



# INFORME DE GESTIÓN 2019

UNIDOS POR EL CAMBIO, SANTA MARTA – CIUDAD DEL BUEN VIVIR

## INTRODUCCIÓN

El Sistema Estratégico de Transporte Público S.A.S., ha venido desarrollando las actividades que fueron establecidas en el documento CONPES 3548 del 24 de noviembre de 2008, para dar inicio a la operación del Sistema.

Desde el primer día de la administración del Alcalde Rafael Alejandro Martínez, se determinó llevar a cabo una política de continuidad en los procesos que venían en ejecución en el Distrito de Santa Marta, por ello se estableció en el eje cuatro del Plan de Desarrollo Distrital: Santa Marta Unidos por el cambio, Santa Marta ciudad del buen vivir, continuar con el proyecto de ciudades amables que poco a poco ha aportado al mejoramiento de las condiciones de movilidad multimodal de los habitantes de Santa Marta.

Las acciones del 2019 descritas en el Informe de Gestión entregado por la Gerencia de la entidad, cumple con lo descrito en el artículo 47 de la ley 222 de 1995, describiendo la evolución de los negocios y la situación económica, administrativa y jurídica de la sociedad.

Este informe será publicado en la página WEB de la entidad de acuerdo al artículo 11 de la ley 1712 de 2014 *“Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones”*.

El informe de Gestión de la vigencia 2019 de conformidad con el concepto No. 15798 del 2 de noviembre de 2013 de la Superintendencia de Sociedades, donde se determinó que las Sociedades por Acciones Simplificadas están sujetas a las disposiciones del Código de Comercio y su reglamentación, conlleva a que este tipo de sociedades en lo que refiere a los Informes de Gestión con destino a la Asamblea General de Accionistas son regulados por el artículo 47 de la Ley 222 de 1995 modificado por el artículo 1º de la Ley 603 de 2000.

Una vez analizados los aspectos legales a continuación se describe el anexo Informe de Gestión 2019 ajustado del Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta S.A.S.

A continuación, se describen las indicaciones sobre:

1. Los acontecimientos importantes acaecidos después del ejercicio
2. La evolución previsible de la sociedad
3. Las operaciones celebradas con los socios y con los administradores

UNIDOS POR EL CAMBIO, SANTA MARTA – CIUDAD DEL BUEN VIVIR

4. El estado de cumplimiento de las normas sobre propiedad intelectual y derechos de autor por parte de la sociedad

## 1. LOS ACONTECIMIENTOS IMPORTANTES ACAECIDOS DESPUÉS DEL EJERCICIO.

Con posterioridad al 31 de diciembre de 2019, y hasta la fecha de este informe, no se ha presentado ningún tipo de situación o acontecimiento positivo o negativo que afecte o comprometa la evolución económica, financiera u operacional de la Entidad. A continuación, se presentan las actividades relevantes, ejecutadas en el transcurso del año en cuestión:

### 1.1 GESTIÓN TÉCNICA - INFRAESTRUCTURA

Para lograr la adecuada prestación del servicio de transporte público colectivo en la ciudad de Santa Marta, el SETP dispone el área de infraestructura para planificar y hacer seguimiento a la ejecución de los contratos de obras civiles de construcción, rehabilitación y optimización de vías y espacio público de los principales corredores viales de la ciudad por donde circularán los buses del Sistema.

#### 1.1.1 OBRAS

En el año 2019 se siguió con a la ejecución del Puente Av. Bavaria; así mismo con la rehabilitación de la Av. del Rio entre Carreras 4ta y 5ta y la ejecución de las obras de la terminal de transferencia de Gaira.

##### 1.1.1.1 PUENTE AV. BAVARIA

Fue puesto en operación el puente vehicular de la Avenida Bavaria sobre el río Manzanares, una obra más que transforma a la Ciudad del Buen Vivir, teniendo como porcentaje de avance físico el 100% con la puesta en funcionamiento de esta infraestructura, son cuatro los puentes que el Sistema Estratégico de Transporte Público, le entregan a Santa Marta de, los primeros fueron los de las carreras 4, 5 y 19; impactando en esto últimos cinco años la movilidad de la ciudad y con ello la calidad de vida de los samarios.

Esta obra fue puesta en funcionamiento con la presencia de la vicepresidenta de la República Marta Lucia Ramírez; el viceministro de Transporte Juan Camilo Ostos; el alcalde – Rafael Martínez y el gerente del Sistema Estratégico de Transporte Público -SETP- Luis Guillermo Rubio.

UNIDOS POR EL CAMBIO, SANTA MARTA – CIUDAD DEL BUEN VIVIR

Esta infraestructura, tuvo un valor de \$8.264 millones, de los cuales la Nación aportó \$6.925 millones, y es fundamental no solo para la implementación del Sistema Estratégico de Transporte, sino para facilitar la conexión del Norte con el Sur de la ciudad.

## 1.2 CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

El impacto de su construcción está en la apertura de una nueva conexión vial que dispone de doble calzada con dos carriles por sentido, conectando la Avenida Bavaria, en el sector del Minuto de Dios, con la Calle 30 a la altura de la Carrera 10; facilita el incremento del número de viajes de 300 a 6 mil por día, lo que sin duda impacta positivamente la movilidad en el Distrito.

