SETP
Sistema Estratégico de Transporte Público
Santa Marta

INFORME DE GESTIÓN VIGENCIA 2017

VIRNA LIZI JOHNSON SALCEDO

GERENTE

ENERO 2018

TABLA DE CONTENIDO

1. GESTIÓN TÉCNICA - INFRAESTRUCTURA 6
1.1 Obras en Ejecución 6
1.1.1 Obra de Rehabilitación y Reconstrucción de la Avenida del Ferrocarril entre la Carrera 1ra y la Calle 22 y de la Calle 22 entre la Avenida del Ferrocarril y la Carrera 1ra 6
1.1.2 Reconstrucción de la Carrera 5ta entre Calles 22 y 29 8
1.1.3 Construcción del tramo II de la Avenida Tamacá entre Carrera 2 y Carrera 4 en el Rodadero 9
1.1.4 La Reconstrucción y Rehabilitación de la Vía Líbano 2000 11
1.1.5 La Reconstrucción y Rehabilitación de la Vía Curinca 12
1.1.6 Avenida del Libertador entre Avenida del Ferrocarril y Carrera 19 13
1.1.7 Reconstrucción, Rehabilitación y Ampliación de la Calle 30 entre la Carrera 4ta y la Carrera 5ta 14
1.1.8 Reconstrucción y Rehabilitación de la Carrera 19 entre Avenida del Libertador y Avenida del Río 15
1.1.9 Ampliación de la Calle 30 entre Carreras 12, 12ª y 13 16
1.2 Gestión Ambiental 17
1.3 Obras a Ejecutar en el 2018 18
1.3.1 Construcción del Puente Vehicular de la Avenida Bavaria 18
1.3.2 Obra Faltantes y Complementarias de la Avenida del Ferrocarril entre la carrera 1ra y la calle 22 y de la calle 22 entre la Avenida del Ferrocarril y la Carrera 1ra 18
1.3.3 Construcción de la Terminal de transferencia de Gaira y Mamatoco 19
2. GESTIÓN TÉCNICA - OPERACIONES 19
2.1. Expedición del Decreto de Reposición Vehicular: 21
2.2. Líneas de tiempo del Plan de Implementación a 2019 23
2.3. Validación de los diseños de detalle de la Estructura Técnica, Legal y Financiera: 25
2.4. Definición de primeras rutas SETP con Secretaria de Movilidad: 25
Fuente: SETP SANTA MARTA (2017) 26
2.5. Avances para la consecución de la infraestructura operacional del Sistema: 26
2.6. Atención a visita BID por parte del SETP: 27
2.7. Mesas de Trabajo con Secretaría de Planeación: 28
2.8. Trabajo interdisciplinario con la Secretaria de Movilidad: 28
2.9. Formulación del borrador de Decreto de Reorganización o Reestructuración 29
2.10. Atención a visita Metro de Medellín 29
3. GESTIÓN PREDIAL Y REASENTAMIENTO 30
3.1 Proyecto Terminal de Transferencia de Gaira 30
3.2 Proyecto Terminal de Transferencia de Mamatoco 31
3.3 Proyecto Terminal de Transferencia y PEP La Lucha 32
3.4 Proyecto Calle 30 con Carrera 12, 12ª y 13 32

3.5 Proyecto Puente Bavaria 33
3.6 Otras Gestiones 35
3.6.1. Planes de Reasentamiento 35
3.6.2. Practica para el manejo de una Cultura Ciudadana 35
3.6.2.1 Apropiación Social 35
3.6.2.2 Ferias de la Equidad 37
3.6.2.3 Socialización con Líderes 37
3.6.2.4 Oficina Móvil 38
3.6.2.5 Articulación Institucional OEP (Ocupantes del Espacio Público) 39
4. GESTIÓN DE LA CALIDAD 41
4.1. Actualización y Creación de la Información Documentada 41
4.2. Capacitación al Personal y entrega de Información Documentada 43
4.3. Auditorias de Calidad 44
4.4. Buenas Prácticas Administrativas 44
5. GESTIÓN DE COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN 45
5.1 Comunicación Externa 45
5.1.1 Comunicados de Prensa 45
5.1.2 Medios de Comunicación 45
5.1.3 Ruedas de Prensa 46
5.1.4 Redes Sociales 47
5.1.5 Multimedia 49
5.1.6 Actividades de Socialización 49

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1. Registro fotográfico de las obras de vías 8
Imagen 2. Registro fotográfico de la Carrera 5ta 9
Imagen 3. Registro fotográfico de la Avenida Tamacá 11
Imagen 4. Registro fotográfico de las obra Vía El Líbano 12
Imagen 5. Registro fotográfico de la Vía Curinca 13
Imagen 6. Registro fotográfico Panorámico Avenida del Libertador - PEP 14
Imagen 7. Registro fotográfico Calle 30 entre la Carrera 4 y la Carrera 5 15
Imagen 8. Registro fotográfico Vía Carrera 19 16
Imagen 9. Registro fotográfico Calle 30 entre Carreras 12, 12ª y 13 17
Imagen 10. Registro fotográfico Mesas Técnicas de concertación SETP – TPC 2017 21
Imagen 11. Registro Fotográfico: Reunión equipo técnico del área de Operaciones con Sec. Movilidad 26

Imagen 12. Registro Fotográfico: Vista del BID al SETP Santa Marta 28
Imagen 13. Registro Fotográfico Socialización del Plan de Reasentamiento abreviado para el proyecto Terminal de Transferencia Gaira 31
Imagen 14. Registro Fotográfico Socialización del Plan de Reasentamiento abreviado para el proyecto Terminal de Transferencia y Patio Sector Mamatoco 32
Imagen 15. Registro Fotográfico de Inmuebles de Reposición, U.S. Reasentadas 33
Imagen 16. Registro Fotográfico Talleres en el Marco de Proyecto de Vida Familiar 33
Imagen 17. Registro Fotográfico de Inmuebles de Reposición, U.S. Reasentadas 34
Imagen 18. Registro Fotográfico, Asesoría Manejo de crisis frente Reasentamiento 35
Imagen 19. Evidencias fotográficas de las intervenciones en la Instituciones Educativas 36
Imagen 20. Evidencias fotográficas de las socializaciones con Líderes 38
Imagen 21. Evidencias fotográficas Oficina Móvil Proyecto Calle 30 Cra 12, 12ª y 13 39
Imagen 22. Evidencias fotográficas de desmonte de canecas y Subestación Galería Comercial 40
Imagen 23. Evidencias fotográficas de Jornada de Estudio y Socialización con los Comerciantes Beneficiados 40
Imagen 24. Documentación vía Dropbox 44
Imagen 25. Ronda de Medios 46
Imagen 26. Socialización del Proyecto a Periodistas de la ciudad 47
Imagen 27. Imagen de Obra Av. Libertador con HT 48
Imagen 28. Estadísticas de la Red Social Twitter 48
Imagen 29. Programa de Información INFOSETP 49
Imagen 30. Socialización del Proyecto a Líderes de la Ciudad 50
Imagen 31. Socialización de Obras a estudiantes de Instituciones Educativas 50

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Metas PDD- SETP SANTA MARTA 4
Tabla 2. Flota nueva necesaria al inicio de la operación a 2019 22
Tabla 3. **Sistema de Rutas en el marco del SETP sin Terminales** 25
Tabla 4. Información Documentada Generada y Actualizada en el 2017 41
Tabla 5. Información de Registros Generados y Actualizados en el 2017 42

ÍNDICE DE ILUSTRCIONES

Ilustración 1. Flujograma expedición de Acto Administrativo de Implementación SETP 20
Ilustración 2. Escenario de reposición de la flota del TPC para la implementación del SETP de Santa Marta: flota existente vs flota necesaria 22
Ilustración 3. Línea de tiempo Plan de Implementación a 2017 23
Ilustración 4. Línea de tiempo Plan de Implementación a 2018 y 2019 24

INFORME DE GESTIÓN

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

La inclusión de una política de continuidad en el eje cuatro del Plan de Desarrollo Distrital: Santa Marta Unidos por el cambio, Santa Marta ciudad del buen vivir, da cuenta de la voluntad política de la administración distrital del alcalde Rafael Alejandro Martínez en el 2016, para 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.

El equipo profesional de la Entidad trabaja para cumplir la meta del Plan de Desarrollo Distrital de implementación del Sistema, antes de finalizar el cuatrienio.

Es por ello, que las acciones del 2017 estuvieron enfocadas en la adquisición de predios que ocupaban la ronda hídrica, las obras civiles que permitieran mejorar el flujo vehicular, y la ejecución de los diseños de detalle para la puesta en marcha del Sistema.

