una inversión de \$4.102 millones de pesos. Estos incluyen, la restitución parcialmente de las redes de acueducto y alcantarillado.

El plazo contractual de esta obra fue hasta el día 7 de septiembre de 2017, y desde ese momento se encuentra en operación.

Ilustración 11. Vía Curinca

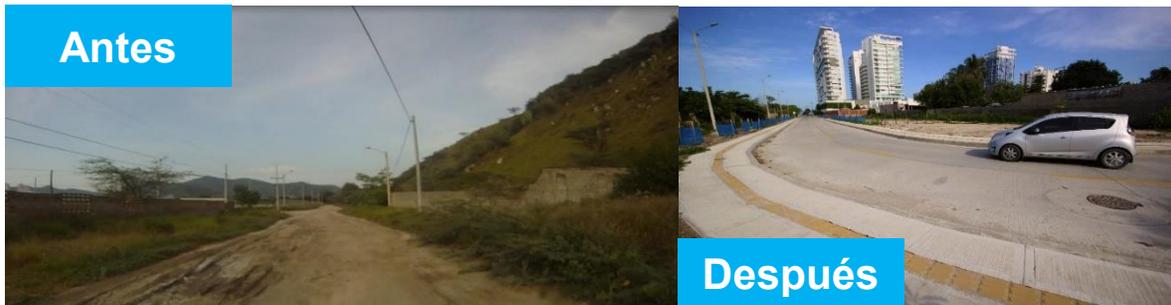


Fuente: SETP SANTA MARTA

### 1.2.12. Avenida Tamacá (Cra 2 - Cra 4)

Continuando con la apuesta para la equidad social, el Ente Gestor invirtió \$2.747 millones de pesos en la continuación de la Avenida Tamacá, una vía de acceso al sector turístico de El Rodadero, la cual se pavimentó, se construyó el espacio público con losetas táctiles y rampas para el tránsito de personas con discapacidad visual y motriz, además de la implantación de árboles nativos para el embellecimiento de la Avenida. Esta obra entró en operación el 5 de septiembre de 2016.

Ilustración 12. Avenida Tamacá



Fuente: SETP SANTA MARTA

### 1.2.13. Calle 30 (Cra 12 - 12ª - 13)

Las obras realizadas sobre los 180 metros lineales la calle 30 entre carreras 12, 12ª y 13, corresponden a obras civiles de ampliación de la sección vial y pavimentación en doble calzada por sentido direccional, la instalación de andenes paisajísticamente artísticos en ambos costados de la vía, la instalación de losetas táctiles y rampas para el tránsito seguro de personas con capacidad visual o motriz limitada.

Esta importante vía continúa con la misma sección vial del primer tramo intervenido en la Calle 30 (Cra 4ta-Cra5ta), incluyendo el componente de sostenibilidad ambiental y operacional, de recuperación de ronda hídrica y siembra y la construcción de cicloinfraestructura para el tránsito en bicicleta.

Como elemento complementario, está la instalación de luminaria tipo led y construcción de jardineras artísticas en el separador central que garantizan el embellecimiento paisajístico de la zona y una mejor visibilidad al momento de movilizarse por el sector.

Estas obras se realizaron entre el 12 de junio y el 30 de diciembre de 2017.

Ilustración 13. Calle (Cra 12 - 12ª - 13)



Fuente: SETP SANTA MARTA

### 1.3. Gestión Ambiental

En el año 2014 se debieron actualizar los Planes de Manejo Ambiental, junto con toda la documentación que debía anexarse, entre ellas los estudios y diseños de impactos ambientales y sociales de la ejecución de las obras de infraestructura, teniendo en cuenta la preservación y mejoramiento de los recursos naturales, las medidas de mitigación, los permisos de ocupación de cauce y de intervención de recursos, el visto bueno de la UMUS y No Objeción del BID, todo ello, previo a la contratación y ejecución de las obras de la Avenida del Ferrocarril (Cra. 1ra - CI 22), Calle 22 (Av. Ferrocarril – Cra 1), Puentes Carreras 5ta, 4ta y 19, y Cra 5ta (CI 22 – Av. Ferrocarril), obras priorizadas por el Ente Gestor. Además se debieron crear los planes de Manejo Arqueológico de las obras, como armonización de requerimientos del Ministerio de Cultura para Santa Marta.

La gestión ambiental entre 2015 y 2017 consistió en la aplicación de las medidas de manejo ambiental por parte de los contratistas de obra y la debida supervisión por parte de las interventorías y el Ente Gestor para el adecuado cumplimiento de la normatividad vigente.

Entre 2015 y 2016, el área ambiental realizó la actualización de los Planes de Manejo Ambiental de las obras de la Calle 29 (Cra 4ta- Cra 5ta), Av. Tamacá (Salguero– Cra. 4ta), Carrera 5ta (CI 22– Av. Ferr), Calle 29 (Cra 4ta– Cra 5ta), Curinca, Líbano 2000, Av. Libertador (Av. Ferr– Cra 19), Carrera 19 (Av. Ltdor – CI 29), Calle 30 (Cra 4ta– Cra 5ta) y Calle 30 (Cra 12– Cra 13).

En el año 2017 se realizó la actualización de los Planes de Manejo Ambiental de las obras del Puente Avenida Bavaria y las obras faltantes y complementarias de la Calle 22 y Avenida del Ferrocarril. Para la primera, también se debió gestionar el permiso de ocupación de cauce ante la Corporación Autónoma Regional del Magdalena CORPAMAG.

Por otro lado, las demoliciones de los predios afectados por el diseño geométrico de las vías diseñadas por el SETP se realizaron de acuerdo con los lineamientos ambientales del Ministerio de Transporte, BID y demás normas Socio-Ambientales aplicables.

A continuación, en las Tablas 1, 2 y 3 se presenta información detallada de la gestión socio ambiental realizada en la ejecución de cada una de las obras del SETP, medidas a través de indicadores de cumplimiento, de igual modo se presentan los pagos y descuentos realizados por PMAs.

Tabla 2. Estados y Procesos de obras

Proceso/Tramo	Puentes	Av. Ferr- CI 22	Calle 29	Cra. 5ta	Av. Tamacá	Curinca y Líbano	Av. Libertador	Cra. 19	Calle 30	Calle 30
	(Cra. 4 Cra. 5 Cra. 1)	(Cra 1 – cl 22 – Av. Ferr)	(Cra. 4ta – Cra. 5ta)	(CII 22 – CII 29)	(Cra 2-Cra 4)	(Cra. 4ta – Cra. 5ta)	(Ferr-Cra 19)	(Av Lrtador– CI 29)	(Cra. 4ta – Cra. 5ta)	(Cra. 12 – Cra. 13)
Siembras compensatorias	√	√	√	√	N/A	N/A	√	N/A	Avance 7 %	Aún no se inicia
Obras adicionadas	-	-	-	-	-	√	√	√	-	-
Con proceso administrativos	-	√	√	-	-	-	-	√	-	-
Obras multadas	-	√	-	-	-	-	-	-	-	-
Obras finalizadas	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
Contrato liquidado	√	√	√	√	√	-	-	-	-	-
Cumplimiento socioambiental PMA*	√ 93%/85%	√ 91%/85%	√ 92%/85%	√ 95%/90%	√ 98%/90%	√ 95%/90%	√ 96%/90%	√ 98%/90%	√ 98%/90%	√ 99%/90%

Fuente: SETP SANTA MARTA

La Tabla 2 indica que todas las obras de ejecución del PMA superaron los indicadores mínimos requeridos, los contratos se liquidaron en cumplimiento de los lineamientos del PMA, y las multas en materia ambiental se hicieron efectivas en los casos de incumplimiento.