Este puente vehicular, no solo une a la Avenida Bavaria con la Calle 30, sino que también descongestiona el tráfico vehicular que solía presentarse en el antiguo puente de La Platina durante horas pico. Por la estructura transitarían tres rutas de buses de la calle 22 que dispondrá el SETP. Así mismo recupera la ronda hídrica del río Manzanares en el sector de Bavaria, al contar con plazoletas adoquinadas a su alrededor para el esparcimiento de la familia y el embellecimiento del paisaje urbano. Además, tiene reposición de redes húmedas y reubicación de redes secas; alumbrado público, y pavimento rígido en concreto hidráulico en las vías de acceso.





### VISTA AÉREA PUENTE AV. BAVARIA

#### 1.2.1.1 AV. DEL FERROCARRIL ENTRE CARRERAS 1ERA Y 3ERA.

Esta obra cuenta con un presupuesto de \$1.782 millones de pesos, fue realizada por una licitación Pública, y una duración de 3 meses; el oferente ganador fue la empresa B & P CONSTRUCCIONES S.A.S

UNIDOS POR EL CAMBIO, SANTA MARTA – CIUDAD DEL BUEN VIVIR

La obra de rehabilitación y adecuación del corredor vial urbano de la Av. del Ferrocarril (Cra 1era – 3era), fueron intervenidos 300 metros lineales de pavimento, y 1883 m2 de espacio públicos, totalmente aptos para personas con movilidad reducida se encuentra en un 100% de ejecución, y fue puesta en operación al público el día 29 de julio de 2019.



Fuente SETP Santa Marta

#### 1.2.1.2 AVENIDA DEL RÍO (CRA. 5TA – AV. DEL FERROCARRIL)

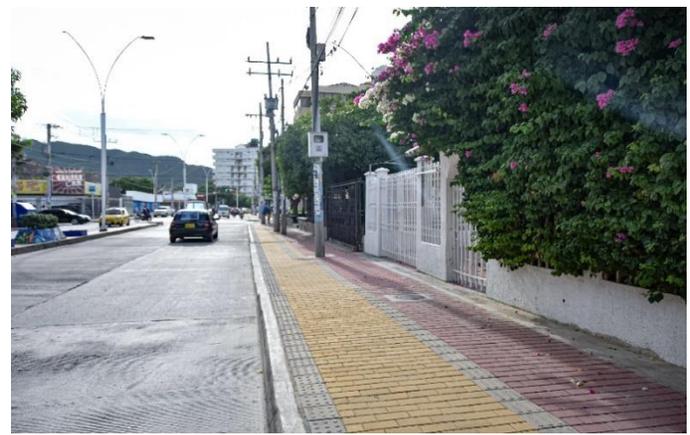
La obra que desarrollada sobre la Avenida del Rio entre la Avenida del Ferrocarril y la Carrera 5ta consistió en la reconstrucción y adecuación del pavimento, ampliación del espacio público existente.

A corte de 31 de diciembre de 2019, esta obra presenta un avance de 100%, representado en la intervención del 1.1 kilómetros de vías; así mismo en la instalación de red de alcantarillado y la recuperación de 5.461 metros cuadrados de espacio público.

Esta obra fue puesta en funcionamiento el día 6 de septiembre del año en curso contando con una inversión de \$5.275 millones de pesos.

Esta obra fue puesta en funcionamiento con la presencia de la vicepresidenta de la República Marta Lucía Ramírez; el viceministro de Transporte Juan Camilo Ostos; el alcalde – Rafael Martínez y el gerente del Sistema Estratégico de Transporte Público -SETP- Luis Guillermo Rubio.





Fuente SETP Santa marta

### 1.2.1.3 TERMINAL DE TRANSFERENCIA DE GAIRA

La obra desarrollada de la Terminal de Transferencia de Gaira, conto con una inversión de 10.874 millones de pesos los cuales fueron invertidos en construcción de la estructura metálica, mampostería, cubierta, instalación hidrosanitaria, vías y andenes, paisajismo general y cerramiento. La terminal de Gaira es la primera de las tres terminales y cuatro patios de Santa Marta. Y fue puesta en funcionamiento el día 28 de diciembre de 2019, esta se entrega para su dotación y desarrollo de actividades operacionales.

La estructura alojará, a corto plazo, el Centro de Control de la operación del Sistema y contará con zonas comerciales, wifi gratuito e información al usuario, bici-parqueadero, zonas verdes y jardines con sistema de riego autónomo. Al igual que una cubierta que mejora la sensación térmica en su interior y paneles fotovoltaicos con el fin de generar su autonomía energética.

UNIDOS POR EL CAMBIO, SANTA MARTA – CIUDAD DEL BUEN VIVIR

Contará con plataforma de intercambio de pasajeros y circulación de peatones y de personas en con movilidad reducida. De igual manera, zonas de espera con de subida y bajada, diferenciados por elementos ligeros como mobiliario o señalización horizontal y vertical.

Asimismo, la obra tendrá locales comerciales, islas de venta o comercial, oficinas para taquillas de ventas de pasajes, baterías de baños públicos, cajeros automáticos, mogadores para explotación publicitaria, informadores dobles de rutas y sistema de video para vigilancia o monitoreo.

También facilitará información al usuario sobre las rutas, su frecuencia y los horarios de funcionamiento. Además, permitirá el acceso y conexión controlada de autobuses intermunicipales con los del servicio urbano y taxis.