Tabla 1. Metas PDD- SETP SANTA MARTA

META DE PRODUCTO	INDICADOR	UNIDAD	LINEA BASE	META 2019	RESPONSABLE
Construir 2 Terminales de Transferencia	Terminales de Transferencia	Und	0	2	SETP Santa Marta
Aumentar en 18.4 kilómetros las vías intervenidas por el SETP	Vías Principales Intervenidas	Km	0.6	19	SETP Santa Marta
Construir 2 kilómetros de ciclorrutas	Primera fase de ciclorrutas implementadas	km	0	2	SETP Santa Marta
Aumentar en 37.2 los kilómetros de Paisajismo de vías intervenidas: Andenes y alamedas	Paisajismo de vías intervenidas: Andenes y alamedas	Km	0.8	38	SETP Santa Marta
Aumentar en 18.4 kilómetros la reposición de redes de acueducto y alcantarillado en las vías que intervendrá el SETP	**Redes de acueducto y alcantarillado**	**Km**	**0.6**	**19**	**Gerencia de Proyectos de infraestructura**
Implementar a 2019 la utilización de la	Inicio de una operación	Und	0	1	SETP Santa Marta

META DE PRODUCTO	INDICADOR	UNIDAD	LINEA BASE	META 2019	RESPONSABLE
multimodalidad en la movilidad de la ciudad	multimodal				
Aumentar en 19.652 los viajes diarios en transporte público colectivo	Viajes diarios utilizando el SETP	Und	230.348[1]	250.000	SETP Santa Marta

Fuente: PDD de Santa Marta 2016-2019

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 Obras en Ejecución

En el año 2017 se continuó con proyectos que venían del año 2016, como lo son la Avenida del Ferrocarril y la Calle 22, el anillo vial del Barrio Curinca y la carrera 5ta entre las calles 22 y 29. Se inició la ejecución de proyectos con priorización operacional en la infraestructura vial como la ampliación de la calle 30 entre carreras 4ta y 5ta y la rehabilitación de la carrera 19; la Avenida del Libertador entre Avenida del Ferrocarril y Carrera 19, el segundo tramo de la calle 30 entre carreras 12, 12ª y 13 con el siguiente detalle:

1.1.1 Obra de Rehabilitación y Reconstrucción de la Avenida del Ferrocarril entre la Carrera 1ra y la Calle 22 y de la Calle 22 entre la Avenida del Ferrocarril y la Carrera 1ra

A diciembre 31 de 2017 la obra está liquidada, los alcances de la Avenida del Ferrocarril inician en la Glorieta de la Sociedad Portuaria de Santa Marta y finaliza en la Glorieta de la Lucha. Tiene una longitud de 3915,79 m, de los cuales se tienen que intervenir 1410 m, correspondiente al tramo desde la Glorieta de la Sociedad Portuaria de Santa Marta hasta la Calle 22.

Las obras de rehabilitación y reconstrucción parcial de dos de los corredores principales de la ciudad, la Avenida del Ferrocarril entre la carrera 1ra y la calle 22 y la Calle 22 entre la Avenida del Ferrocarril y la Carrera 1ra, comprenden actividades civiles generales de intervención vial, reposición de redes de acueducto alcantarillado, construcción y mantenimiento de alcantarillado pluvial, adecuación del espacio público, adecuación del paisajismo y la arquitectura existente. Estas obras tienen una inversión de $13 mil millones de pesos.

Las obras están en ejecución desde el 26 de febrero de 2015 en la Avenida del Ferrocarril y el estado actual de la obra de la Av. 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 Av. 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, el plazo de ejecución fue hasta el 27 de abril de 2017.

Las obras de infraestructura que se ejecutan sobre la Calle 22 iniciaron desde el 19 de febrero de 2015, 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 Av. 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, solo se realizó la intervención física del separador central quedando debidamente terminado.

Al finalizar el plazo de ejecución del contratos se evidenció que el tramo de la Avenida del Ferrocarril entre Carreras 1ra y 3ra, calzada sur no podía ser ejecutado por el contratista, toda vez que al momento del inicio de las obras, realizando las excavaciones se encontró que el estado estructural de dicho colector (Box-Culvert) era crítico, lo que generó la necesidad de manera urgente 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, para así poder intervenirlo de acuerdo a las metas iniciales del proyecto. En su momento la Secretaria de Infraestructura del Distrito de Santa Marta trabajó en la formulación del Proyecto, mediante la realización de estudios de suelos, diseños estructurales, y demás documentos técnicos que servirían como base para conseguir los recursos para dicho Proyecto; este proceso se encuentra adjudicado y en ejecución por parte de la Secretaria de Infraestructura Distrital.

Imagen 1. Registro fotográfico de las obras de vías

Fuente: SETP SANTA MARTA. Avenida del Ferrocarril

1.1.2 Reconstrucción de la Carrera 5ta entre Calles 22 y 29

Esta obra está localizada entre la Calle 29 o Avenida del Río y la Calle 22, cerca del Centro Histórico de la ciudad sobre el costado Sur – Occidental, siendo esta una vía principal que permite articular gran parte del flujo vehicular hacia el Centro Histórico, además hace parte de la estructura fundamental de la malla vial y para la movilidad local.

Esta Obra consistió en la reconstrucción parcial de losas en concreto de la vía desde la Calle 29 (Avenida del Río) y la Calle 22, en Pavimento Rígido Estructural MR-45 de 24 cm de espesor, adaptándolo a las normas y especificaciones propias para la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público de la ciudad.

La Obra tuvo una Inversión de $6.483.312.666,77 menos descuentos por PMA de $17.335.786,00 para un total de $6.465.976.898,77, representado en la reconstrucción de 8.012.5 M2 de Pavimento rígido, adecuación y rehabilitación de 7.930 M2 de Espacio Público en Adoquín y losetas táctiles en concreto, rampas Peatonales y vehiculares en concreto, construcción de 298,40 metros lineales de alcantarillado pluvial en tubería de concreto reforzado

de 52” de diámetro y sumideros transversales y esquineros para el adecuado manejo de las aguas lluvias de esta vía.

Para el mejoramiento del Espacio Público, se ampliaron los andenes a 3,10 m y ajustando el ancho de las calzadas a 6,40 m por calzada, cumpliendo con las normas establecidas.

Así mismo se realizó el componente paisajístico con la siembra de árboles y la señalización vertical y horizontal acorde con las exigencias y normativas vigentes.

La Cancha de futbol existente del barrio los Ángeles, fue desplazada hacia el sector Oriental, para permitir la continuidad de la vía de la Carrera 5ta en cuatro carriles que viene del Puente Cra 5ta.

Adicionalmente a esta obra, el Distrito de Santa Marta realizó la reposición de las redes de Alcantarillado Sanitario y Acueducto, con las acometidas domiciliarias correspondientes.

Imagen 2. Registro fotográfico de la Carrera 5ta

Fuente: SETP SANTA MARTA.

1.1.3 Construcción del tramo II de la Avenida Tamacá entre Carrera 2 y Carrera 4 en el Rodadero

Esta obra se encuentra ubicada en el Sur-Occidente de la ciudad de Santa Marta, exactamente en el Sector Playa Salguero del Rodadero Sur, entre la Avenida Tamacá (Carrera 2da) y la Carrera 4ta.

La obra consistió en la construcción total de la vía de acceso a dicho sector, en Pavimento Rígido Estructural MR-45 y 24 cm de espesor, adaptándola a las normas y especificaciones propias para la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Publico de la ciudad.

Así mismo se realizó componente paisajístico con la siembra de árboles y una señalización vertical y horizontal acorde con las exigencias y normativas vigentes.

Para la realización de este importante Proyecto no fue necesario la compra de predios. Se realizó un acompañamiento permanente por parte de los equipos Ambientales y Sociales tanto de los contratistas como de la Entidad.

El sector de Playa Salguero ha venido teniendo un importante desarrollo en los últimos años. Dicho desarrollo ha venido siendo acompañado con un elevado flujo vehicular y peatonal de las personas que residen y laboran en esta zona. El acceso al transporte público es escaso y sus vías son limitadas e inseguras para el peatón, por lo que esta Obra permitirá el mejoramiento total del sector.

Buscando integrar esta importante zona al transporte público de la ciudad, el SETP Santa Marta dentro de sus vías de precarga decidió realizar la priorización de la pavimentación de este tramo de vía, el cual permitirá el paso del servicio de transporte público así como su integración a la Carrera cuarta, vía principal del Rodadero y que hoy ponemos a disposición de los samarios y foráneos para su utilización y disfrute.

Esta obra tuvo una inversión de $2.742.840.095,20 menos 6.041.787,00 por descuentos de PMA, para un Total de $2.736.798.308,20 de pesos por parte del SETP Santa Marta en trabajos viales y de $280 millones de pesos por parte del Distrito en redes de servicios públicos con la reposición del Alcantarillado Sanitario y del Acueducto, con la instalación de las acometidas domiciliarias correspondientes.

Se realizó la pavimentación de 924 metros lineales (6024,00 M2) de vía completamente nueva en una calzada de 7,00 m de ancho en doble sentido, para dos carril de 3,50 m cada uno, con sus andenes aptos para personas con movilidad reducida mediante la instalación de losetas táctiles guía.

Para el Espacio Público se realizó la construcción de andenes en concreto con un área de 2.760,00 m2 con losetas táctiles guía y rampas Peatonales para las personas con movilidad reducida y rampas vehiculares en concreto. Esta obra permitirá tener una entrada alterna hacia el sector de Playa Salguero desde la Carrera 4ta, ampliando la cobertura del Sistema de transporte publico existente para este sector y el Rodadero, así como brindar seguridad en el tránsito en esta vía que se encontraba destapada y de poco uso.

Por parte del Distrito se realizó además, la instalación de las luminaria de Alumbrado público, garantizando la iluminación de esta vía y por consiguiente la seguridad de los que por ella transitan.