Tabla 3. Balance de ejecución del PMA

NOMBRE DE LA VÍA	PRESUPUESTO PMA	VALOR TOTAL PAGADO POR EJECUCIÓN PMA	DESCUENTO TOTAL EFECTUADO	% PAGADO
<b>Puentes</b> (Cra 4ta – Cra 5ta – Cra 19)	\$ 574.070.770	\$ 517.578.808	\$ 42.418.182	83%
<b>Av. del Ferrocarril Calle 22</b>	\$ 838.927.462	\$ 721.395.460	\$ 117.532.002	86%

NOMBRE DE LA VÍA	PRESUPUESTO PMA	VALOR TOTAL PAGADO POR EJECUCIÓN PMA	DESCUENTO TOTAL EFECTUADO	% PAGADO
<b>Calle 29</b> (Cra 4ta – Cra 5ta) *	\$ 268.884.551	\$ 210.173.109	\$ 58.711.442	78%
<b>Carrera 5ta</b> (CI 22 – CI 29)	\$ 695.532.000	\$ 678.196.232	\$ 17.335.768	98%
<b>Av. Tamacá</b> (Salguero – Cra 4ta)	\$ 314.202.000	\$ 291.490.700	\$ 6.041.787	91%
<b>Curinca y Líbano 2000</b> (Calle 53 – Cra. 31/Cra.31 – CII 40B) *	\$ 669.482.680	\$ 644.198.170	\$ 25.284.510	96%
<b>Av. del Libertador</b> (Av. del Ferrocarril – Cra. 19)	\$804.870.183	\$ 785.920.214	\$ 18.949.969	97%
<b>Carrera 19</b> (Av. del Rio – Av. del Libertador) *	\$ 1.132.213.449	\$ 1.127.771.114	\$ 4.564.247	99,6%
<b>Calle 30</b> (Cra 4ta – Cra 5ta)	\$ 332.496.518	\$ 326.164.794	\$ 6.331.724	98%
<b>Calle 30</b> (Cra 12 – Cra 13)	\$ 196.195.496	\$ 92.929.288	\$ 3.124.459	49%

Fuente: SETP SANTA MARTA

Como medidas de gestión y seguimiento a las obras del SETP, se realizó una ejecución financiera del PMA por proyecto, mostrado en la Tabla 3, y se tasaron los descuentos en virtud de las penalidades por incumplimiento de obra no subsanado.

Tabla 4. Indicadores Socio Ambientales y SISO de las obras

GESTIÓN SOCIO-AMBIENTAL	1. EMPLEOS GENERADOS EN EL ÁREA DE INFLUENCIA	2. QUEJAS Y RECLAMOS CERRADAS	3. ÁRBOLES TALADOS	4. ÁRBOLES COMPENSADOS	5. ESCOMBROS DISPUESTOS EN SITIOS AUTORIZADOS (Toneladas)
<b>Puentes Cras. 4ta, 5ta y 19</b>	68/42%	14/100%	64/151%	370/100%	2.610/100%
<b>Av. Ferrocarril y Calle 22</b>	85/39%	35/74%	18/12%	180/100%	6.871/100%
<b>Calle 29</b>	33/30%	4/100%	26/150%	260/100%	2.304/100%
<b>Carrera 5ta</b>	26/55%	4/100%	11/13%	110/100%	6.644/100%
<b>Curinca y Líbano 2000</b>	47/50%	1/100%	N/A	N/A	11.561/100%

GESTIÓN SOCIO-AMBIENTAL	1. EMPLEOS GENERADOS EN EL ÁREA DE INFLUENCIA	2. QUEJAS Y RECLAMOS CERRADAS	3. ÁRBOLES TALADOS	4. ÁRBOLES COMPENSADOS	5. ESCOMBROS DISPUESTOS EN SITIOS AUTORIZADOS (Toneladas)
Av. del Libertador	38/82%	16/100%	16/46%	160/100%	2.844/59%
Carrera 19	65/57%	51/100%	N/A	N/A	17.630/100%
Calle 30 entre Cras. 4ta y 5ta	36/88%	7/100%	28/104%	20/7%	5.010/100%
Calle 30 entre Cras. 12 y 13	28/89%	1/100%	4/44%	0/0%	3.500/100%

INDICADORES	1.	2.	3.	4.	5.
METAS	50%	100%	80%	100%	100%

Fuente: SETP SANTA MARTA

Los indicadores socio-ambientales y de seguridad en el trabajo presentadas en la Tabla 4, se han realizado a satisfacción, exceptuando las siembras compensatorias y las quejas y reclamos de las obras de la Calle 30 (Cra 4ta - 5ta) y Calle 30 (Cra 12 -13). De estas dos obras se debe continuar con el Informe de Cierre Ambiental, previo al proceso de liquidación, para el cumplimiento de estos ítems en el 100%.

## 2. OPERACIONES

### 2.1. Validación de la ETLF

Desde 2014, se iniciaron los documentos de anexo técnico y de contratación del diseño de detalle de la estructuración tecnológica, técnica, legal y financiera del SETP de Santa Marta. El área de operaciones inició un crecimiento en la Organización para atender la demanda intelectual del diseño de detalle de la ETLF, y para el beneficio del Ente Gestor se robusteció el equipo de profesionales expertos en transporte, que estuvieron haciendo seguimiento a la ejecución del Contrato entre 2015 y 2016.

Uno de los principales logros a 2017, fue la obtención de la validación de los diseños de detalle de la Estructura Técnica, Legal y Financiera del SETP Santa Marta por parte del Departamento Nacional de Planeación- DNP, el 18 de octubre de 2017.

Con este suceso, se da cumplimiento a lo ordenado en el artículo 2 del Decreto nacional 3422 de 2009, en el que se condiciona el inicio de la implementación del proyecto, una vez se obtenga dicha validación. Una vez obtenido el Aval, se dio inicio al plan de transición del TPC al SETP.

## 2.2. Reposición de flota Vehicular SETP

Con el fin de concretar el número de vehículos necesarios para la primera fase de operación del Sistema en el primer trimestre de 2019, se trabajó en conjunto con la Secretaría de Movilidad de la ciudad en el decreto de reposición de flota que fue sancionado por la autoridad distrital a 18 de septiembre de 2017 y fue publicado en la gaceta el día 17 de octubre de 2017, figurando con el título "Decreto 201 de 18 de septiembre de 2017". El diagnóstico y necesidades de flota para el inicio de operación es el siguiente:

Tabla 5. Flota nueva necesaria al inicio de la operación a 2019

Tipología vehicular	Capacidad	Flota Existente	Flota Requerida SETP	Aptas (≤ 12 años)	Sobran	Faltan
Microbús	19	469	176	191	293	0
Buseta	28	295	138	203	157	0
Busetón	50	0	93	0	0	93
Padrón	80	0	30	0	0	30

Fuente: Decreto 201 de 2017.

## 2.3. Avances en la infraestructura operacional

El Ente Gestor ha gestionado 14 obras civiles de construcción y rehabilitación de vías desde 2014, y en cada una de ellas garantiza que:

1. El espacio público cuente con andenes aptos para el tránsito peatonal.
2. Se instalen losetas de guías táctiles en cumplimiento de las normas existentes en materia técnica, de seguridad vial y de accesibilidad con rampas, para personas con movilidad reducida.
3. Se construya en la Calle 30 cicloinfraestructura, para garantizar la movilidad segregada del ciclousoario y con ello incentivar la movilidad activa o sostenible e instalen cicloparqueaderos. Adicionalmente se produjo un documento de diseño conceptual de la red de cicloinfraestructura, que incluye vías de conectividad.
4. Los vehículos de transporte público cuenten en virtud de la disponibilidad de espacios con paraderos con bahías para el ascenso y descenso seguro de los

Usuarios sobre el espacio público. En la ciudad se han instalado 112 paraderos, y se deberán continuar instalando y señalizando por lo menos 530 paraderos más.

5. El ancho de calzada permita la circulación fluida de los modos motorizados particulares.

6. Separador central permita la armonización paisajística de la ciudad, y cuente con luminarias modernas que garanticen la seguridad de la sección vial.

7. Se garanticen elementos de operación de alto flujo de pasajeros y la integración con otros modos: Terminales de transferencia, como las Terminales de transferencia de Gaira, Mamatoco y La Lucha; y Patios y talleres de Gaira, La Vega y Mamatoco, para el desarrollo de actividades de logística operacional.\*

\* Estas últimas, se encuentran en gestión: los diseños de la terminal de Gaira en liquidación; los predios de la terminal de Mamatoco adquiridos, los del patio-taller La Vega y Gaira en gestión predial y todos ellos en etapa de elaboración de documentos precontractuales para diseño de detalle definitivo.

#### **2.4. Trabajo interinstitucional**

Se inició un trabajo mancomunado con el Secretario de Planeación para la definición de los usos del suelo de los elementos estáticos del sistema: terminales de transferencias y los patios y talleres. Con la ubicación específica e identificación general del predio, se inició el proceso de declaración de utilidad pública del mismo y la Secretaría de Planeación lo adoptó como de uso para el ejercicio de las actividades comerciales de orden distrital propias de la operación del Sistema.