Igualmente, servirá para varias rutas del Sistema con un solo pasaje a través del pago con tarjetas o recaudo electrónico, cuya etapa avanzará de forma periódica.



Fuente SETP Santa Marta

UNIDOS POR EL CAMBIO, SANTA MARTA – CIUDAD DEL BUEN VIVIR

## 1.3 GESTIÓN OPERACIONES

### 1.3.1.1 ACTUALIZACIÓN DE ESTUDIOS DE ESTRUCTURACIÓN

Los estudios de Estructuración Técnica legal y financiera del SETP de Santa Marta, obedecen a estudios realizados entre los años 2014 y 2015, por lo que se requiere su actualización constante a partir no solo de su base de cálculo, sino también a partir de los cambios técnicos, tecnológicos y jurídicos en materia de transporte.

El área de operaciones del Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta ha venido adelantando la actualización de dichos estudios, así como la elaboración de documentos técnicos, jurídicos y financieros encaminados con la implementación del SETP en el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta.

Del mismo modo, fue entregada la presentación de las especificaciones técnicas de la nueva flota y las consideraciones finales para el mantenimiento de los autobuses que operarán durante la transición del Sistema de Transporte Colectivo al SETP Santa Marta y se presentó el presupuesto general de la adecuación de la flota actual que ingresaría al nuevo Sistema Estratégico de Transporte Público.

Resultados:

### 1.3.2 MODELOS FINANCIEROS

Se realizó la actualización financiera de los diferentes actores considerados por el SETP como requeridos para la correcta implementación del mismo, así:

- Operador de transporte:

Fuentes de Pago	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tarifa: \$ 1430 por Pasajero. (pesos del 2019)</li> </ul>
Inversión (CaPex)	<ul style="list-style-type: none"> <li>\$ 266.174 millones de Pesos Corrientes</li> </ul>
Deuda:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Monto: \$ 22.050 millones de pesos corrientes en 4 desembolsos.</li> <li>Tasa Prestamo : DTF + 5</li> <li>Tiempo : 10 años</li> <li>Cobertura. : 1,30x veces</li> </ul>
Equity:	<ul style="list-style-type: none"> <li>\$9.450 millones de pesos corrientes en 4 desembolsos</li> </ul>

*Fuente: elaboración propia*

- Recaudo, Control de flota e información al Usuario:

Este componente ha sido evaluado en distintas modalidades de implementación, pasando por Concesión, Sociedad de Economía Mixta (solución recomendada), y la separación de roles en provisión de equipos - operación, mantenimiento y reposición por separado (desarrollado en mesas con Ministerio de Transporte), obteniéndose los siguientes resultados para este último:

Crédito Proveedor:

<i>Fuentes de Pago</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarifa: \$ 48,44 por Pasajero. (pesos del 2019)</li> <li>• Recursos Conpes: 5 mil millones de Pesos</li> </ul>
<i>Inversión (CaPex)</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• \$ 25.230 millones de Pesos IVA Incluido. (Tres Componentes: Recaudo, Gestión de Flota e Info Usuario)</li> </ul>
<i>Deuda:</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monto: \$ 21.200 millones de Pesos</li> <li>• Tasa Prestamo : DTF + 5</li> <li>• Tiempo : 10 años</li> <li>• Cobertura. : 1,30x veces</li> </ul>

Fuente: elaboración propia

Operación Recaudo:

<i>Fuentes de Pago</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarifa: \$ 128 por Pasajero. (pesos del 2019)</li> </ul>
<i>Aportes de Equity</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• \$ 760 millones de Pesos para Capital de Trabajo</li> </ul>
<i>OpEx (Operation Expenditure)</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• % Recaudo Externo : 80%</li> <li>• Costo Transferencia : 2%</li> </ul>

Es importante resaltar que a partir que el 08 de noviembre de 2019, mediante Decreto Distrital 459, las empresas del transporte público Colectivo realizarán la inversión correspondiente a este componente con cargo a la tarifa.

- Ente Gestor

Se modeló el Ente Gestor sobre la base del mantenimiento de la infraestructura, la supervisión de la operación e interventoría al componente tecnológico, obteniéndose un resultado de \$65 pesos por pasajero sobre la tarifa.

El resultado final observa el hecho de optimizar la operación de las actuales empresas con el fin de poder incluir financieramente los componentes y actores requeridos para la operación del SETP, manteniendo su costeabilidad y sostenibilidad.

La tarifa técnica final arroja un resultado en pesos de 2019 de \$1764:

	<b>AÑO base 2019</b>
Operador de transporte:	\$1.430
Operador de recaudo:	\$135
Equipos Tecnología:	\$49,26
Ente gestor:	\$65
Tarifa técnica:	\$1.679,26
Tarifa usuario:	\$1.800
Fondos:	\$120,74

### 1.3.3 PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

Las fases del Plan de Implementación se actualizaron en función del número de autobuses que se desvinculan del Sistema por vida útil y el ingreso real de la Infraestructura, así:

No.	Fase	Descripción	Duración Aproximada
1	Operativa Transicional I	Se pasa de las rutas actuales (29 Rutas) a las nuevas rutas (22 Rutas) y se realiza la instalación de los equipos a bordo de los autobuses	9 meses ( A Partir de la Adjudicación de la tecnología)
2	Operativa Transicional II	Se cuenta con tecnología y todas las rutas reestructuradas y se espera el ingreso del resto de la Infraestructura.	Hasta la implementación del último Patio y Terminal.
3	Operativa Completa	Se cuenta con toda la infraestructura.	Indefinida