Imagen 3. Registro fotográfico de la Avenida Tamacá

Fuente: SETP SANTA MARTA

1.1.4 La Reconstrucción y Rehabilitación de la Vía Líbano 2000

Esta obra se encuentra ubicada en el Sur-Oriente de la ciudad de Santa Marta, exactamente en las inmediaciones de la (CRA. 31, TRONCAL DEL CARIBE / CLL. 40B, AVENIDA DEL LIBERTADOR).

Consistió en la construcción total de las vías de acceso a dicho sector, en Pavimento Rígido Estructural MR45, adaptándolo a las normas y especificaciones propias para la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Publico de la ciudad.

Contó con una inversión de $3.545.591.789, representados en la construcción del pavimento rígido, adaptación del Espacio Público con andenes en concreto que incluyen la instalación de losetas táctiles y rampas adaptadas para personas con movilidad reducida; Se restituyeron parcialmente las redes de acueducto y alcantarillado; es decir se dejaron los tramos optimizados encontrados en la zona intervenida, Instalación de canecas como parte del mobiliario urbano; Así mismo un componente paisajístico con la renovación de sus separadores y la siembra de arbustos decorativos (Duranta); Una señalización vertical y horizontal acorde con las exigencias y normativas vigentes.

La vía Líbano 2000 fue entregada y puesta en funcionamiento el 27 de octubre de 2016, mejorando ostensiblemente la calidad de vida de los habitantes aledaños, ya que era una vía que se encontraba sin pavimentar, generando levantamiento de partículas en el verano y barro en invierno.

Imagen 4. Registro fotográfico de las obra Vía El Líbano

Fuente: SETP SANTA MARTA

1.1.5 La Reconstrucción y Rehabilitación de la Vía Curinca

Esta obra se encuentra ubicada en el Sur-Oriente de la ciudad de Santa Marta, exactamente en las inmediaciones de la (CLL. 53 TRONCAL DEL CARIBE / CARRERA 31, TRONCAL DEL CARIBE).

Consistió en la rehabilitación parcial de las vías de acceso a dicho sector, en Pavimento Rígido Estructural MR45, adaptándolo a las normas y especificaciones propias para la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Publico de la ciudad.

Contó con una inversión total de $4.103, representados en la reconstrucción del pavimento rígido, adaptación del espacio público con andenes en concreto que incluyen la instalación de losetas táctiles y Rampas adaptadas para personas con Movilidad Reducida; Se restituyeron parcialmente tramos de redes de acueducto y alcantarillado en un sector que carecía de los mismos, se construyeron manjoles sanitarios y se realizó limpieza de los ya existentes dejando habilitada y en óptimas condiciones estas redes; Instalación de canecas como parte del mobiliario urbano; Así mismo un componente paisajístico con la renovación de sus separadores y la siembra de arbustos decorativos (Duranta); Una señalización vertical y horizontal acorde con las exigencias y normativas vigentes.

Para la realización de este importante proyecto no fue necesario la compra de predios ni parcial ni totalmente; se realizó un acompañamiento permanente por parte de los equipos Ambientales y Sociales tanto de los contratistas como los de la Entidad.
El plazo contractual de esta obra fue hasta el día 7 de septiembre de 2017, y desde ese momento se encuentra en operación.

Imagen 5. Registro fotográfico de la Vía Curinca

Fuente: SETP SANTA MARTA

1.1.6 Avenida del Libertador entre Avenida del Ferrocarril y Carrera 19

La reconstrucción y adecuación que se realizó a lo largo de la avenida del libertador, entre la avenida del Ferrocarril hasta la carrera 19 en sus dos calzadas, contó con una inversión total de $12.301, destinados para la ejecución de pavimento, andenes y reposición de las redes de servicios públicos.

Fueron 3.300 metros lineales de vía, los cuales quedaron aptos para todos los samarios y visitantes, en los cuales se realizaron las siguientes actividades:

Reconstrucción de 16.000 m2 de placa de pavimento en concreto rígido aproximadamente. Reposición de 7.600 metros lineales de redes de servicios públicos, alcantarillado sanitario, pluvial y acueducto.

Reconstrucción total de 8.700 m2 de espacio público, andenes en adoquín, en ambos lado de la vía los cuales cuentan con rampas para personas con movilidad reducida y losetas táctiles, esto para mejorar la movilidad de las personas con discapacidad visual.

Este proyecto cuenta con un moderno Paradero con espacio público, el PEP tiene un área de 3.100 m2 entre espacio público en adoquín con loseta táctiles y zonas verdes, cuenta con una vía interna de 7 metros de ancho y 216 de largo, la cual es exclusiva para la operación de sistema. Esta obra fue puesta en operación el día 5 de noviembre del año 2017

Imagen 6. Registro fotográfico Panorámico Avenida del Libertador - PEP

Fuente: SETP SANTA MARTA

1.1.7 Reconstrucción, Rehabilitación y Ampliación de la Calle 30 entre la Carrera 4ta y la Carrera 5ta

Luego de la compra de los 40 predios requeridos para dar inicio a la ampliación del primer tramo de la calle 30 entre carreras 4ta y 5ta, en el mes de enero se dio inicio a la ejecución de esta obra, la cual tuvo un plazo de ejecución de 5 meses, tuvo una inversión de $3.144.897.264 millones de pesos y una interventoría de $152.500.996 millones.

En esta obra se intervinieron 350 metros lineales de vía que quedaron aptos para los habitantes, los cuales corresponden a 5.475 m2 de construcción de pavimento rígido. Además en el espacio público se realizaron 737 metros lineales de andenes en adoquín en ambos lados de la vía, los cuales quedaron con rampas peatonales en la parte lateral y losetas táctiles de guía y alerta para permitir el tránsito seguro de personas con movilidad reducida.

Este proyecto cuenta con una ciclovía en asfalto en doble dirección con una ancho de 2.4 metros, y una longitud de 340 metros lineales, fomentando así el uso de los modos de transporte ecológico.

Esta vía también cuenta con un nuevo sistema de iluminación avanzada, con luminaria tipo led en el separador central y postes metálicos, ofreciendo así mejor visibilidad al momento de movilizarse por el sector.

Esta obra fue puesta en operación el día 7 de junio del año 2017

Imagen 7. Registro fotográfico Calle 30 entre la Carrera 4 y la Carrera 5

Fuente: SETP SANTA MARTA

1.1.8 Reconstrucción y Rehabilitación de la Carrera 19 entre Avenida del Libertador y Avenida del Río

La obra realizada en carrera 19 entre avenida del libertador hasta la avenida del Río involucró la reconstrucción y rehabilitación del pavimento rígido MR 45 en sus dos calzadas, contó con una inversión total de $15.406 millones de pesos destinados para la ejecución de pavimento, espacio público y renovación de redes de acueducto y alcantarillado sanitario, así como de redes secas, además de la implementación de un sistema de alcantarillado pluvial, que involucró la construcción de un box-culvert. Son 1.100 metros lineales de vía, los cuales quedan aptos para todos los samarios y visitantes, en los cuales se realizaron las siguientes actividades:

Reconstrucción de 15000 m2 de placa de pavimento rígido en concreto hidráulico aproximadamente.

Reposición de 3.851 metros lineales de redes de servicios públicos, alcantarillado sanitario y acueducto.

Se construyó un box-culvert Con el fin de encauzar las aguas lluvias que escurren sobre la Carrera 19, desde la Avenida del Libertador hasta el río Manzanares donde se entregaría el caudal colectado. Las dimensiones del box fueron calculadas con caudales que varían entre 2470 a 5450 litros por segundo. A lo largo de la carrera 19 las dimensiones del Box Culvert y sus pendientes cambiaran a lo largo de su trayecto hasta su entrega. Por lo anterior se proyecta un Box Culvert de 2.70 m de ancho con altura variable en su recorrido el cual comienza con 0.7 m de altura y termina con una altura de 1.7m en su sección interna.
Reconstrucción total de 10.560 m2 de espacio público, andenes en adoquín, en ambos lados de la vía los cuales cuentan con rampas para personas con movilidad reducida y losetas táctiles, esto para mejorar la movilidad de las personas con discapacidad visual.

Además, se señalizó vertical y horizontalmente y se instalaron los equipos de semaforización en las intersecciones que así lo requieren.

En este proyecto no hubo necesidad de adquirir predios de manera total ni parcial.
Esta obra fue puesta en operación el día 5 de noviembre del año 2017

Imagen 8. Registro fotográfico Vía Carrera 19

Fuente: SETP SANTA MARTA

1.1.9 Ampliación de la Calle 30 entre Carreras 12, 12ª y 13

Para la ejecución de este proyecto, fue necesaria la compra total de 24 predios por un valor de $3.650 millones la obra realizada sobre la calle 30 entre carreras 12, 12ª y 13, corresponden a 180 metros lineales de vías de pavimento rígido MR 45, con calzadas de 7 metros cada una, para un total de 3600 metros cuadrados de pavimento aproximadamente. Además, en espacio público se instalaron 2620 metros cuadrados de adoquín en ambos costados de la vía, los cuales quedaron

con rampas peatonales en la parte lateral y losetas táctiles de guía y alerta para permitir el tránsito seguro de personas con movilidad reducida.

Este proyecto cuenta con una ciclovía en asfalto en doble dirección con un ancho de 2.4 metros, y una longitud de 180 metros lineales, fomentando así el uso de los modos de transporte ecológico.

Esta vía también cuenta con un nuevo sistema de iluminación avanzada, con luminaria tipo led en el separador central y postes metálicos, ofreciendo así mejor visibilidad al momento de movilizarse por el sector.