La Secretaría de Movilidad ha hecho parte activa de las mesas de concertación técnica del SETP de Santa Marta, como autoridad de transporte distrital y se iniciaron las primeras acciones de trabajo en conjunto como la reducción de la capacidad transportadora, reducción de la oferta de vehículos, insumos del Plan Maestro de Movilidad e instalación de paraderos.

En 2013 se iniciaron ferias de exhibición vehicular para el incentivo a la reposición vehicular, y con ello se lograra la renovación del parque automotor.

Se concertaron en el año 2013 los diseños conceptuales de las terminales de transferencia de Mamatoco y La Lucha, para la operación del Sistema, con el Proyecto del Plan Vial del Norte ejecutado por Ruta del Sol II. Sin embargo, luego del diseño de detalle de la ETLF, por efectos de la demanda de viajes, fue necesario la reubicación de estas infraestructuras operacionales.

Se logró a 2014 la validación de los diseños definitivos de las vías de la ciudad, en materia de señalización, semaforización y diseño geométrico de seguridad vial.

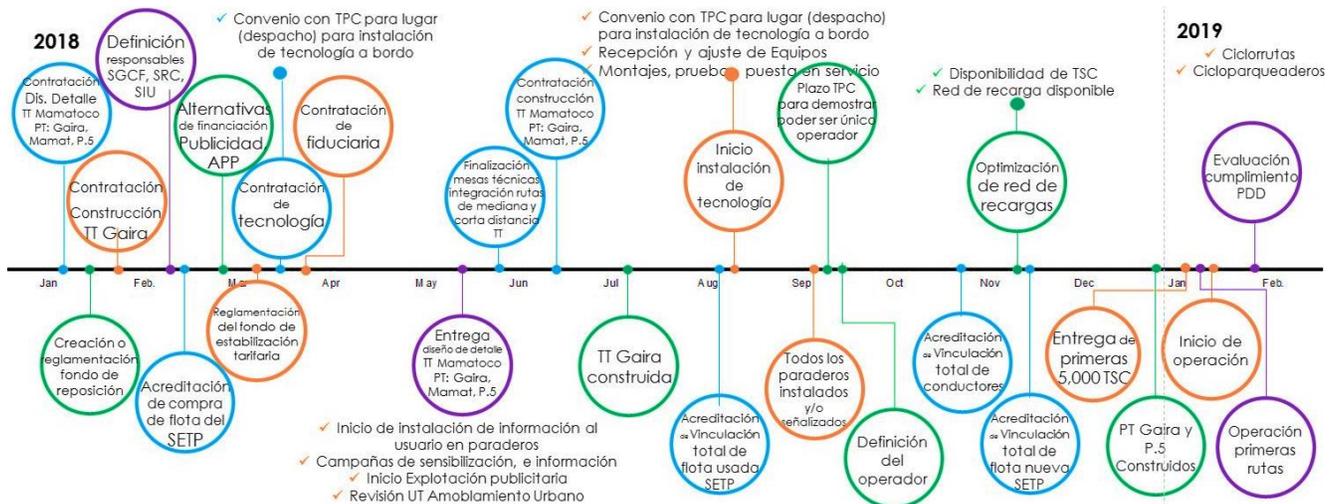
La armonización a 2014 de los proyectos del Plan Especial de Protección del Centro Histórico y SETP, respecto a la modificación de los diseños de la intersección de la Avenida del Ferrocarril con Calle 22 al pasar de una rotonda a una intersección semaforizada, cuyo permiso fue concedido por el Ministerio de Cultura.

## 2.5. Línea de tiempo del Plan de Implementación a 2019

Definición de los parámetros operacionales y plan de trabajo desde la vigencia 2017, para el inicio de operación en el primer trimestre de 2019. Estas acciones tienen en cuenta los aspectos sociales, económicos, antropológicos, financieros, políticos y jurídicos de la situación actual del TPC y las acciones que se deben realizar en miras de la operación del SETP; como el convenio de colaboración empresarial vigente y el Decreto Nacional 3422 de 2009.

Las actividades propias de la definición de las primeras rutas del Sistema Estratégico de Transporte Público, incluye el inicio operacional gradual con ruta piloto.

Figura 4. Línea de tiempo Plan de Implementación a 2018 y 2019



Fuente: SETP SANTA MARTA

### **3. GESTIÓN PREDIAL Y REASENTAMIENTO**

El diseño geométrico de las vías que utilizará el Sistema en operación, afectó a centenares de predios de vías principales de la ciudad, que en el marco de la ejecución del Proyecto, fueron incluidos en el Plan de Gestión predial y Reasentamiento del Ente Gestor, como proceso predecesor a la ejecución de las obras ingenieriles.

En la práctica, la ejecución del Proyecto obliga a la adquisición de algunos predios y el consecuente desplazamiento involuntario de las Unidades Sociales allí asentadas. También inmiscuye procesos de intervención en las comunidades afectadas a través del diagnóstico, formulación y ejecución de Planes de Reasentamiento, que pretenden identificar y mitigar los impactos socioeconómicos generados en el proceso de adquisición predial.

#### **3.1. Componente Técnico- Jurídico**

Entre 2013 y 2017 se ha pormenorizado las afectaciones prediales de las vías priorizadas para la operación del Sistema, y dando cumplimiento a lo establecido en la Ley 388 de 1997, se han anunciado los siguientes proyectos a la comunidad:

En la Resolución 0089 del 30 de diciembre de 2013, se anunciaron los proyectos:

- Avenida del Ferrocarril (Cra 1- CI 22)
- Carrera 5ta (CI 22 - Av. Ferrocarril)
- Calle 22 (Av. Ferrocarril – Cra 1)
- Av. del Rio (Cra 4ta- Cra 5ta)
- Puente Carrera 4ta, Puente Carrera 5ta y Puente Carrera 19
- Calle 30 (Cra 4 - Cra 8)

En la Resolución 0127 del 26 de julio de 2015 se anunciaron los proyectos:

- Carrera 5ª (Calle 22 - Calle 29)
- Calle 30 (Carrera 8ª - Troncal del Caribe, sector La Lucha)
- Avenida del Ferrocarril (Calle 22 - Troncal del Caribe, sector La Lucha)
- Carrera 19 (Calle 22 - Rio Manzanares)
- Avenida del Libertador (Av. Ferrocarril - Troncal del Caribe, Glorieta de Mamatoco).

En la Resolución 0160 del 14 de septiembre de 2016 se anunciaron los siguientes proyectos:

- Puente de La Platina - Avenida Bavaria (CI 22- CI 30)
- Terminales de Transferencia de Gaira, La Lucha y Mamatoco

En la Resolución 0174 del 22 de agosto de 2017 se anunció el proyecto:

- Patio Taller del sector La Vega

En cumplimiento de los lineamientos establecidos en el marco de política de reasentamiento elaborado por el Ministerio de Transporte para los entes gestores participantes del Proyecto de Movilidad Urbana Sostenible, la Entidad, mediante Resolución 087 de Diciembre 2013 y la Resolución 126 de Agosto de 2015 adoptó los parámetros, criterios y procedimientos a utilizar para el cálculo, liquidación y pago de los Reconocimientos Económicos de las unidades sociales ubicadas en los predios requeridos para la adecuación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta- SETP Santa Marta S.A.S.

Del mismo modo, y atendiendo los lineamientos del marco de política nacional de adquisición predial, se han elaborado y ejecutado, por proyecto, los siguientes documentos de Informe Socio-Predial/ de Gestión predial o Plan de adquisición predial y reasentamiento para las unidades sociales – US.

Tabla 6. Resumen de Informes y Planes de Gestión predial y reasentamiento

Proyecto	N° predios	N° US	No Objeción del BID y fecha	N° Personas reasentadas	N° US reasentadas *	% Ejecución
Puente Carrera 4ta y Puente Carrera 5ta	14	40	CCO-2246/2014; 24/11/2014	69	9	100%
Calle 30 (Cra 4ta - Cra 5ta)	39	70	CCO-1648/2015, 09/10/2015	251	15	100%
Calle 29 (Cra 4ta - Cra 5ta)	45	72	CCO-706/2015; 28/11/2015	193	31	100%
Calle 30 (Cra 12, 12 A y 13)	24	47	CCO-536/2016; 12/04/2016	170	15	100%
Terminal de Transferencia Gaira	11	7	CCO-1869/2016; 28/11/2016		N.A.	N.A
Avenida del Libertador	1	3	CCO-751/2016; 25/05/2016		N.A.	N.A
Terminal de Transferencia de Mamatoco y Patio Taller	1	20	CCO-1975/2016; 16/12/2016		N.A.	N.A
Puente Av. Bavaria -	26	37	CCO-466/2017; 06/03/2017	110	10	83%

Proyecto	N° predios	N° US	No Objeción del BID y fecha	N° Personas reasentadas	N° US reasentadas *	% Ejecución
Terminal de Transferencia -PEP de La Lucha	1	0	CCO-1505/2017; 04/09/2017		N.A.	N.A

\*Unidades sociales reasentadas en las categorías: hogares y propietarios socioeconómicos y poseedores.