Para la implementación del Sistema, se requiere la reorganización (optimización) del Sistema TPC actual, pasando de 28 rutas actuales a 22, las cuales deberán implementarse en función del componente tecnológico de manera gradual:

Mes Desimplementación / Implementación	RUTAS TPC SALIENTES				RUTAS SETP ENTRANTES				Vehículos en el Sistema						
	Código	Nombre	No. Vehículos por Ruta	Total de Vehículos por Mes	Código	Nombre	No. Vehículos por Ruta	Total de Vehículos por Mes							
1	4	Santa Rita - Taganga	35	148	2	Ruta 4	32	115	762						
	24	20 de Octubre-Sta Rita-	30												
	26	San Jorge-San Pablo*	32												
	27	Rosalía-Dto Troncal-Don Jaca*	25												
	11	Bonda-La U-La Paz	26												
2	3	Aeropuerto	30	140	1	Ruta 1	14	129	751						
	6	Minuto - Bastidas	50												
	1	Rodadero-Gaira	30												
	2	Gaira - Rodadero	30												
	7	Yuca-Rodadero	30												
3	20	Av del Río-Curinca	24	79	4	Ruta 7	21	83	755						
	22	Sta Rita-Almendro	25												
	19	Ruta 27	43												
4	8	Rodadero-Gaira-Nacho Vives	25	105	10	Ruta 14	25	38	688						
	14	Don Jaca-Timayui	28												
	15	Don Jaca-La 30-Timayui	24												
	16	Ciudad Equidad-Yuca-Cristo Rey	28												
5	9	Pantano	20	82	12	Ruta 16	36	100	706						
	13	Ondas del Caribe	30												
	18	Av del Río-Directo Bastidas	32							17	Ruta 21	15			
													17	Ruta 25	25
6	5	La 30-Cruz Roja-Almendro-Bastidas	50	241	5	Ruta 8	15	67	532						
	10	11 de Noviembre-La 39	30												
	12	Don Jaca-Libano	30												
	17	Cristo Rey-Bastidas	20												
	19	Unimag-Almendro-Sta Rita	30												
	21	Av del Río-Calle 6	26												
	23	La U-Minuto-Almendro	25												
25	Bastidas-Av del Río	30													
<b>Total:</b>				<b>795</b>	<b>Total:</b>				<b>532</b>						

\*Rutas retiradas en la actualidad.

## RESULTADOS FLOTA DE AUTOBUSES

- **Escenario inicial de Operación (2019):** 532 Autobuses (Autobuses Actuales 607)
- **Escenario (2039):** 397 Autobuses (40 Padrones, 237 Busetones, 120 Microbuses) 100% GNV

UNIDOS POR EL CAMBIO, SANTA MARTA – CIUDAD DEL BUEN VIVIR

### 1.3.3.1 Operación de la Terminal de Gaira

Con el fin de dar funcionamiento a la terminal de Gaira, a partir de su entrega final por parte del contratista de obra, el área de operaciones ha adelantado la estructuración y modelación financiera de los procesos requeridos para su óptimo funcionamiento y sostenibilidad. Para ello, se estructuraron los siguientes procesos:

- Dotación. (Recursos Distrito)
- tecnología (información al usuario, monitoreo y Publicidad. (Recursos Distrito)
- señalización y señalética (Recursos Convenio de Cofinanciación).
- Vigilancia.

### 1.3.3.2 Paraderos

El área de Operaciones realizó la estructuración del proceso para la construcción e instalación de 1140 paraderos, de los cuales 67 contarán con mobiliario tipo M10, mediante proceso de Licitación Pública LPN-O-2019-02.

El contrato en ejecución obedece al contrato LPN-2019-01, tiene fecha de inicio de 20 de noviembre de 2019 con una ejecución de 4 meses hasta el 20 de marzo de 2020.

Entre las características mas relevantes, se tiene:

#### 67 Paraderos M10

- ⑩ Mobiliario Urbano (banca)
- ⑩ Mupi (Publicidad)
- ⑩ Alimentación Eléctrica por Panel Solar. (0 Costo de Energía)
- ⑩ Señalética de Rutas.
- ⑩ Demarcación Vial.

#### 1140 Veletas o Colombinas

- ⑩ Señalética de Rutas
- ⑩ Demarcación Vial.



### 1.3.3.3 Diseños TT Mamatoco, PT Mamatoco, PT Lucha y PT Líbano

Bajo el mismo propósito de implementación del SETP, el área de operaciones finalizó la estructuración de los procesos requeridos para la contratación del diseño de la terminal y el patio taller de Mamatoco, el Patio Taller la Lucha y el Patio Taller Líbano (ubicado en Santa Cruz).

Así mismo, el área de operaciones realizó la presentación de la justificación de la compra de predios para la construcción de los carriles de acceso a la Terminal de Transferencia de Mamatoco que permitiría la optimización de los tiempos de atención de la demanda de pasajeros del Sistema y los recorridos de las rutas que utilizarán dicha Terminal.

Los procesos de licitación para los diseños de la infraestructura anteriormente mencionada, actualmente se encuentran en proceso de licitación y tienen como fecha proyectada para el inicio de ejecución en el mes de febrero de 2020. Los procesos contarán con un periodo de ejecución de 4 meses, por lo que se contaría con la contratación de las obras a finales de 2020.