Todas las vías están ahora debidamente demarcadas y señalizadas, garantizando así la seguridad tanto como para los peatones y el transporte público y privado de este sector. Se instalaron los equipos de semaforización en las intersecciones que así lo requieren.

Este contrato tuvo como fecha de inicio el 12 de junio del presente año, con un plazo de ejecución de 5 meses inicialmente. Se les otorgó una prórroga hasta el 30 de diciembre del presente año debido a que se generaron situaciones ajenas a la obra que impidieron que se siguieran ejecutando las actividades en el tiempo programado.

Este contrato se encuentra en etapa de ejecución Esta obra será inaugurada a principios del año 2018, y conto con una inversión de $2.705 millones de pesos.

Imagen 9. Registro fotográfico Calle 30 entre Carreras 12, 12ª y 13

1.2 Gestión Ambiental

Durante la ejecución de los contratos de obra, se llevaron a cabo actividades encaminadas al cumplimiento de la normatividad existente en materia ambiental.

El Plan de Manejo Ambiental de la Obra Calle 30 (Cra. 12, 12ª y 13) se encuentra en ejecución, y se realiza seguimiento por parte del personal Ambiental y Social del SETP SANTA MARTA. Esta obra cuenta con todos los permisos ambientales de las autoridades competentes. En cuanto a las obras de Curinca y Líbano 2000, la Calle 30 (Cra. 4ta – Cra. 5ta), la Cra. 19 (Av. del Libertador y Av. del Río) y Av. del Libertador (Av. del Ferrocarril y Cra. 19), se encuentra en etapa de cierre ambiental.

Por otro lado las obras de la Cra. 5ta (Calles 22 y 29) y Av. Tamacá se liquidaron satisfactoriamente. La obra de la Calle 22 (Cra. 1ra – Av. Ferrocarril) y Av. Ferrocarril (Cra. 1ra – Calle 22), se liquidó unilateralmente y próximamente, se iniciará un nuevo proceso de licitación.

La Entidad cuenta a diciembre de 2017 con los Planes de Manejo Ambiental Aprobados por la UMUS y el BID de la obra Puente Av. Bavaria y Carrera 5ta entre Av. Ferrocarril y Calle 22.

1.3 Obras a Ejecutar en el 2018

1.3.1 Construcción del Puente Vehicular de la Avenida Bavaria

El puente de la Avenida Bavaria quedará ubicado sobre el Rio Manzanares, Costado Norte – Carrera 29E con Avenida Bavaria, Costado Sur – Carrera 10 con Calle 30.

Este puente constará de 36 metros de Luz libre, estructura en concreto con vigas potenzadas; construcción del Pavimento de los accesos y la Reconstrucción del Pavimento Rígido en algunos tramos por Reposición de Redes de Servicios Públicos. A lo largo del proyecto se realizaran reposiciones de redes de acueducto y alcantarillado sanitario, en los tramos de intervención del pavimento, así mismo se construirán redes de drenaje y sub-drenajes con sumideros en los tramos establecidos de la localización del proyecto.

En espacio público en el sector norte desde la avenida Bavaria, se realizara la reconstrucción del tramo existente y construcción total del acceso al puente en un área aproximadamente de 291.10 m2, y en el sector sur desde la calle 30 la construcción total desde el puente, hasta la calle 30 en un área aproximada de 492.30 m2.

Para la ejecución de esta obra se está estimando una duración de 7 meses, y fue necesario la compra total de 26 predios.

1.3.2 Obra Faltantes y Complementarias de la Avenida del Ferrocarril entre la carrera 1ra y la calle 22 y de la calle 22 entre la Avenida del Ferrocarril y la Carrera 1ra

Después de la liquidación del contrato LPN-001-2015, se hace necesario abrir un nuevo proceso de licitación, para las obras faltantes y complementarias de la Avenida del ferrocarril y la Calle 22.

Estas obras faltantes y complementarias comprenden actividades civiles generales de intervención vial, reposición de redes de acueducto alcantarillado, construcción y mantenimiento de alcantarillado pluvial, adecuación del espacio público, adecuación del paisajismo y la arquitectura existente. Estas obras tienen una inversión de $10 mil millones de pesos, el proceso de licitación de esta obra, se encuentra programado para el mes de enero del 2018, y tiene un tiempo estimado de ejecución de 5 meses.

1.3.3 Construcción de la Terminal de transferencia de Gaira y Mamatoco

Durante el 2017 fueron contratados y entregados los detalles de los diseños de la terminal de transferencia de Gaira, los cuales se encuentran en revisión. Para así dar inicio al proceso de licitación y constructivo 2018. De igual forma a comienzos de este mismo año se realizará el diseño de detalle de la terminal de Mamatoco, hitos fundamentales para la operación del sistema.

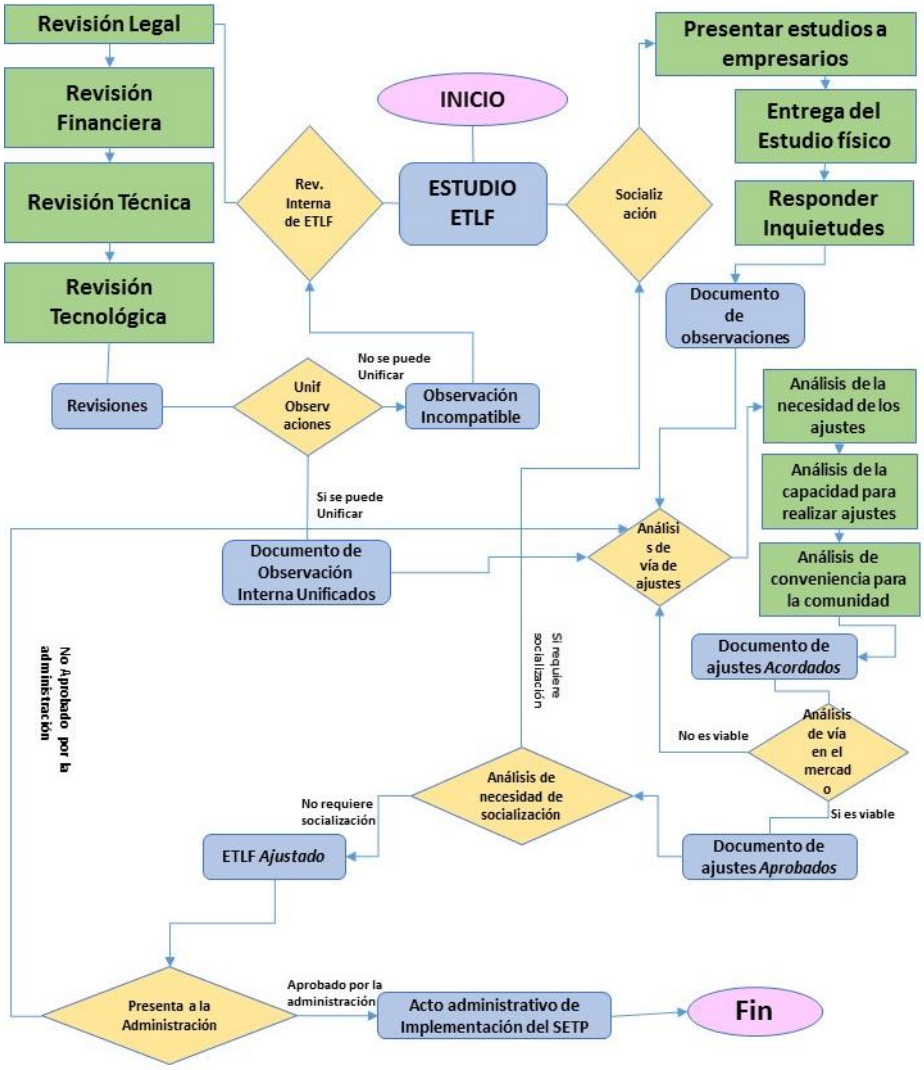
2. GESTIÓN TÉCNICA - OPERACIONES

El Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta durante el 2017 fortaleció el equipo de trabajo del área de operaciones para garantizar avances en materia operacional, legal, financiera y administrativa en el marco del componente operacional del proyecto, los cuales se encargarán de dar inicio a las actividades del plan de implementación.

Se logró cumplir con actividades previas al inicio de la operación del sistema, algunas de carácter externas tales como la validación de la estructuración de los diseños de detalle de la Estructura técnica, Legal y Financiera del Sistema por parte del Departamento Nacional de Planeación, y otras, de carácter internas como la expedición del Decreto de reposición vehicular en trabajo conjunto con la Secretaría de Movilidad, la elaboración de la línea de tiempo del Plan de implementación del sistema, definición del sistema de rutas a 2022, las mesas de concertación con los transportadores, entre otras actividades de acompañamiento y seguimiento interno con otras dependencias del Ente Gestor, y externo, con otras dependencias del distrito y unidades del Gobierno Nacional.

A continuación se presenta el detalle de cada una de las actividades ejecutadas en lo corrido de 2017:

Ilustración 1. Flujograma expedición de Acto Administrativo de Implementación SETP



Fuente: SETP SANTA MARTA 2017

Durante estas primeras mesas de trabajo del año 2017 se socializó la agenda de reuniones del primer trimestre de 2017, que permitieron la retroalimentación de los resultados de la ETLF del Sistema, la construcción de los parámetros de implementación del SETP, y las actividades individuales y conjuntas que se realizaron en el marco del plan de transición del TPC al SETP.