Fuente: SETP SANTA MARTA

El estado de los procesos de gestión predial y reasentamiento adelantados entre el 2014 y el 2017 es el siguiente:

Tabla 7. Estado de procesos de Gestión predial

Proyecto	N° de predios	Por enajenación voluntaria	En procesos de expropiación	Por expropiación finalizados	Entregados
Puente Carrera 4ta	8	6	1*	1	8
Puente Carrera 5ta	6	5	0	1	6
Calle 29 (Cra 4ta-Cra 5ta)	45	39	4	2	45
Calle 30 (Cra 4ta-Cra 5ta)	40	35	4	1	40
Carrera 5ta (CI 22 – Av. Ferrocarril)	2	0	2		2
Avenida del Libertador	1	0	1		1
TT y PT Mamatoco	1	1			1
Av. Ferrocarril (CI 22-Cra 1)	2	0	1		2
TT Gaira	10	8	1**		9
Calle 30 (Cra 12 - 12a – 13)	24	23	1		24
Puente Av. Bavaria	26	24	2		24

\* El proceso de expropiación está en curso porque la parte demandada apeló la decisión del juez de primera instancia.

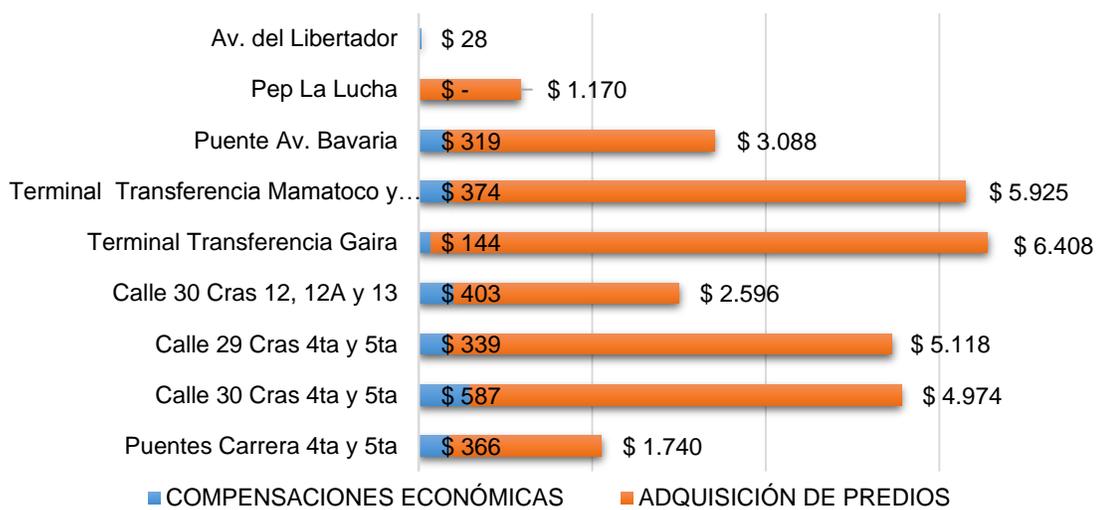
\*\* El predio está en proceso de determinar medias y linderos para efectuar oferta de compra.

Fuente: SETP SANTA MARTA

### 3.2. Componente Económico y Financiero

El Ente Gestor realiza dos tipos de pago, los costos de los predios adquiridos y las compensaciones económicas de reconocimientos a las unidades sociales intervenidas. La gráfica a continuación describe la ejecución presupuestal de adquisición predial entre 2014 y 2017 por proyecto.

Gráfico 1. Ejecución presupuesto adquisición predial acumulada 2014-2017 en millones de pesos



Fuente: Elaboración propia, datos SETP SANTA MARTA

A diciembre de 2017, se han pagado compensaciones económicas por algo más de \$2.500 millones de pesos a las familias por sus viviendas y por las actividades económicas reportadas.

### 3.3. Componente Social

Los procesos de reasentamiento adelantados por el Ente Gestor desde el año 2014 contienen un acompañamiento integral y de asesoría a las unidades sociales impactadas por el proyecto SETP, bajo la premisa fundamental de mitigar impactos para la aceptación y asimilación de situaciones novedosas como es el cambio de entorno social y el desprendimiento y/o arraigo a los predios.

El acompañamiento a las unidades sociales parte del diagnóstico de las condiciones de vida, la identificación económica de las unidades sociales de la vivienda, el acompañamiento psicológico a los habitantes y la identificación de personas de tratamiento especial. Una vez definida la situación de las unidades sociales, se inicia el plan de reasentamiento de las familias en otros entornos con mejor calidad de vida, la instalación en nueva morada, el restablecimiento de sus condiciones socioeconómicas; y por último el seguimiento a las condiciones de vida del reasentado. Todos los procesos mencionados, vinculan la participación activa de los miembros de cada Unidad Social.

Adicionalmente, se realizan reuniones previas de anuncio y socialización del Proyecto, brigadas de oficina móvil, atención particular por Unidad Social de los programas de restablecimiento de condiciones económicas (daño emergente y lucro cesante), articulación con UDEP para ocupantes del espacio público, talleres de adaptación al cambio y la proyección de las Unidades Sociales reasentadas y procesos oficiales de cierre de procesos de gestión predial y reasentamiento.

Ilustración 14. Registros fotográficos mejoramiento de calidad de vida



Fuente: SETP SANTA MARTA

### 3.3.1. Apropiación social

Desde el primer semestre de 2016 se empezaron a realizar jornadas de socialización del Sistema en operación, dirigido a estudiantes de secundaria de los colegios públicos y privados de Santa Marta para informar a la comunidad educativa las acciones del Ente Gestor en materia de infraestructura operacional, de los beneficios sociales y ambientales y las condiciones generales del Sistema en

operación a partir del 2019. Hasta la fecha, se ha socializado el proyecto en 14 instituciones educativas para un total de 1500 estudiantes.

Además, se logró vincular informativamente a dos instituciones de formación técnica en la ejecución de las obras civiles, como evidencia de su formación en aulas.

Ilustración 15. Socialización en los colegios



Fuente: SETP SANTA MARTA

### **3.3.2. Ferias de La Equidad:**

Otra de las estrategias implementadas desde el 2014, es la articulación institucional con la Alcaldía, como plataforma para la atención a las comunidades más vulnerables del distrito de Santa Marta, ofreciendo los diferentes servicios sociales para la accesibilidad de las personas en la vinculación de las oferta. En este espacio, el Ente Gestor incursiona con actividades culturales con niños y socialización, atención de requerimientos de las obras en ejecución e información de las generalidades del Proyecto en operación.

### **3.3.3. Articulación Institucional OEP (Ocupantes del Espacio Público)**

En las obras de la Avenida del Ferrocarril, la Avenida Libertador y Calle 22, se presentaron casos de ocupación del espacio público, que dificultaban el desarrollo de las actividades civiles de rehabilitación de andenes. Para dar solución a ello, se incorporó en la política pública de la Administración el Plan de Ocupantes del Espacio Público. Ello, se requirió el acompañamiento técnico de la Unidad de espacio público de la secretaría de Gobierno distrital y el equipo de gestión social del Ente Gestor.

#### 4. CALIDAD

Con el objeto de planificar e implementar las políticas de seguimiento, medición y análisis de la Calidad para demostrar su conformidad con las normas aplicables y mejorar continuamente los procesos en el Ente Gestor, desde 2014 se inició la implementación del Sistema de Gestión de Calidad con la distribución organizacional de la empresa.

En la medida en la que ha sido necesario, con el acompañamiento de las personas responsables por área, y con la retroalimentación del equipo en general, se han ajustado la misión, visión, la estructura organizacional y mapa de procesos, siendo los presentados a continuación la última versión.