### 1.3.3.4 Decretos Para la Implementación del Sistema

En materia Jurídica, el área de Operaciones proyectó dos decretos para la implementación gradual del Sistema Estratégico de Transporte Público de la Ciudad de Santa Marta, de la siguiente forma:

- Decreto Distrital 459 de noviembre de 2019, Por medio del cual se dictan unas disposiciones para la implementación de la plataforma tecnológica en el transporte público colectivo del Distrito, Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta en el Marco de la Implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público.
- Decreto Distrital 544 de diciembre de 2019, Por el cual se dictan unas disposiciones en materia de concentración de la flota, suministro de combustible, mantenimiento de flota y reestructuración de las rutas del transporte público colectivo en el marco de la transición hacia la implementación del sistema estratégico de transporte público en el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta.

### 1.3.3.5 Otros procesos adelantados

Con el fin de dar paso a la operación del Sistema Estratégico de Transporte Público de la ciudad de Santa Marta, el SETP ha venido realizado, entre otras actividades:

- Proyección del Manual del Usuario del Sistema.
- Estructuración del Decreto final de Habilitación para la Operación del Sistema.
- Derrotero de Rutas, Nombres y Colores.
- Modelación financiera de Ingresos Colaterales.
- Uso y explotación de la infraestructura.
- Estructuración de procesos de formación para conductores con el SENA.
- Modelación de rutas.
- Proyección de Operación de Patios.
- Evaluación de implementación de flota a Gas con Gases del Caribe.

### 1.3.4 AVANCE PLAN DE DESARROLLO (Plataforma SIGOB)

INDICADORES SETP- PDD							
INDICADOR	META	UND	AVANCE A LA FECHA	UND	PARTICIPACIÓN % (Indicador/ Total de indicadores)	AVANCE % POR INDICADOR	AVANCE CON RESPECTO A LA META
INFRAESTRUCTURA VIAL	18,4	KM	14,7275	KM	14,29%	11,44%	80,04%
ANDENES Y ALAMEDAS	37,2	ML	30,08	ML	14,29%	11,55%	80,86%
TERMINALES	2	UND	0,68	UND	14,29%	4,86%	34,00%
KILOMETROS DE CICLOVIAS	2	KM	0,58	KM	14,29%	4,14%	29,00%
METROS LINEALES DE CICLOVIAS	750	ML	580	ML	14,29%	11,05%	77,33%
AUMENTAR VIAJES DIARIOS	19652	19653	19652	Viajes diarios	14,29%	14,29%	100,00%
MULTIMODALIDAD	37,2	KM	27,98225	KM	14,29%	7,78%	54,44%
	2	KM	0,58	KM			
	19	Veh (50 pax)	19	Veh (50 pax)			
	86	Veh (con tecnología)	0	Veh (con tecnología)			
	1	Terminal Gaira	0,68	Terminal Gaira			
<b>TOTAL</b>					<b>100%</b>	<b>65,12%</b>	<b>65,10%</b>

UNIDOS POR EL CAMBIO, SANTA MARTA – CIUDAD DEL BUEN VIVIR

## 2. LA EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LA SOCIEDAD

El **SETP SANTA MARTA S.A.S.**, fue creada con la finalidad de poner en funcionamiento el sistema estratégico de transporte de la ciudad de Santa Marta, en el desarrollo del objeto por el cual fue constituido se ha avanzado satisfactoriamente conforme los cronogramas establecidos y teniendo como co-financiadores a la Nación y al Distrito de Santa Marta.

La actual Gerencia del SETP Santa Marta, estudia la posibilidad de darle un nuevo norte a la sociedad, buscando con ello poder hacerla participe una vez entre en operación el sistema estratégico de transporte. Cambiando con esto las dos opciones que se manejaron en anteriores informes de gestión que daban como evolución previsible que una vez se cumpliera con la puesta en marcha del sistema la sociedad debía ser disuelta y liquidada.

Una vez las posibilidades se encuentren en un mejor esquema serán dadas a conocer a la Junta Directiva y a la Asamblea de Accionista para conocer sus opiniones y determinar su viabilidad desde el punto de vista de las funciones de cada órgano.

## 3. GESTIÓN PREDIAL Y REASENTAMIENTO

La puesta en marcha del Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta, se proyecta para el 2020 el 100% de la adquisición predial del proyecto de la calle 30 en los tramos faltantes. Lo que supone para la entidad, un importante trabajo en materia de preparación para el reasentamiento de las familias asentadas en los sectores a intervenir por el ente gestor, siendo el abordaje del equipo interdisciplinario de reasentamiento un elemento importante para dar respuestas efectivas, eficientes y pertinentes acorde a lineamientos establecidos en el marco de política de reasentamiento.

### 3.1 Procesos de Gestión Predial y Planes de Reasentamiento en Cierre

#### 3.1.1 Proyecto Terminal de Transferencia de Gaira:

En este proyecto se encontraron 10 predios que fueron impactados por el proyecto Terminal de Transferencia Gaira y 7US, a la fecha se han entregado el total de predios requeridos, para un cumplimiento del 100%. Las 7US correspondiente a:

- **1 USE** – El propietario del predio desarrolla actividad económica (Empresa procesadora de alimentos para animales) y cuenta con varios arrendatarios que desarrollan actividad comercial);

- **5 USA** – Son actividades comerciales entre las que se encuentran; Taller Automotriz, Almacén de Venta de repuestos de auto (cerrado), Carpintería, Almacenaje de madera y Antena de Telecomunicaciones)
- **1 USR** – Una de las propietarias cuenta con un contrato de arrendamiento con una empresa de telefonía celular, por causa de la ubicación o servidumbre de una antena de telecomunicaciones, y en otro de los predios arrendaba el espacio a un aviso publicitario que actualmente se encuentra inactivo.