Imagen 10. Registro fotográfico Mesas Técnicas de concertación SETP – TPC 2017

Fuente: SETP SANTA MARTA

Estas mesas de trabajos fueron consecutivas en la vigencia 2017 y las principales conclusiones se detallan a continuación:

- Grupo Movilidad y empresarios del Transporte Público Colectivo oficiaron las sugerencias de la mesa en materia de tecnología, las cuales fueron analizadas y algunas acatadas como el medio de pago en el inicio de operación, el viaje a crédito y la tipología de las tarjetas.
- Se realizó una reunión técnica con los estructuradores del modelo operacional del SETP de Santa Marta, donde se revisó conjuntamente los parámetros de la operación y la forma en cómo se realizó el modelo de transporte, lo anterior para que las partes tuvieran conocimiento detallado de la herramienta utilizada.
- Grupo Movilidad remitió al SETP el detalle de los riesgos identificados en los componentes operacionales, para el análisis y aclaración de la información, en los casos requeridos; se recogieron las preocupaciones del inversionista y se acordaron los puntos técnicos del modelo.
- Se publicó el número de vehículos, tipología y las especificaciones técnicas de la flota, que será necesaria para el inicio de la operación. Esta fue publicada en el Decreto 201 de 2017.

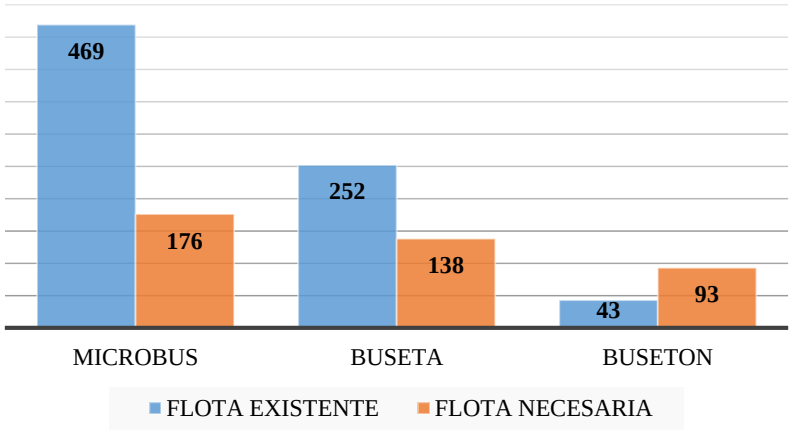
2.1. Expedición del Decreto de Reposición Vehicular:

Con el fin de concretar el número de vehículos necesarios para la primera fase de operación del Sistema 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 de la entidad el día 17 de octubre de 2017, figurando con el título "Decreto 201 de 18 de septiembre de 2017".

En la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** 2 se muestra el escenario actual con la cantidad de vehículos para cada tipología, y se compara con la cantidad de vehículos requeridos de acuerdo a la ETLF para el inicio de la operación.

Ilustración 2. Escenario de reposición de la flota del TPC para la implementación del SETP de Santa Marta: flota existente vs flota necesaria



Fuente: SETP SANTA MARTA (2017)

En el marco del decreto de reposición, se realizó un diagnóstico del parque automotor existente en la actualizad, y se comparó con las necesidades del Sistema y con los años de vida útil (12 años de acuerdo a lo establecido en la ETLF) de los vehículos para determinar la flota vehicular nueva que deberá adquirir el operador de transporte, tal como se detalla a continuación:

Tabla 2. Flota nueva necesaria al inicio de la operación a 2019

Tipología vehicular	Flota Existente	Flota Requerida SETP	Aptas (≤ 12 años)	Flota nueva necesaria
Microbús	469	176	176	0
Buseta	295	138	138	0
Buseton	0	0	0	93
Padrón	0	30	0	30

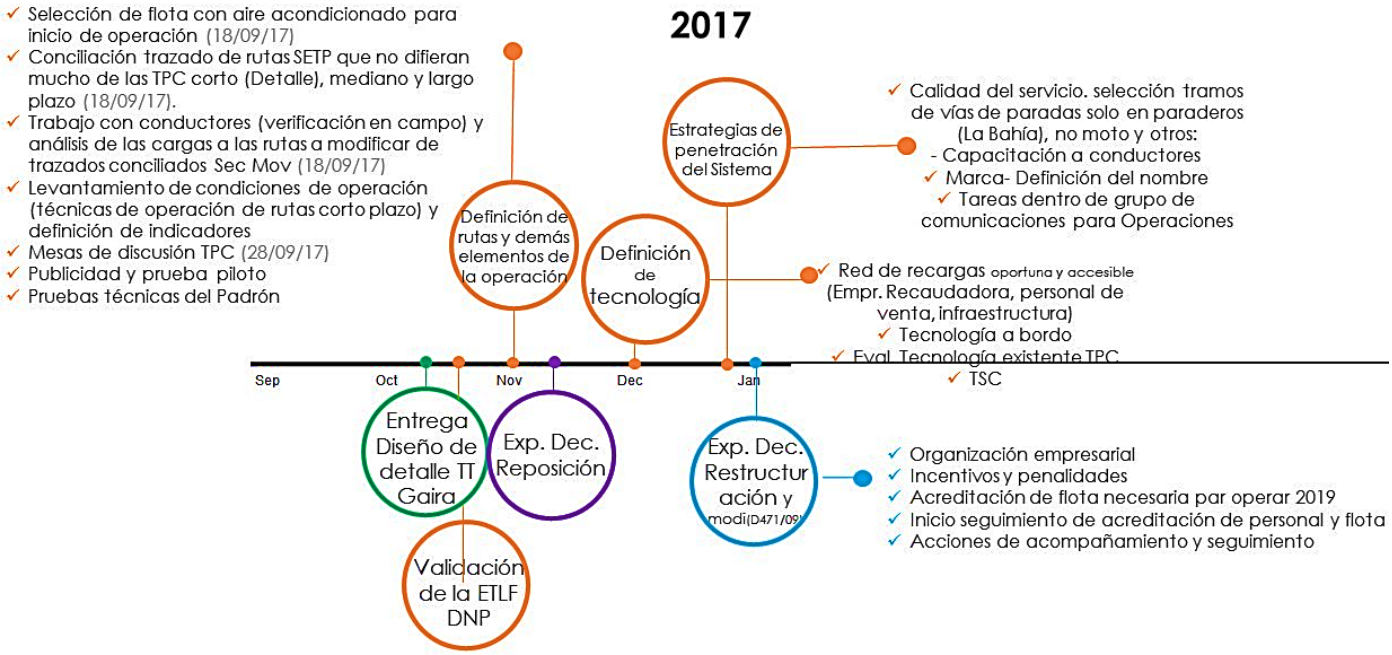
Fuente: SETP SANTA MARTA (2017)

Finalmente en las mesas desarrolladas con la Secretaría de Movilidad se armonizó el decreto de reposición en el cual se deja claro que la autoridad de transporte no otorgará nuevos permisos de operación para microbuses ni busetas, sin embargo, si lo otorgará para los Busetones o padrones que entrarán a operar en la ciudad y que deberán cumplir con las condiciones establecidas en el decreto.

2.2. Líneas de tiempo del Plan de Implementación a 2019

Inicialmente, se subdividieron actividades y se creó un plan de acción para la vigencia del 2017, que comprendió la priorización de algunas actividades en el plan de implementación y la línea de tiempo del accionar del Ente Gestor. Con ello, se subdividieron responsabilidades del área de Operaciones con las áreas de Infraestructura, Ambiental y Gestión predial, tal como se detalla a continuación:

Ilustración 3. Línea de tiempo Plan de Implementación a 2017



Fuente: Área de Operaciones - SETP

Semanalmente se evalúo el cumplimiento de las metas, se reprogramaron las no cumplidas y se ajustaron las que lo requerían.

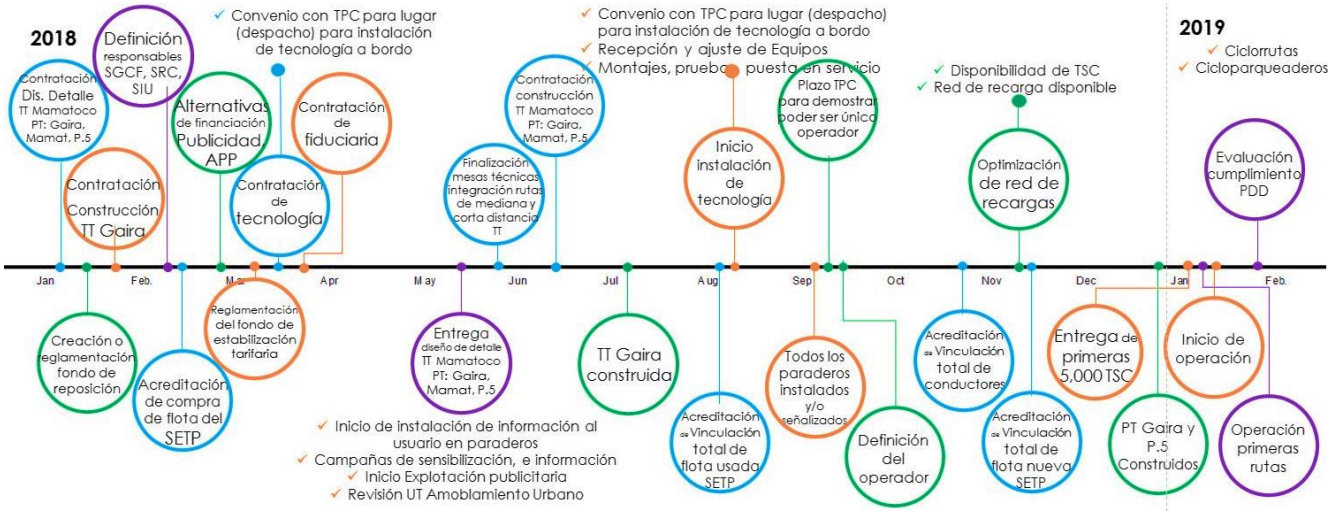
Una de las metas cumplidas antes de la fecha crítica, fue la Expedición del Decreto 201 del 18 de septiembre de 2017 de Reposición vehicular, en el que se dan los lineamientos de reposición y las especificaciones técnicas de la flota.