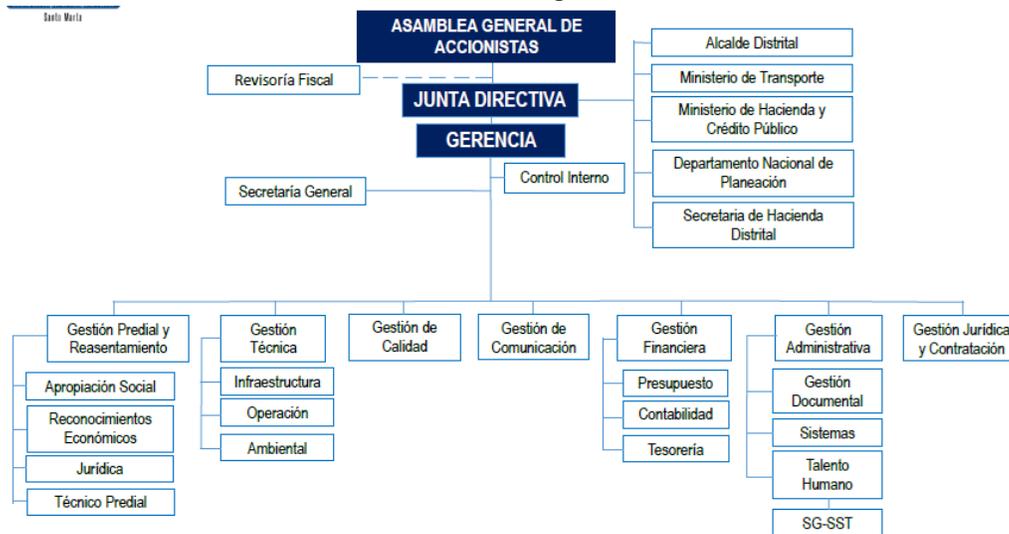
##### **Misión** (segunda versión)

*El Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta, es una empresa industrial y comercial del estado que planifica, gestiona, estructura y ejecuta los procesos necesarios para la solución integral del transporte público de pasajeros y la movilidad de manera eficiente y segura, generando **sostenibilidad socio ambiental** y contribuyendo al desarrollo de la ciudad del buen vivir.*

##### **Visión** (segunda versión)

*En el 2019, mediante la puesta en marcha del Sistema Estratégico de Transporte Público de pasajeros, el SETP Santa Marta S.A.S. entregará a la ciudad, un sistema que responderá a las necesidades de los usuarios de manera segura, eficiente, accesible, asequible, ambiental y financieramente sostenible, mejorando la movilidad, calidad de vida y entorno urbano de la ciudad del buen vivir.*

Ilustración 16. Estructura Organizacional. Versión 2



Fuente: SETP SANTA MARTA

El equipo del SETP ha sido robustecido, y la estructura organizacional debió ser reestructurada, manteniendo las jerarquías organizacionales, creando nuevas áreas a las gestiones y procesos misionales. Surtieron a la fecha 7 procesos, teniendo la gestión técnica la misión de la empresa, y el resto de las áreas trabajando desde las asignaciones de la gerencia, para la puesta en marcha del SETP.

Ilustración 17. Mapa de Procesos Versión 2



Fuente: SETP SANTA MARTA

Los procesos misionales, estratégicos y de apoyo, fueron establecidos para la etapa pre operativa del Sistema. Con estos ajustes, se mejoraron los procesos y la asignación de responsabilidades a la realidad del proyecto.

La información documentada de la Entidad, ha tenido constantes actualizaciones y ajustes de acuerdo a las auditorías realizadas por el proceso, para mayor control en las actividades:

Tabla 8. Procesos vigentes del Proyecto

PROCESO	NOMBRE DEL DOCUMENTO	Versión
Gestión Estratégica	EGE-PD-01 Procedimiento para la Revisión de la Alta Dirección	2
	EGE-MA-01 Código de Buen Gobierno	1
	EGE-MA-02 Manual de Calidad (Eliminado)	1
	<b>No. de Formatos del Proceso</b>	3
Jurídica y Contratación	AJC-PD-01 Procedimiento para la Contratación Directa	1
	AJC-PD-02 Procedimiento de Imposición Multas	3
	AJC-IN-01 Instructivo para la Solicitud de CPS y apoyo a la Gestión	1
	AJC-IN-02 Instructivo para la Suspensión de Contratos Estatales	1
	AJC-MA-01 Manual de Contratación	3
	AJC-MA-02 Manual de Supervisión e Interventoría	3
	AJC-MA-03 Manual para la Solicitud de Adiciones o Prórrogas	1
	AJC-MA-04 Manual de Formulación e Implementación de Políticas de Prevención del Daño Antijurídico	1
	AJC-MA-05 Manual de Cobro Coactivo	1
<b>No. de Formatos del Proceso</b>	10	
Gestión de Calidad	EGC-PD-01 Procedimiento para el Control de Documentos	2
	EGC-PD-02 Procedimiento para el Control de Registros	2
	EGC-PD-03 Procedimiento para la Toma de Acciones Correctivas, Preventivas y de Mejora	1
	EGC-PD-04 Procedimiento para el Control del Servicio No Conforme	1
	EGC-GUI-01 - Guía para la Elaboración y Codificación de Documentos	2
	EGC-GUI-02 - Guía para el análisis de Causas en la Toma de Acciones Correctivas o Preventivas	1
	<b>No. de Formatos del Proceso</b>	9
Gestión Financiera	AGFC-PD-01 Procedimiento para Pagos	2
	AGF-PD-02 Procedimiento para la Elaboración de CDP y RP	3
	AGF-PD-03 Procedimiento para la Elaboración del Presupuesto	2
	AGFC-IN-01 Instructivo Para la Realización de Copias de Seguridad del Software SAGA	1

PROCESO	NOMBRE DEL DOCUMENTO	Versión
	AGF-IN-02 Instructivo para el Registro y Causación de Cuentas Versión	2
	AGFC-IN-03 Instructivo Para las Legalización de Recursos	1
	Plan de Contingencia	1
	AGF-MA-01 Manual Software Publifinanzas	1
	AGF-MA-02 Manual de Políticas Contables	1
	<b>No. de Formatos del Proceso</b>	12
Gestión Técnica	MGT-PD-01 Procedimiento para la Tramitación de Demoliciones	3
	MGT-IN-04 Instructivo Para la Entrega del Informe Final Socio-Ambiental	2
	MIO-IN-01 Instructivo para el Desarrollo de Componentes y Programas de los PMA	1
	MIO-IN-02 Instructivo para la Actualización de Presupuestos por Obras	1
	<b>No. de Formatos del Proceso</b>	46
Gestión de Talento Humano	ATH-MA-01 Manual de Inducción y Reinducción	2
	ATH-MA-02 Manual Institucional de Capacitación	2
	ATH-MA-03 Manual del SG-SST	1
	<b>No. de Formatos del Proceso</b>	6
Control de Gestión	ECG-PD-01 Procedimiento Auditorías Internas	1
	EVCG-GUI-01 - Guía para el Diseño, Medición y Seguimiento a Indicadores de Gestión	1
	EVCG-GUI-02 - Guía para la Administración del Riesgo	1
	EVCG-MA-01 Código de Ética de Control Interno	1
	EVCG-MA-02 Estatutos de Control Interno	1
	<b>No. de Formatos del Proceso</b>	15
Gestión Administrativa	AGA-PD-01 Procedimiento para la Realización de Mnto Prev y Correc. v2	2
	AGA-PD-02 Procedimiento para la Pub, Mod o elim de Info en la WEB v2	2
	AGA-PD-03 Procedimiento para la Tramitación de PQR's	1
	AGA-IN-01 Instructivo Para la Realización de Copias de Seguridad (Backup)	1
	AGA-IN-02 Instructivo Para el Uso de Correo Electrónico Institucional	1
	AGA-PG-01 Programa de Mantenimiento	1
	AGA-MA-01 Manual de Políticas Informáticas	2
	<b>No. de Formatos del Proceso</b>	13
Gestión Documental	AGD-MA-01 Manual de Gestión Documental	1
	<b>No. de Formatos del Proceso</b>	11
Gestión Predial y Reasentamiento	MGPR-PD-01 Procedimiento para la Adquisición Predial y Reasentamiento	1
	MGPR-IN-01 Instructivo para el Diagnostico Socioeconómico	1
	MGPR-IN-02 Instructivo para la Identificación de Impactos	1
	MGPR-IN-03 Instructivo para el Estudio de Títulos Jurídicos	1

PROCESO	NOMBRE DEL DOCUMENTO	Versión
	<b>No. de Formatos del Proceso</b>	30
Gestión de Comunicación	EGC-PG-01 Programa de Comunicaciones	1
	<b>No. de Formatos del Proceso</b>	1

## 5. JURÍDICA Y CONTRATACIÓN

Desde el 2014-II, se iniciaron en la Entidad todas las acciones tendientes a realizar la contratación de las obras e interventorías, así como los procesos de consultoría necesarios para lograr la implementación de la entrada en operación del Sistema.