Para ejecución del proyecto Terminal de Transferencia de Gaira se proyectó un presupuesto inicial por valor total de 7.765.392.229 del cual \$7.586.368.229, Luego de la ejecución del plan de reasentamiento, el presupuesto ejecutado fue de \$7.111.136.324, presentando una variación con respecto al presupuesto proyectado por un valor de \$654.255.905, esta diferencia se presenta debido a que, en el momento de efectuar el pago de las compensaciones y reconocimientos económicos, los documentos que soportan los gastos en los que incurren las unidades sociales están por debajo del monto estimado.

Se realizó seguimiento a las unidades sociales que reubicaron sus actividades; manifestando haber reestablecido sus condiciones económicas y algunas de ellas, expresaron que este cambio había superado sus expectativas, debido a que logro crecer en su modelo de negocio.

El plan de Cierre se elaboró con base en el seguimiento realizado a las unidades sociales para aprobación del BID.

### 3.1.2 Proyecto Terminal de Transferencia de Mamatoco:

En este proyecto se adquirió 1 predio con 20 unidades sociales para compensaciones y/o reconocimientos económico, de la cuales fueron elegibles y compensadas 19 unidades sociales debido a que en una de ellas, se encuentra asentada la antena de Colombia móvil S.A, que según el contrato establecido con el arrendador del lote donde se estableció en una de sus cláusulas, que en caso de venta del predio, se debe garantizar la cesión del contrato so pena del pago de indemnizaciones por daños y perjuicios a favor de Colombia Móvil. Hasta la fecha no se ha determinado la cesión del contrato y por ende no se ha incurrido en gastos de desmonte, traslado y reinstalación, por lo cual se cumplió en un 100% este indicador.

El plan de Cierre se elaboró con base en el seguimiento realizado a las unidades sociales para aprobación del BID.

Para ejecución del proyecto Terminal de Transferencia de Mamatoco en el año 2016 se proyectó un presupuesto inicial por valor total de \$6.551.259.409,00, Luego de la ejecución del plan de reasentamiento, el presupuesto ejecutado fue de \$6.482.701.565, presentando una variación de

\$68.557.844 con respecto al presupuesto proyectado por valor de \$6.551.259.409, esta diferencia se presenta debido a que, en el momento de efectuar el pago de las compensaciones y reconocimientos económicos, los documentos que soportan los gastos en los que incurren las unidades sociales están por debajo del monto estimado. Se resalta que la apropiación eficiente de los recursos económicos asignados para la ejecución se debió a la correcta adquisición predial.

### 3.2 Planes de Reasentamiento en Desarrollo

#### 3.2.1 Resumen del Avance del proyecto calle 30

TRAMO	NUMERO DE PREDIOS	FECHA DE OFERTA	PREDIOS ADQUIRIDOS	PREDIOS PENDIENTES	% AVANCE	PREDIOS BALDÍOS SIN RESOLUCIÓN
1B	49	22-NOV-2019	6	43	12,2	9
2	32	01-NOV-2018	28	4	87,5	1
3	14	04-ABRIL-2019	3	11	21,4	6
4	59		19 DE DICIEMBRE FECHA DE SOCIALIZACIÓN PLAN DE REASENTAMIENTO			10
T.T. LUCHA	34		PLAN EN REVISIÓN UMUS			28
T.T MAMATOCO	3		23 DE DICIEMBRE FECHA DE SOCIALIZACIÓN PLAN DE REASENTAMIENTO			0

Fuente: Área GPR - SETP SANTA MARTA

#### 3.2.2 Proyecto Calle 30 entre Carrera 5 y 9 “Tramo 1B”

Luego que el BID emitiera la No Objeción del plan de reasentamiento con fecha de 13 de noviembre del 2019, se pudo establecer que en el proyecto se identificaron 49 predios de los cuales 40 son de afectación total, 5 con afectación parcial y 4 con afectación mixta de los cuales se encuentran 109 unidades sociales de las diferentes tipologías (USH, USR, USSE, USE, USA, NR/NR).

Se inician las ofertas a partir del 22 de noviembre de 2019, teniendo ofertados 32 predios, 7 ofertas aceptadas, 11 ofertas objetadas, 14 ofertas en estudio por parte de los propietarios, 5 promesas firmadas, 3 predios pendiente por saneamiento y 16 pendientes por ofertar. En relación a los reconocimientos económicos se ha proyectado para finales de diciembre de 2019 el comité de Gestión predial y Reasentamiento.