En la misma línea, otras actividades de la vigencia 2018, empero, que implicaron la realización de acciones de la vigencia 2017, como la adquisición de predios de la infraestructura operacional, la instalación de paraderos; y la elaboración de los documentos previos a la contratación de los diseños de detalle de las Terminales de Transferencias de Mamatoco y La Lucha y de los Patios- talleres La Vega, Mamatoco y Gaira.

Además, se inició el robustecimiento del equipo de operaciones del Ente Gestor en materia jurídica y de empresas y se deberá continuar en el con profesionales que apoyen el componente tecnológico, financiero, socioeconómico y técnico. Para la primera competencia, se espera contar con el apoyo profesional del Banco Interamericano de Desarrollo, en el primer trimestre de 2018.

También, se trabajó en las actividades propias de la definición de las primeras rutas del Sistema Estratégico de Transporte Público, que constituyen el bosquejo de las rutas piloto del Sistema.

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



Fuente: Área de Operaciones - SETP

Para el pleno entendimiento del flujograma, se informa que las notas que se encuentran sobre la línea de tiempo son gestiones y las que se encuentran debajo de la línea, son resultados. Así pues, la infraestructura operacional construida y demás elementos instalados; la definición del

operador y el inicio de la operación, requieren de muchas actividades de gestión y socialización con toda la cadena de valor del transporte público colectivo actual.

2.3. Validación de los diseños de detalle de la Estructura Técnica, Legal y Financiera:

Los diseños de detalle de la Estructura Técnica, Legal y Financiera del Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta fueron validados por el Departamento Nacional de Planeación- DNP a octubre de 2017. El Ente Gestor fue notificado de dicha validación el día 18-10-2017 mediante oficio de radicado interno 000897. El cumplimiento de esta actividad ha sido crucial para la puesta en marcha del plan de implementación dado que da vía para empezar a definir la hoja de ruta del sistema y los parámetros claves del plan de transición.

2.4. Definición de primeras rutas SETP con Secretaria de Movilidad:

Se inició un trabajo conjunto con la Secretaría de Movilidad para definir el sistema de rutas que harán parte del Sistema al año 2022, particularmente se dialogó sobre las tres primeras rutas las cuales entrarán en circulación a 2018, las cuales se caracterizarán por:

- No diferir mucho de las rutas existentes del TPC.
- Tener una demanda significativa.
- No requerir terminal de transferencia.

Tabla 3. **Sistema de Rutas en el marco del SETP sin Terminales**

N°	RUTA	S	N	Observación
1	Alimentador 4	X		Con horarios alternados con Ruta Carrera 19 ciudad equidad (sale despacho San Jorge)
2	Ruta Auxiliar 13A (con Tayrona)	X		Auxiliar 13A y Auxiliar Tayrona. Remplaza Ruta 9 (Pantano)
3	Ruta Auxiliar 9		X	
4	Ruta Auxiliar Tayrona(con 13A)	X		
5	Ruta Auxiliar 1		X	
6	Ruta Auxiliar 11	X		Ruta Nueva
7	Ruta Auxiliar 3		X	
8	Ruta Auxiliar 4	X		(Corta Taganga) contra Ruta 4 Santa Rita Taganga.
9	Ruta 7		X	
10	Ruta Estructurada 1A		X	
11	Ruta Estructurada 2A		X	
12	Ruta Estructurada 4	X		Contra ruta 10: 11 de Nov, La 39, María Eugenia (partir)

Fuente: Área de Operaciones - SETP

De las anteriores rutas se deberá hacer estudios de Ascenso –Descenso y Origen-Destino a bordo, para escoger en virtud de los resultados, las tres primeras rutas pilotos del Sistema Estratégico de Transporte Público que circularán en la ciudad a partir del primer trimestre de 2018.

Dentro de los compromisos en esta materia para el próximo año, está el inicio de campañas de sensibilización y de comunicación con el usuario para evitar traumatismos cuando se entre en operación. Ante ello, se propusieron ajustes en las responsabilidades del equipo del Ente Gestor para los retos del 2018 en materia operacional.

Imagen 11. Registro Fotográfico: Reunión equipo técnico del área de Operaciones con Sec. Movilidad

Fuente: SETP SANTA MARTA (2017)

Además, se deberán iniciar acciones de sensibilización a usuarios y de penetración del Sistema, con la priorización de la vía de la Cra 1ra, una vez se cumpla con la realización de un inventario de las rutas que pasan por la Cra 1ra y la definición de tres paraderos. A ello se suma, la regulación y control de la restricción que prohíbe la circulación de motos con parrillero por esta vía, acompañada de las estrategias de cultura ciudadana e información al usuario. La última actividad consiste en el ejercicio del control policivo de agentes de tránsito, que permitirá afianzar la medida.

2.5. Avances para la consecución de la infraestructura operacional del Sistema:

Se recibió la primera versión de los resultados de los diseños de detalle de la Terminal de Transferencia de Gaira, sobre los cuales el equipo técnico del Ente Gestor realizó una serie de

comentarios los cuales serán tenidos en cuenta por el consultor para realizar los ajustes necesarios.

Por otra parte, se trabajó en la elaboración de los documentos previos para contratar los diseños de detalle de la Terminal de Transferencia de Mamatoco y La Lucha y de los Patios-Talleres Mamatoco, La Vega y Gaira, los cuales terminaron el proceso de ajuste técnico y queda en responsabilidad de las áreas de gestión predial, jurídica y financiera, los ajustes finales de los documentos.

2.6. Atención a visita BID por parte del SETP:

El principal objetivo del Ente Gestor es iniciar operación a comienzos de 2019. Uno de los factores claves para el cumplimiento de este logro es el poder tener los aportes de la Nación, a través del préstamo que existe con el Banco Interamericano de Desarrollo-BID, como medio para concluir la etapa de reconstrucción y rehabilitación de la infraestructura vial por donde circulará el sistema y para la construcción de la infraestructura operacional del mismo.

Es por esto, que en lo corrido de 2017 se recibió en diferentes fechas a directivos del BID los cuales le hicieron seguimiento al proyecto y destacaron la excelencia del mismo. Una de las visitas cruciales para el Ente Gestor fue la realizada en el mes de agosto por el Director de Infraestructura del BID que vino desde Washington, eligiendo solo al SETP de Santa Marta para visitarlo por ser considerado uno de los mejores del país.

Así mismo, los días 12 y 13 de septiembre, el Ente Gestor recibió visita BID en la cual su equipo interdisciplinario presentó los avances de cada una de las áreas y dialogaron sobre la necesidad real de la financiación de los proyectos en los tiempos previstos para que estos no queden paralizados y en efecto, no impidan el inicio de la operación del sistema a 2019.

Por consiguiente, el Ente Gestor manifestó la necesidad de que se viabilice un otrosí al convenio de cofinanciación en donde se incorporen a favor del SETP de Santa Marta $12.300.000.000, presupuesto que permitirá realizar las inversiones necesarias el próximo año, para cumplir con todos los componentes del sistema.

Imagen 12. Registro Fotográfico: Vista del BID al SETP Santa Marta

Fuente: SETP SANTA MARTA

2.7. Mesas de Trabajo con Secretaría de Planeación:

Se inició un trabajo mancomunado con el secretario de planeación para definir los usos del suelo de los elementos estáticos que harán parte del sistema, particularmente de las terminales de transferencias y los patios y talleres.

Con la ubicación específica e identificación general del predio, 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.

Por su parte, el área de reasentamiento se encuentra en la etapa de adquisición predial de los primeros predios y paralelamente en la definición de las fichas prediales. Los predios de las terminales de transferencia fueron adquiridos en virtud de las exigencias técnicas de la ETLF; y los predios de patios y talleres iniciaron el proceso de adquisición y se espera culminar con esta etapa en el primer semestre de 2018.

2.8. Trabajo interdisciplinario con la Secretaria de Movilidad:

La secretaría de movilidad ha hecho parte activa de las mesas de concertación técnica del Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta, como autoridad de transporte distrital y se iniciaron las primeras acciones de trabajo conjunto como la reducción de la capacidad transportadora, reducción de la oferta de vehículos, chatarrización, para minimizar los sub-actores del operador, y optimizar la flota existente, entre otros.