A la fecha del presente informe de gestión se han realizado ocho (8) procesos de licitación pública nacional bajo los lineamientos del Banco Interamericano de Desarrollo -BID, y sus respectivas interventorías, para un total de 14 obras, algunas de ellas empaquetadas en un mismo proceso de contratación.

El objeto general de ellas, se enmarcó en “Construcción de las obras civiles, arquitectónicas, hidráulicas y todas aquellas actividades necesarias para la rehabilitación y adecuación de los corredores viales urbanos de... (localización de las obras) ...para el Sistema Estratégico de Transporte Público de la ciudad de Santa Marta.

1. Avenida del Ferrocarril (Cra 1– CI 22) y Calle 22 (Cra 1– Av. Ferrocarril)
2. Puentes (doble calzada) de la carrera 5ta y la carrera 4ta en estructura de concreto (luz libre de 30 metros) y la carrera 19 en estructura metálica (luz libre de 25 metros)
3. Calle 29 (Av. Rio) (Cra 4 - Cra 5)
4. Curinca (CI 53 Troncal del Caribe - Cra 31 Troncal del Caribe) y Libano 2000 (Cra 31 Troncal del Caribe - CI 40b)
5. Cra 5 (CI 22 - CI 29) y Avenida Tamacá, tramo II Rodadero (Salguero - Carrera 4ta)
6. Avenida del Libertador (Av. Ferrocarril - Cra 19)
7. Carrera 19 (Av. Libertador – Av. Rio) y la ampliación de la calle 30 (Cra 4ta y 5ta).
8. Calle 30 (Carrera 12 - Carrera 13)

También, se realizó la contratación de 2 consultorías que obedecen a:

- Elaborar el diseño de detalle de la estructura técnica, legal y financiera para la implementación del sistema Estratégico de Transporte Público de pasajeros del Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta.
- Estudios de diseño arquitectónico y de ingeniería de detalle de la terminal de transferencia de Gaira para el Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta.

Por otra parte, entre mayo del 2013 y diciembre de 2017 se realizaron múltiples contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión y contratos de mínima cuantía con los cuales se logró la realización y materialización de las obras.

Así mismo, se resalta la información tendiente a mostrar lo ocurrido con el contrato de la Avenida del Ferrocarril y Calle 22 el cual presentó problemas en la ejecución y se liquidó de manera unilateral.

#### 1. Jurídica

Es importante dar a conocer la cronología de lo que ha sido el proceso contractual de la obra de la calle 22 y Avenida Ferrocarril, así;

- El contrato se suscribió el día 05 de febrero de 2015
- El acta de inicio se suscribió el día veintisiete (27) de febrero del 2015
- El Valor del contrato fue por **TRECE MIL SETENTA Y TRES MILLONES SEISCIENTOS CUARENTA Y TRES MIL NOVECIENTOS VEINTISIETE PESOS (\$13.073.643.927) M/l.**
- Mediante el formato de aprobación de póliza de fecha veinte (20) de febrero de 2015, la **Gerencia del SETP S.A.S.** procedió a aprobar la garantía presentadas por **CONSORCIO SETP 2015**, de **NACIONAL DE SEGUROS S.A, con NIT. 860.002.527-9**, y número de póliza 400001127.
- Se realizaron tres prorrogas: El veinticinco (25) de septiembre del dos mil quince (2015) se suscribe la prórroga No. 1 de 2015 para ampliar en seis (6) meses el contrato, es decir, hasta el día veintisiete (27) de marzo de 2016. El día dieciocho (18) de marzo de 2016 se suscribe la prórroga No. 2 por el término de duración de nueve (9) meses, es decir, hasta el día veintisiete (27) de diciembre de 2016. El día veintiséis (26) de diciembre de 2016 se suscribe la prórroga No.3 hasta el día veintisiete (27) de abril de 2017. En las mencionadas prorrogas las pólizas fueron actualizadas.
- El día 18 de noviembre de 2016 a través de resolución 199, se resolvió con base a informe técnico presentado por el área de infraestructura de la entidad, iniciar proceso administrativo de declaratoria de incumplimiento para la aplicación de multas y/o hacer efectiva la cláusula penal pecuniaria en virtud del contrato LPN-001 DE 2015 del proceso LPN-O-2014-01.
- El día 9 de diciembre de 2016 se resolvió a través de Resolución 000209 declarar superado el incumplimiento puesto que fueron subsanados antes de ser resuelto el proceso.

- El día 28 de febrero de 2017 a través de resolución 000023, se resolvió con base a informe técnico presentado por el área de infraestructura de la entidad, iniciar proceso administrativo de declaratoria de incumplimiento para la aplicación de multas y/o hacer efectiva la cláusula penal pecuniaria en virtud del contrato LPN-001 DE 2015 del proceso LPN-O-2014-01.
- El día 16 de marzo de 2017 se resolvió a través de Resolución 00033 declarar el incumplimiento por parte del Consorcio SETP 2015 e imponer una multa por la suma de **CUATROCIENTOS VEINTICUATRO MILLONES OCHOCIENTOS NOVENTA Y TRES MIL CUATROCIENTOS VEINTISÉIS PESOS** (\$ 424.893.426) M/L.
- El día 17 de abril de 2017 a través de resolución 00059, se resolvió con base a informe presentado por la interventoría Consorcio TUS 2015, así como la revisión y aprobación del área ambiental de la entidad, iniciar procedimiento administrativo de declaratoria de incumplimiento para la aplicación de multas por incumplimiento ambiental del contrato LPN-001 DE 2015 del proceso LPN-O-2014-01
- El día 25 de abril de 2017 se resolvió a través de Resolución 00065 declarar el incumplimiento ambiental por parte del Consorcio SETP 2015 e imponer una multa por la suma de **VEINTISÉIS MILLONES CIENTO CUARENTA Y SIETE MIL DOSCIENTOS OCHENTA Y SEIS PESOS** (\$ 26.147. 286.00) M/L.
- El día 27 de abril de 2017 se terminó el contrato por vencimiento de términos.
- El día 28 de abril la entidad tomó la posesión de las Obras.
- El día 12 de mayo de 2017, el Juzgado séptimo civil municipal de Santa Marta, notificó de la acción de tutela de radicado 094/ 2017 (2017-09400) promovida por el representante legal del Consorcio SETP, por presuntas vulneraciones a los derechos de petición y al debido proceso.
- El día 19 de mayo de 2017, el juzgado mencionado, nos notificó de la aceptación del desistimiento presentado por el accionante, donde solicitaron abstenerse de tomar una decisión de fondo y dar por terminado el proceso.
- El día 30 de mayo de 2017, el Juzgado promiscuo municipal de Ariguaní, El Díficil-Magdalena, nos notificó de la acción de tutela de referencia 2017-00102 promovida de igual forma por el representante legal del Consorcio SETP, por las mismas razones de hecho y de derecho, pero esta vez añadió los derechos del trabajo, y al mínimo vital, así mismo en el auto que ordenó dar trámite, dicho juzgado concedió la medida provisional solicitada por el accionante ordenando de manera textual lo siguiente: << a. **SUSPENSIÓN**

de toda actuación por parte del **SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTA MARTA – SETP SANTA MARTA- S,A.S** tendiente a la liquidación del CONTRATO LPN- 0001 DE 2015 DEL PROCESO LPN-O-201401>> y << b. **SUSPENSIÓN** de toda actuación del **SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTA MARTA – SETP SANTA MARTA- S,A.S** encaminada a realizar una nueva adjudicación de las obras que fueron pactadas en el **CONTRATO LPN- 0001 DE 2015 DEL PROCESO LPN-O-201401>>**

- El día 02 de junio fue respondida la tutela por parte de la entidad, manifestando nuestros fundamentos de defensa y desvirtuando los presentados por el accionante puesto que estaban alejados de la realidad, por lo que finalmente nos fue notificado la resolución del juzgado fallando a nuestro favor.
- El día junio 16 de 2017 se emitió fallo del juzgado el Juzgado promiscuo municipal de Ariguaní negando el amparo de los derechos invocados por el accionante consocio SETP 2015 recibido vía whatsapp de la secretaria del juzgado a la secretaria general de la Entidad y notificado por el 472 el día 21 de julio de 2017.
- El fallo en segunda instancia fue notificado a la entidad el día 28 de julio de 2017, del juzgado único promiscuo de familia de Plato Magdalena.
- Luego de varias citaciones para realizar la liquidación bilateral del contrato, esta se declara fallida y se procede el 18 octubre de 2017 a expedir el acto administrativo número 000203 mediante el cual se **LIQUIDA UNILATERALMENTE.**
- Contra el acto anterior el representante legal del consorcio SETP 2015 interpuso **RECURSO DE REPOSICIÓN**, y el apoderado de la aseguradora nacional de seguros presentó solicitud de nulidad.
- Para resolver lo anterior se expidió la resolución 000218 de noviembre 24 de 2017 que **ORDENA NO REPONER LA RESOLUCIÓN RECURRIDA.**

## 2. Técnica y financiera.

- Descripción de las Obras ejecutadas.