Una vez iniciada las ofertas se activó de manera conjunta los programas del plan de reasentamiento insertos como medida de mitigación, favoreciendo de esta manera el restablecimiento de las condiciones sociales, donde la atención psicosocial, las gestiones, asesoría y acompañamiento son factores claves para cada unidad social al momento del reasentamiento, logrando así un óptimo entorno social, a continuación se mencionan las actividades realizadas por el equipo social previa, durante y posterior en las diferentes etapas del proceso de reasentamiento:

- Asesoría frente al proceso de reasentamiento basada en las expectativas de las US
- Preparación psicosocial frente a la pérdida del inmueble bajo la premisa de mitigar los impactos ante el desplazamiento involuntario
- Taller crisis vital (abordaje desde lo psicológico para afrontar el reasentamiento)
  - Preparación para el cambio
  - Proyectar nuevas metas en el nuevo entorno social
- Socialización Plan de Reasentamiento: validación por parte de la comunidad a intervenir del plan de reasentamiento para las unidades sociales asentadas en los predios requeridos para el proyecto de la calle 30 entre 5 y 9.
- Atención personalizada a las unidades sociales con la finalidad de resolver las inquietudes frente al proceso de adquisición predial y reasentamiento con un enfoque psicosocial que facilite al abordaje de aspectos como: Las expectativas, la toma de conciencia y esquemas mentales en las US.
- Gestión para el inmueble de reposición de las unidades sociales a reasentar
- Asesorías jurídicas a los propietarios y poseedores de los predios a adquirir

Imagen 1. Registro Fotográfico “Talleres crisis vital”



Fuente: Área GPR - SETP SANTA MARTA

Imagen 2. Registro Fotográfico Asesoría y/o Acompañamiento equipo Jurídico- social



Fuente: Área GPR - SETP SANTA MARTA

**Imagen 3. Registro Fotográfico “Socialización Plan de Reasentamiento - 19 de noviembre de 2019”**



**Fuente:** Área GPR - SETP SANTA MARTA

**Imagen 4. Registro Fotográfico “Ofertas”**



**Fuente:** Área GPR - SETP SANTA MARTA

### Imagen 5. Registro Fotográfico “Seguimiento Social a Unidades Sociales Ofertadas”



Fuente: Área GPR - SETP SANTA MARTA

#### 3.2.2.3 Proyecto Calle 30 entre Carrera 9 – 12 “Tramo 2”

- Tiene 31 predios ofertados, 27 ofertas aceptadas, 3 ofertas objetadas, 2 expropiaciones, 1 con pago por consignación, 26 promesas firmadas, 1 predio pendiente por saneamiento y por ofertar.

#### 3.2.2.4 Proyecto Calle 30 entre Carrera 13 - 13<sup>B</sup> “Tramo 3”

- Plan de Reasentamiento con visto bueno de la UMUS el 20 de marzo de 2019
- Convocatoria para la socialización plan de Reasentamiento.
- Socialización Plan de Reasentamiento: validación por parte de la comunidad a intervenir del plan de reasentamiento para las unidades sociales asentadas en los predios requeridos para el proyecto de la calle 30 entre 13 y 13b.
- Tiene 6 predios ofertados, 3 ofertas aceptadas, 3 ofertas objetadas, 3 promesas firmadas, 6 predios pendiente por saneamiento y 8 pendientes por ofertar. En relación a los reconocimientos económicos se ha proyectado para finales de diciembre de 2019 el comité de Gestión predial y Reasentamiento.

### 3.2.2.5 Proyecto Calle 30 entre 13<sup>B</sup> – 17 “Tramo 4”

- Actualización censos socioeconómicos de las unidades sociales para la realización de los ajustes pertinentes para la elaboración del diagnóstico y posterior construcción del plan de reasentamiento.
- Se realizó plan de acción con Oficina Móvil intermitente en el sector a fin de dar agilidad al proceso de recolección de documentos.
- Plan de Reasentamiento con visto bueno de la UMUS el 16 de diciembre 2019.
- Socialización Plan de Reasentamiento: validación por parte de la comunidad a intervenir del plan de reasentamiento para las unidades sociales asentadas en los predios requeridos para el proyecto de la calle 30 entre 13B Y 17.

### 3.2.2.6 Proyecto Terminal de Transferencia Mamatoco:

- Se adquirió un predio de mayor extensión (15.000 ms<sup>2</sup>); no obstante, se requiere la adquisición de tres (3) nuevos predios ubicados en el costado norte (avenida del libertador). Por lo tanto el día 9 de diciembre se recibió por parte de la UMUS el visto bueno.
- Socialización Plan de Reasentamiento: validación por parte de la comunidad a intervenir del plan de reasentamiento para las unidades sociales asentadas en los predios requeridos.

**Imagen 6. Registro Fotográfico De Actividades Diferentes De Los Tramos (2, 3, 4 y T.T. Lucha)**





Fuente: Área GPR - SETP SANTA MARTA

Imagen 7. Registro Fotográfico Oficina Móvil Calle 30 Cra 13B-17



Fuente: Área GPR - SETP SANTA MARTA

UNIDOS POR EL CAMBIO, SANTA MARTA – CIUDAD DEL BUEN VIVIR



**Fuente:** Área GPR - SETP SANTA MARTA – Foto socialización del plan Tramo 4

### 3.2.3 Preparación de Planes de Reasentamiento del Área Técnica

En el 2019 se revisaron levantamientos de fichas técnicas que se habían realizado en los dos meses del año anterior (2018) de las viviendas de los tramos levantados, para la continuidad de todo el Proyecto vial de la Calle 30.