La ubicación del resto de la infraestructura estática del sistema, como los paraderos cubiertos, demarcados o tipo bandera y con bahía, fueron establecidos en los diseños de detalle de la infraestructura vial y de diseño operacional. Este año con el acompañamiento de la Secretaría de Movilidad se instalaron en las vías intervenidas por el SETP, hasta completar 104 en toda la ciudad entre cubiertos y demarcados, faltando aproximadamente 580 paraderos por instalar en el 2018 para el inicio de la operación del Sistema en el 2019.

2.9.Formulación del borrador de Decreto de Reorganización o Reestructuración

Inicialmente se consolidó un trabajo en la verificación de las condiciones definidas en los estudios previos. Paso seguido, se trabajó en la verificación de la viabilidad de la operación de padrones, que es un condicionante de adquisición del decreto de Reposición vehicular, y por último, realizar mesas de discusión y concertación con transportadores.

El acto administrativo que establece las condiciones de adopción del sistema para el inicio de la operación se encuentra elaborado en borrador y compartido a la Secretaría de Movilidad y oficina jurídica para su revisión de detalle. Sin embargo, la expedición de este documento está condicionada al cumplimiento de los compromisos acordados en el Acta 005 de 2017 por parte de los transportadores.

2.10. Atención a visita Metro de Medellín

El Ministerio de Transporte suscribió el contrato interadministrativo 784 de 2017 con la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá LTDA - Metro de Medellín, el cual tiene por objeto “Realizar la asistencia técnica, acompañamiento en la planeación y ejecución de la etapa preoperativa (SETP Santa Marta y Montería) y operativa (Metrolínea) de los sistemas de transporte público bajo la creación de un modelo de lineamientos de política de gestión ambiental, social y de cultura ciudadana en torno a la movilidad, como marco para la formulación de planes de acción ejecutables durante la etapa de operación de los sistemas.”.

En el marco de dicho contrato, se recibió a satisfacción la visita del equipo del Metro de Medellín en las instalaciones del Ente Gestor los días 27, 28, 29 y 30 de noviembre, en donde el Ente Gestor presentó su equipo interdisciplinario para abarcar todos los componentes que desde el equipo de Metro se profundizaron. El detalle de los componentes se presenta a continuación:

1. Gestión social y cultura ciudadana
2. Gestión ambiental
3. Servicio al cliente y cultura ciudadana
4. Diseño estructura operacional
5. Comunicaciones
6. Política pública
7. Operación de buses

8. Tecnología SGCF y SRC

Así mismo, un equipo delegado por la gerencia del Ente Gestor se trasladó los días 13 y 14 de diciembre de 2017 a la ciudad de Medellín para continuar con las mesas de trabajos profundizando en cada uno de los componentes mencionados. Cabe destacar, que este contrato se constituye como un hito crucial para la operación del sistema dado que ayuda a nutrir la hoja de ruta para dar inicio a la operación a primer trimestre de 2019.

3. GESTIÓN PREDIAL Y REASENTAMIENTO

La puesta en marcha del Sistema Estratégico de Transporte Público de Santa Marta proyecta su implementación a partir del primer trimestre del 2019, por lo tanto en el 2017 continua en su fase de infraestructura vial, realizando la adquisición de predio y el reasentamiento de las familias asentadas en los sectores a intervenir por el ente gestor, siendo estos elementos claves que requieren del abordaje del equipo de reasentamiento entre disciplinas complementarias y competentes para dar respuestas efectivas, eficientes y pertinentes acorde a lineamientos establecidos en el marco de política de reasentamiento.

De los procesos de reasentamiento adelantados por la ente gestor en el 2017, este se establece bajo un enfoque holístico e integral respaldado por el acompañamiento y/o asesoría a la unidades sociales impactadas por el proyecto SETP, cabe anotar que frente a este proceso, mitigar los impactos es una premisa fundamental para la aceptación y asimilación de situaciones novedosas como es el cambio de entorno social, además del desprendimiento y/o arraigo a los predios a requerir por el ente gestor.

En el marco de la actuación integral la entidad apoya a las unidades sociales en el restablecimiento de sus condiciones socioeconómicas, a partir del desarrollo de programas que se definen en cada plan de reasentamiento a ejecutar en los proyectos a intervenir, sin dejar de lado principios como la inclusión, la igualdad, la comunicación y participación, factores incidentes en el mejoramiento del nivel de vida de las unidades sociales reasentadas. Percibiéndose en mejores condiciones de habitabilidad en el nuevo inmueble de reposición, además de la accesibilidad a los servicios sociales contribuyendo a una mejor condición social de las familias. Sin embargo el respeto por la individualidad, su cultura, gustos e intereses son elementos tenidos en cuenta en la escogencia de los nuevos entornos a ocupar.

A continuación se presenta el estado de ejecución de los Planes de Reasentamiento en Proceso:

3.1 Proyecto Terminal de Transferencia de Gaira

Dentro de este proyecto se adquirieron 10 predios con afectación total y parcial dentro de los cuales se encuentran 7 unidades sociales que desarrollan actividades económicas, sin unidades sociales a reasentar.

Durante el proceso se realizaron socializaciones y asesorías a cada Unidad Social con el fin de informar en qué consistía cada etapa del proceso y promover la adaptación al reasentamiento de sus actividades económicas.

Imagen 13. Registro Fotográfico Socialización del Plan de Reasentamiento abreviado para el proyecto Terminal de Transferencia Gaira

Fuente: Área GPR - SETP SANTA MARTA

3.2 Proyecto Terminal de Transferencia de Mamatoco

A partir de la ejecución de este proyecto se adquirió un predio en el que se encuentran 20 Unidades Sociales, las cuales han sido reestablecidas en su totalidad. Estas unidades sociales desarrollaban actividades económicas generando un encadenamiento productivo, enmarcado en la actividad principal Todo Tráiler del Norte. A partir del proceso de reasentamiento todas las USE lograron reestablecer sus actividades económicas.

Durante la evolución del proceso se realizaron varias actividades desde el área de reasentamiento, encaminadas a promover la aceptación y la adaptación al cambio por parte de las Unidades sociales intervenidas.

Imagen 14. Registro Fotográfico Socialización del Plan de Reasentamiento abreviado para el proyecto Terminal de Transferencia y Patio Sector Mamatoco

Fuente: Área GPR - SETP SANTA MARTA

3.3 Proyecto Terminal de Transferencia y PEP La Lucha

Este proyecto cuenta con 2 predios, para este año se adquiere un solo predio. El cual cuenta con: NO Objeción del plan abreviado por parte del BID y el V.B del Ministerio, aceptación, promesa y entrega del mismo con fecha el 11 de septiembre del año en curso y en proceso de escrituración. En este predio no se encuentran Unidades Sociales a reasentar.

3.4 Proyecto Calle 30 con Carrera 12, 12ª y 13

Para la ejecución de esta obra fue necesaria la adquisición de 24 predios y el reasentamiento de 47 Unidades Sociales, de las cuales llevamos restablecidas 2 US Hogar, 10 USSE ,9 US Rentistas, 23 US Arrendatarios y 3US tenedor para un cumplimiento del 100%.

Durante el proceso de reasentamiento se ha hecho un acompañamiento permanente por parte del equipo de profesionales del SETP, con el fin de mitigar los impactos generados a las familias por el proyecto, en dicho acompañamiento se han realizado talleres con temáticas que buscaban establecer expectativas claras y afrontar las emociones negativas ante el cambio, así mismo se mantuvo un asesoramiento permanente que resolvía las inquietudes y facilitaba la aceptación de las Unidades Sociales a reasentar. Una vez reasentadas las familias, se ha realizado seguimiento y aplicación de talleres que promuevan la adaptación al cambio y la proyección de las Unidades Sociales a mejorar su nivel de vida. Durante estas visitas se ha evidenciado un mejoramiento en el entorno y en las condiciones de vida de estas familias quienes transitoriamente se han ido adaptando a su nuevo sistema socio ambiental.

Imagen 15. Registro Fotográfico de Inmuebles de Reposición, U.S. Reasentadas

ANTES

DESPUES

Fuente: Área GPR - SETP SANTA MARTA

Imagen 16. Registro Fotográfico Talleres en el Marco de Proyecto de Vida Familiar

Fuente: Área GPR - SETP SANTA MARTA

3.5 Proyecto Puente Bavaria

En este proyecto se adquieren (27) Predios y 37 US, restablecidas a la fecha 1 US Hogar, 6 USSE, 5US Rentistas y 20 US Arrendatarios, 3 tenedores para un total de 35 US restablecidas, equivalente al 92,5 % del cumplimiento.

En este proyecto se pudo evidenciar un mejoramiento en la infraestructura física de los nuevos inmuebles de reposición. Así mismo se obtuvieron buenos logros en el mantenimiento de la tenencia con respecto a propietarios y el mejoramiento con respecto a tenedores y poseedores que pasaron a ser propietarios de los predios de reposición.

Las unidades sociales pendientes por reasentar de manera definitiva a causa de los procesos de expropiación, cuentan con acompañamientos respectivos a fin de asesorar acerca de las condiciones en las que se encuentran la familia frente al proceso y mitigar el impacto durante el mismo.

Imagen 17. Registro Fotográfico de Inmuebles de Reposición, U.S. Reasentadas

ANTES

DESPUES

Fuente: Área GPR - SETP SANTA MARTA

Imagen 18. Registro Fotográfico, Asesoría Manejo de crisis frente Reasentamiento

Fuente: Área GPR - SETP SANTA MARTA

3.6 Otras Gestiones

3.6.1. Planes de Reasentamiento

Se adelanta y se encuentra en proceso de revisión el Plan de Adquisición Predial y Reasentamiento para las Unidades Sociales para el Proyecto calle 30 entre carrera 9 -12.