El estado actual de la obra de la Avenida del Ferrocarril entre Calle 22 y Calle 15 es uniforme. En las dos calzadas se realizaron intervenciones en la sección vial consistentes en la reconstrucción parcial de las placas del pavimento. Así mismo, se realizó la rehabilitación del espacio público, garantizando la accesibilidad para

personas con movilidad reducida, quedando pendiente la terminación de los sumideros en las bocacalles y sus conexiones al sistema de drenaje existente. Se instaló una parte del amueblamiento urbano, quedando pendiente la señalización vertical sobre los andenes y la señalización horizontal sobre la sección vial.

En el tramo de la Avenida del Ferrocarril entre las Calle 15 y Carrera 4ta., se observa discontinuidad en la obra. Se realizaron unas intervenciones parciales de redes de acueducto y alcantarillado entre las Calles 13 y 11 sobre la calzada sur.

En el espacio público se realizaron unas intervenciones irregulares, dejando sobre los andenes algunos tramos adoquinados y otros en la estructura base para la instalación de los adoquines, sobre las dos calzadas. En el separador central se realizaron demoliciones discontinuas del mismo y se encuentran las actividades constructivas inconclusas.

En la Calle 22 (Av. Ferrocarril – Cra. 1era.) la obra se encuentra sin terminar, ya que solamente se realizó parcialmente un tramo sobre la calzada norte entre la Avenida del Ferrocarril y la Carrera 8, con la reconstrucción de las placas de pavimento, la instalación de las redes húmedas y la rehabilitación del espacio público con detalles pendientes por ejecutar. En la calzada sur de este tramo, solo se realizó la demolición parcial del pavimento dejando expuestos los materiales de relleno de la estructura del pavimento. Ésta calzada quedo habilitada para el tráfico vehicular en contraflujo. Sobre la calzada norte entre las carreras 7 y 5, se realizó la demolición del espacio público, dejando la estructura del andén en base granular. En la sección vial se encuentra trabajando con tráfico regular bidireccional sobre cada calzada. Sobre la calzada Sur no se realizó ningún tipo de intervención.

Entre las carreras 5ta y 1ra, se realizó la intervención física del separador central quedando debidamente terminado.

Esta obra terminó con una liquidación unilateral, con un saldo por recuperar por la entidad mediante cobro coactivo según la siguiente relación.

Tabla 9. Resumen valor a recuperar

Mayor valor cobrado	2.503.521.126,4
Descuento por PMA	117.532.002,3
Multa ambiental	26.147.286,0
Multa por incumplimiento	424.893.426,0
Diferencia en pago Acta N° 1	1.754.451,5
<b>Total</b>	<b>3.073.848.292,2</b>
Devolución de retregarantía	303.008.991,0
<b>Total a devolver</b>	<b>2.770.839.301,2</b>

Fuente: SETP SANTA MARTA

En la actualidad este proceso se encuentra en la etapa de cobro coactivo.

Por último, se relacionan los procesos de conciliación y judiciales en contra de la entidad y sus resultados

Tabla 10. Procesos judiciales y de conciliación

DEMANDANTE	JURISDICCIÓN	TIPO DE PROCESO	AÑO DE INICIO	RESULTADO PARCIAL	RESULTADO FINAL A FECHA ACTUAL
Jorge Alberto Pereira Zagarra	Contencioso administrativa	Nulidad y restable.	2015	Favorable	Favorable
Luis Eduardo Martínez	Contencioso administrativa	Nulidad y restable.	2015	Favorable	Favorable
Leandra Filomena Escorcía Rincón y otro	Constitucional	Acción de tutela	2016	Favorable	Favorable
Manuel Zawady Barco	Constitucional	Acción de tutela	2016	Favorable	Favorable
José Alejandro Núñez Urdaneta	Constitucional	Acción de tutela	2016	Favorable	Favorable
Roberto Carlos Better Castiblanco	Constitucional	Acción de tutela	2016	Favorable	Favorable
Luis Alberto Rosado Bolaño	Constitucional	Acción de tutela	2016	Favorable	Favorable
José Alejandro Núñez Urdaneta	Procuraduría	Nulidad y restable.	2016	Se levantó acta de no conciliación	Pendiente notifiquen demanda para ejercer defensa
Ferretería del Cesar S.A.S.	Procuraduría	Reparación directa	2017	Se levantó acta de no conciliación	Pendiente notifiquen demanda para ejercer defensa
Consortio Vial MJC	Procuraduría	Reparación directa	2017	Se levantó acta de no conciliación	Pendiente notifiquen demanda para ejercer defensa
Orlando Paredes Bermúdez y otros	Contencioso administrativa	Reparación directa	2017	En trámite primera instancia	En trámite primera instancia
Ridis Márquez Mendoza	Procuraduría	Reparación directa	2017	Se levantó acta de no conciliación	Pendiente notifiquen demanda para ejercer defensa
Joaquín García Zúñiga	Procuraduría	Reparación directa	2017	Se levantó acta de no conciliación	Pendiente notifiquen demanda para ejercer defensa

Fuente: SETP SANTA MARTA

## 6. FINANCIERA

### 6.1. Ingresos y gastos 2013-2017

Cuando se asumió la gerencia del Ente Gestor en 2013, los recursos por parte del Distrito como aportes de cofinanciación al Proyecto, no contaban con las vigencias futuras aprobadas por el concejo de Santa Marta. Solo hasta diciembre de 2014, fue aprobado mediante Acuerdo 023, las vigencias futuras que hacían posible continuar con el Proyecto, tras tres intentos frustrados en aprobación del órgano coadministrador.

Actualmente, el acuerdo 023 es el que dicta los aportes que se giraron a partir de la vigencia fiscal 2015, y que serán giradas hasta la 2023, por parte del Distrito como aportes de cofinanciación al Proyecto.

Adicionalmente, la gerencia del Sistema Estratégico de Transporte Público durante el 2014, en conjunto con la Secretaría de Planeación de Santa Marta, formuló el proyecto de las redes húmedas de la Calle 22 y Avenida del Ferrocarril y los Puentes, al igual que la totalidad de los costos del Puente de la Carrera 5ta, con recursos del Sistema General de Regalías. Dichos recursos fueron aprobados por el OCAD previo al nombramiento de ejecutor del Proyecto, al Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta.

Para finalizar, se hicieron los convenios interadministrativos necesarios para que el Distrito de Santa Marta enviara dichos recursos para la ejecución de la construcción y rehabilitación de las redes de servicios públicos de las obras que se realizaron en cada una de las vigencias.

Con respecto a los otros recursos del convenio, a partir de la vigencia 2015, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público empezó a girar los recursos como se muestra en la Tabla 11, bajo los créditos de préstamo 2575/OC-CO y 2576/TC-CO del Banco Interamericano de Desarrollo con el Ministerio de Transporte, para la financiación de la contrapartida nacional.

Desde el 2015 que empezaron a girar recursos de la Nación con fuente BID, se han girado a la fecha \$67.635 millones, los cuales se han ejecutado de manera eficiente y cuentan con el visto bueno del Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Banco Interamericano de desarrollo. Inclusive este último ha destacado al Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta, como uno de los mejores Sistemas del país, en su ejecución y planeación de las obras realizadas.