En todo el año 2019 se recibieron los avalúos prediales realizada por las Lonjas Propiedad Raíz Registros de Profesionales avaluadores de la Región Caribe y de la Lonja Avalua, los cuales presentaron los avalúos de los tramos 1B: 49 predios, tramo 4: 46 predios, tramo 6: 156 predios, Terminal de Transferencia la Lucha: 33 predios y Patio Taller Mamatoco. 3 predios.

UNIDOS POR EL CAMBIO, SANTA MARTA – CIUDAD DEL BUEN VIVIR

En este proyecto se pudo evidenciar un avance significativo en la culminación de la gestión técnica GPR, de todos los datos necesarios del inicio de los procesos de ofertas para la culminación del proyecto vial de la Calle 30 y de las obras necesarias para el patio taller de Mamatoco.



\*vista de gogle maps street view 2014

#### **Predios de adquisición para el acceso norte a la Terminal de Transferencia de Mamatoco**

Desde el área técnica de reasentamiento se ejecutó las demoliciones de los predios adquiridos y entregados por la gestión del área jurídica de reasentamiento, con el apoyo del contrato de obras No. LP – 003 - 2019, cuyo objeto es la “Demolición de los predios afectados por la implementación del sistema estratégico de transporte público de santa marta y adecuación del área resultante, así como la recolección, traslado y disposición final a sitio autorizado del material de escombros, bajo el sistema de precios fijos unitarios con monto agotable”. Se realizó las demoliciones de 23 viviendas en el tramo 2 y 2 viviendas en el tramo 3, con un total de 4.150 metros cúbicos de escombros, 649 metros lineales de cerramiento, 9 iluminaciones instaladas en postes existentes y su respectivo plan de manejo ambiental.



**Fuente:** Área GPR - SETP SANTA MARTA – Contratista de demoliciones

Las fotografías anteriores se evidencian la socialización a la comunidad vecinas, para darles a conocer las actividades que se iban a efectuar. Esto se hizo antes de comenzar la demolición de cada casa.



**Fuente:** Área GPR - SETP SANTA MARTA – fotografías de cerramiento de los predios a demoler



UNIDOS POR EL CAMBIO, SANTA MARTA – CIUDAD DEL BUEN VIVIR

Fuente: Área GPR - SETP SANTA MARTA - Fotografías de demolición de predios



Fuente: Área GPR - SETP SANTA MARTA - Fotografía de humectación



UNIDOS POR EL CAMBIO, SANTA MARTA – CIUDAD DEL BUEN VIVIR



Fuente: Área GPR - SETP SANTA MARTA - Fotografías de recolección, medida preventiva y de transporte del material

### 3.2.4 Otras Gestiones

#### 3.2.4.1 Apropiación Social (Socialización en Colegios Públicos y Privados)

En el 2019 se da continuidad a las jornadas de socialización en las entidades educativas, con la finalidad de fortalecer prácticas de cultura ciudadana con jóvenes que serán multiplicadores de este proceso, logrando informar a 1809 estudiantes de los colegios, IED Liceo del Norte, IDE Jakelinne Kennedy, IED Pedagógico del Caribe, IED Rodrigo Galván de la Bastidas, IED 20 de Julio, IED Simón Rodríguez, IED Alfonso López, IED Los Olivos Sede B, IED Edgardo Vives Campo, IED Madre Laura, IED Parroquial el Carmen, IED Inem Simón Bolívar y el Colegio Agustín Nieto Caballero, IED Liceo del Sur, IED Madre Mazarello, IED Liceo Samario; Para un total de 17 colegios socializados.

Imagen 8. Registro Fotográfico de Socializaciones en Instituciones Educativas



Fuente: Área GPR - SETP SANTA MARTA

UNIDOS POR EL CAMBIO, SANTA MARTA – CIUDAD DEL BUEN VIVIR

### 3.2.4.2 Jornadas Lúdicas y Recreativas con la comunidad Adulto Mayor, Niños y Adolescente del proyecto del sector de la calle 30

- Se conmemoro el día del adulto mayor con una Rumbaterapia en una de las obras del SETP-Santa Marta, en la plazoleta de la calle 30 con 5ta, donde se convocó a los adultos asentados en el sector.
- Celebración Día de Amor y Amistad
- juegos tradicionales
- Cine al Barrio
- Día de Reciclaje Para la Realización de maracas y pesebre

Imagen 28. Registro Fotográfico de Jornadas Lúdicas y Recreativas



UNIDOS POR EL CAMBIO, SANTA MARTA – CIUDAD DEL BUEN VIVIR



Fuente: Área GPR - SETP SANTA MARTA

UNIDOS POR EL CAMBIO, SANTA MARTA – CIUDAD DEL BUEN VIVIR

### 3.2.4.3 Ferias de la Equidad

Durante todo el 2019, se continuó con las estrategias de 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 ofertas.

Cabe anotar que desde las diferentes dependencias las acciones desarrollada durante el 2019 son de tipo vinculante e informativa para las comunidades donde la transformación de la ciudad es el eje central en la ciudad del buen vivir.

Es importante indicar que desde el ente gestor SETP- Santa Marta las comunidades recibieron información de los proyectos en ejecución, el funcionamiento del sistema, la cultura como elemento clave para el buen uso y cuidado del sistema.

**Imagen 29. Registro Fotográfico Ferias de la Equidad**



Fuente: SETP Santa Marta

(FIRMADO EN ORIGINAL)

UNIDOS POR EL CAMBIO, SANTA MARTA – CIUDAD DEL BUEN VIVIR