Tabla 11. Ingresos 2013 - 2017

	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
ICLD	\$2.737.662.467		\$ 5.660.120.000	\$ 7.191.554.502	\$ 9.342.374.272	\$ 24.931.711.241
SGP	-	\$1.861.316.014	\$ 1.550.107.119	\$ 1.928.382.809	\$ 2.371.988.418	\$ 7.711.794.360
REGALIAS			-			-
OCAD	-	\$5.273.862.528	-			\$ 5.273.862.528
<b>TOTAL APORTES DE COFINANCIACION DISTRITO</b>	\$2.737.662.467	\$7.135.178.542	\$ 7.210.227.119	\$ 9.119.937.311	\$ 11.714.362.690	\$ 37.917.368.129
APORTES NACION	-	-	-	-	-	-
OTRAS FUENTES (BID) 2575	-	-	\$11.189.454.608	\$36.858.035.174	\$19.249.595.665	\$67.297.085.447
OTRAS FUENTES (BID) 2576	-	-	-	-	\$ 338.471.861	\$ 338.471.861
<b>TOTAL APORTES DE COFINANCIACION NACION</b>	\$ -	\$ -	\$11.189.454.608	\$36.858.035.174	\$19.588.067.526	\$67.635.557.308
<b>TOTAL COFINANCIACION</b>	\$2.737.662.467	\$7.135.178.542	\$ 18.399.681.727	\$ 45.977.972.485	\$ 31.302.430.216	\$105.552.925.437

Tabla 12. Ejecución gastos de inversión 2013 - 2017

N°	CONCEPTO	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
1	Infraestructura (Obras Viales)	-	-	\$ 12.320.092.059	\$ 18.045.164.591	\$ 23.727.697.672	\$54.092.954.322
	Calle 30 Predios	\$ 4.708.042	\$ 44.974.320	\$ 548.354.604	\$ 5.402.357.002	\$ 4.774.431.320	\$10.774.825.288
2	Term. Transferencia y Abordaje	-	-	-		\$ 11.843.507.769	\$11.843.507.769
	Otros Predios	-	\$1.541.818.913	\$ 5.397.246.843	\$ 1.048.390.849	\$ 2.204.000.000	\$10.191.456.605
3	Sistema de Control SETPC	-	-	-	-	-	-
4	Semáforos	-	-	-	-	-	-
5	Gerencia del Proyecto	\$1.127.765.867	\$1.304.633.766	\$ 1.745.545.866	\$ 2.060.141.351	\$ 3.213.633.233	\$ 9.451.720.083
6	Elaboración de Diseños	-	\$ 5.465.282	\$ 764.282.506		\$ 860.696.861	\$ 1.630.444.649
7	Interventoría	\$ 98.845.173	\$ 67.692.000	\$ 497.631.580	\$ 1.278.238.492	\$ 938.266.665	\$ 2.880.673.910
8	Costos Financieros	-	-	-	-	-	-
9	Patios y Talleres	-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>		<b>\$1.231.319.082</b>	<b>\$1.231.319.082</b>	<b>\$ 2.964.584.281</b>	<b>\$ 21.273.153.458</b>	<b>\$ 27.834.292.285</b>	<b>\$47.562.233.520</b>

Fuente: SETP SANTA MARTA

## 6.2. Presupuesto de gasto de inversión 2018

Tabla 13. Presupuesto de gasto de inversión 2018

ID	Concepto	PRESUPUESTO
23	TOTAL INVERSIÓN	\$ 46.923.792.679
2301	INFRAESTRUCTURA	\$ 21.926.359.612
230101	Total Construcción/Rehabilitación de Obras Civiles	\$ 20.011.758.641
23010101-02	Av. Ferrocarril (Cra 1- Cl 22) y Calle 22 (Av. Ferr - Cra 1) BID 2575	\$ 6.851.909.328
23010102-06	Puente Av. Bavaria BID 2575	\$ 6.286.176.037
23010103-07	Puente Av. Bavaria BID 2576	\$ 223.555.576
23010104-06	Terminal de Gaira BID 2575	\$ 2.450.117.700
23010105-07	Terminal de Gaira BID 2576	\$ 4.200.000.000
230102	Interventorías, diseño de Terminales y consultorías	\$ 1.914.600.971
23010201-03	Av. Ferrocarril (Cra 1- Cl 22) y Calle 22 (Av. Ferrocarril - Cra 1)	\$ 411.114.560
23010202-03	Puente Av. Bavaria	\$ 390.583.897
23010203-03	Terminal de Gaira	\$ 420.000.000
23010204-03	Diseño de Terminales y Patios y Talleres	\$ 692.902.514
2302	PLAN DE REASENTAMIENTO	\$ 16.125.915.263
230201-06	Adquisición de predios BID	\$ 739.996.651
230202-02	Adquisición de predios Distrito	\$ 964.510.422
230203-06	Adquisición de predios BID	\$ 13.621.408.190
230204-03	Logística de adquisición de predios	\$ 800.000.000
2303	GERENCIA DEL PROYECTO	\$ 3.410.000.000
230301-02	Área financiera contable y jurídica	\$ 645.000.000
230302-02	Área de gestión de compra de predios y reasentamiento	\$ 1.100.000.000
230303-02	Área de infraestructura	\$ 480.000.000
230304-02	Área de operaciones	\$ 350.000.000
230305-02	Área de comunicaciones y apropiación social	\$ 245.000.000
230306-02	Asesorías y acompañamientos	\$ 190.000.000
230307-02	Logística de inversión (Costos de movilización - Compra de tiquetes - Equipos de cómputo)	\$ 400.000.000
2304	Recursos del SGR aprobados por el Ocad	\$ 1.838.169.840
230401-08	Disponibilidad inicial de Recursos del SGR aprobados por el Ocad	\$ 1.838.169.840
2305	Cuentas por pagar	\$ 3.623.347.964
230501-07	Contratistas de Obra con fuente BID 2576	\$ 3.623.347.964

Fuente: SETP SANTA MARTA

Para el año 2018, el SETP cuenta con un presupuesto aprobado, a 28 de diciembre de 2017, por los miembros de Junta Directiva por valor de \$ 54.019 millones de pesos.

Se destaca dentro del presupuesto, la construcción de la primera Terminal de transferencia del Sistema, ubicada en Gaira, con la cual se cumple con uno de los hitos para dar inicio a la operación del Sistema; y en materia predial, la continuación del proceso de adquisición predial por 15.325 millones de pesos.

## 7. METAS 2018

Se dejan estructurados los planes de acción de todas las áreas de la Entidad y se trabaja en tareas específicas que apuntan al cumplimiento de las metas del Sistema Estratégico

de Transporte Público de Santa Marta en el Plan de Desarrollo 2016-2019, Unidos por el cambio, Santa Marta ciudad del buen vivir.

Tabla 14. Metas 2018 del SETP SANTA MARTA en el PDD 2016-2019

META DEL PLAN DE DESARROLLO 2016-2019	META 2018
<b>Construir 2 Terminales de Transferencia</b>	Construcción de Terminal de Transferencia de <b>Gaira</b>
<b>Aumentar en 18.4 kilómetros las vías intervenidas por el SETP</b>	Construcción de 0,92 km de infraestructura vial de: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Calle 30 (Cra 9-CRa 12) – 0,27 km</li> <li>▪ Puente Av. Bavaria 0.17 km</li> <li>▪ Av. Ferrocarril y Calle 22 0.49 km</li> </ul>
<b>Construir 2 kilómetros de ciclorrutas</b>	Construcción de 0,27 km de cicloinfraestructura de: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Calle 30 (Cra 9-CRa 12) – 0,27 km</li> </ul>
<b>Aumentar en 37,2 los kilómetros de Paisajismo de vías intervenidas: Andenes y alamedas</b>	Construcción/Rehabilitación de 1,84 km de espacio público de: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Calle 30 (Cra 9-CRa 12) – 0,54 km</li> <li>▪ Puente Av. Bavaria - 0.33 km</li> <li>▪ Av. Ferrocarril y Calle 22 - 0.98 km</li> </ul>
<b>Implementar a 2019 la utilización de la multimodalidad en la movilidad de la ciudad</b>	Movilidad de peatones, ciclousuarios y usuarios de transporte público: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Expedición de acto administrativo que da los parámetros operacionales del SETP</li> <li>▪ Licitación de los agentes tecnológicos de la operación: SGCF; SRC, SIU</li> </ul>
<b>Aumentar en 19.652 los viajes diarios en transporte público colectivo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entrada en circulación de la nueva tipología de la flota vehicular</li> <li>▪ Implementación de cicloparqueaderos en varios puntos de afluencia de la ciudad, para incentivar la movilidad sostenible</li> <li>▪ Implementación de nuevas rutas del SETP como incremento de la cobertura</li> </ul>

Fuente: SETP SANTA MARTA