Se actualiza información socioeconómica en el tramo 3 ubicada en la Calle 30 entre Cra 13 y 13B.

3.6.2. Practica para el manejo de una Cultura Ciudadana

3.6.2.1 Apropiación Social

En el 2017 se da continuidad a las jornadas de socialización en las instituciones educativas tanto públicas como privadas con el fin de promover, orientar y concientizar de manera pedagógica sobre todo lo concerniente al ente gestor. Lo que implica no solo dar información con respecto a las obras de infraestructura y al funcionamiento del sistema como tal, sino también a estimular la cultura ciudadana y su respectiva apropiación social.

El desarrollo de la ciudad de Santa Marta ha generado y seguirá generando cambios en los espacios sociales. La apropiación consiste en descubrir las claves de un conocimiento para hacer uso práctico de las nuevas estructuras y servicios que hacen parte de dichos cambios, desde la esfera familiar, educativa y social se debe promover la aceptación e interiorización de la información que permita que los ciudadanos, se apropien de estos elementos y les den un buen uso y cuidado. Es necesario que la comunidad, en función de sus valores y de sus necesidades ejerza la capacidad para apropiarse y aprovechar el conocimiento integrándose de manera activa en los procesos de desarrollo social.

Por lo tanto se logró intervenir en el año a 7 instituciones educativas entre privadas y públicas de la ciudad de Santa Marta y de esta manera socializar a 962 estudiantes de diferentes sectores, empleando como estrategia visitas a las obras en construcción como complementación a la información suministrada.

Imagen 19. Evidencias fotográficas de las intervenciones en la Instituciones Educativas

IE MARIA AUXILIADORA
110 ASISTENTES

962
ASISTENTES EN TOTAL

Fuente: SETP SANTA MARTA

3.6.2.2 Ferias de la Equidad

Otra de las estrategias implementadas en el periodo del 2017 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.

Cabe anotar que desde las diferentes dependencias las acciones desarrollada durante el 2017 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 para lograr concientizar y empoderar a los habitantes de los sectores intervenidos. En el periodo logro informar a 1006 personas.

3.6.2.3 Socialización con Líderes

Una de las acciones claves y fundamentales en el proceso de empoderar a la ciudadanía es la participación e inclusión de los líderes comunitarios en las socializaciones realizadas por el ente gestor, se proyecta que a través de estos representantes comunitarios se generen un mejor comprensión del proyecto ya que los líderes son personas que tienen información y lecturas claves de sus entornos sociales, favoreciendo de esta manera una mejor aceptación de la sociedad una vez inicie la implementación del sistema en el distrito.

Imagen 20. Evidencias fotográficas de las socializaciones con Líderes

Fuente: SETP SANTA MARTA

3.6.2.4 Oficina Móvil

La oficina móvil un mecanismo que emplea el ente gestor para acercarse aún más a las comunidades a intervenir, donde la gerente del Sistema Estratégico de Transporte Público, SETP – Santa Marta en coordinación con profesionales el equipo de Reasentamiento con el apoyo del área de comunicaciones atienden las inquietudes referente a la obra y el proceso adquisición predial perteneciente a los proyectos próximos a intervenir.

En el periodo se adelantaron por el ente gestor 2 oficinas móviles en los proyectos Calle 30 entre Cra 12, 12 A y 13 y la calle 30 entre carrera 9 – 12, este mecanismo es incidente ya que se hace necesario en el proceso si se quiere generar lazos de confianza entre las partes; proyectándose un proceso favorable en la adquisición predial y demás trámites pertinentes insertos en el mismo, además de convertirse en una población potencial para capitalizar la cultura ciudadana una vez inicie la implementación del sistema en el distrito.

Imagen 21. Evidencias fotográficas Oficina Móvil Proyecto Calle 30 Cra 12, 12ª y 13

Fuente: SETP SANTA MARTA

3.6.2.5 Articulación Institucional OEP (Ocupantes del Espacio Público)

Dentro de los avances en el periodo se realiza seguimiento a los (128) OEP anteriormente ubicados sobre el espacio público de la Av. del Ferrocarril y que fueron reubicados en la nueva galería comercial del mercado público, se observa que por parte de la administración distrital se viene adelantando una serie de adecuaciones en la galería con el fin de proporcionar un mejor servicio tanto a los visitantes como a los mismos comerciantes con la instalación de nuevo mobiliario consistente en la instalación de canecas, señalizaciones, adecuación del cerramiento y del sistema eléctrico.

Dentro del aspecto de seguridad industrial se realizó adecuaciones a la señalización de la galería comercial con el fin de prevenir los riesgos derivados de las actividades que se ejercen en la Galería Comercial y proveer un ambiente laboral más seguro.

Imagen 22. Evidencias fotográficas de desmonte de canecas y Subestación Galería Comercial

Fuente: SETP SANTA MARTA

Componente Social: Se realizó acompañamiento en una jornada de estudio y socialización con los comerciantes beneficiados acerca del manual de convivencia, lo cual incluyó una serie de capacitaciones para el tema de disposición de basuras y limpieza del área interior y exterior de la galería comercial.

Imagen 23. Evidencias fotográficas de Jornada de Estudio y Socialización con los Comerciantes Beneficiados

Fuente: SETP SANTA MARTA

4. GESTIÓN DE LA CALIDAD

El SETP Santa Marta S.A.S, desarrolla su misión a través de los procesos Estratégicos, Misionales, Apoyo, de Evaluación y su respectiva información documentada, lo que permite ejecutar de manera más eficaz sus funciones, generando mayores sinergias e interacciones eficaces de los procesos y colaboradores para el logro de los objetivos de la entidad. Estos procesos se orientan fundamentalmente a establecer las directrices para el continuo mejoramiento y así, velar por el cumplimiento de normas, políticas y procedimientos.

Con base en el direccionamiento de la entidad y teniendo en cuenta su constante dinámica, se promueve de manera permanente el desarrollo de acciones en materia de mejoramiento del sistema SETP con el objetivo de garantizar la mejora continua y la interacción entre los distintos procesos, ya que esto garantiza el trabajo en equipo y la correcta aplicación de directrices estratégicas.

4.1. Actualización y Creación de la Información Documentada

Se actualizaron y crearon registros y documentación de cada proceso. Se crearon manuales, instructivos, procedimientos, programas y registros para continuar con la estandarización y la mejora continua de la entidad. A continuación se relaciona la información documentada generada y actualizada en el 2017:

Tabla 4. Información Documentada Generada y Actualizada en el 2017

Convenciones: A: Actualización **C:** Creación **V:** Versión

PROCESO	NOMBRE DEL DOCUMENTO	A	C	V
Jurídica y Contratación	AJC-PD-02 Procedimiento de Imposición Multas	X		3
	AJC-IN-01 Instructivo para la Solicitud de CPS y apoyo a la Gestión		X	1
	AJC-IN-02 Instructivo para la Suspensión de Contratos Estatales		X	1
	AJC-MA-01 Manual de Contratación	X		3
	AJC-MA-04 Manual de Formulación e Implementación de Políticas de Prevención del Daño Antijurídico		X	1
	AJC-MA-03 Manual para la Solicitud de Adiciones o Prórrogas		X	1
	AJC-MA-02 Manual de Supervisión e Interventoría	X		3

Gestión Administrativa	AGA-PD-01 Procedimiento para la Realización de Mnto Prev y Correc.	X		2
	AGA-PD-02 Procedimiento para la Pub, Mod o elim de Info en la WEB	X		2
	AGA-MA-01 Manual de Políticas Informáticas	X		2
Gestión Financiera	AGF-PD-02 Procedimiento para la Elaboración de CDP y RP	X		3
	AGF-PD-03 Procedimiento para la Elaboración del Presupuesto	X		2
	AGF-MA-02 Manual de Políticas Contables		X	1
	AGF-IN-03 Instructivo Para las Legalización de Recursos		X	1
Gestión Técnica	MGT-PD-01 Procedimiento para la Tramitación de Demoliciones	X		3
Gestión de Talento Humano	ATH-MA-01 Manual de Inducción y Reinducción	X		2
	ATH-MA-02 Manual Institucional de Capacitación	X		2
	ATH-MA-03 Manual del SG-SST		X	1
Control de Gestión	EVCG-MA-01 Código de Ética de Control Interno		X	1
	EVCG-MA-02 Estatutos de Control Interno		X	1

Fuente: SGC - SETP SANTA MARTA

Tabla 5. Información de Registros Generados y Actualizados en el 2017

Convenciones: A: Actualización **C:** Creación **V:** Versión				
PROCESO	**NOMBRE DEL REGISTRO**	**A**	**C**	**V**
Jurídica y Contratación	AJC-FO-02 Formato de Documentos para CPS Persona N-J	X		3
	AJC-FO-08 Checklist para Contratos de Mínima Cuantía V2	X		2
	AJC-FO-09 Formato Checklist para CPS v2	X		2
	AJC-FO-10 Checklist Para Selección Abreviada de Menor Cuantía		X	1
Gestión Administrativa	AGA-FO-01 Verificación Copias de Seguridad (Backup)			
	AGA-FO-03 Hoja de Vida de Equipos De Cómputo	X		2

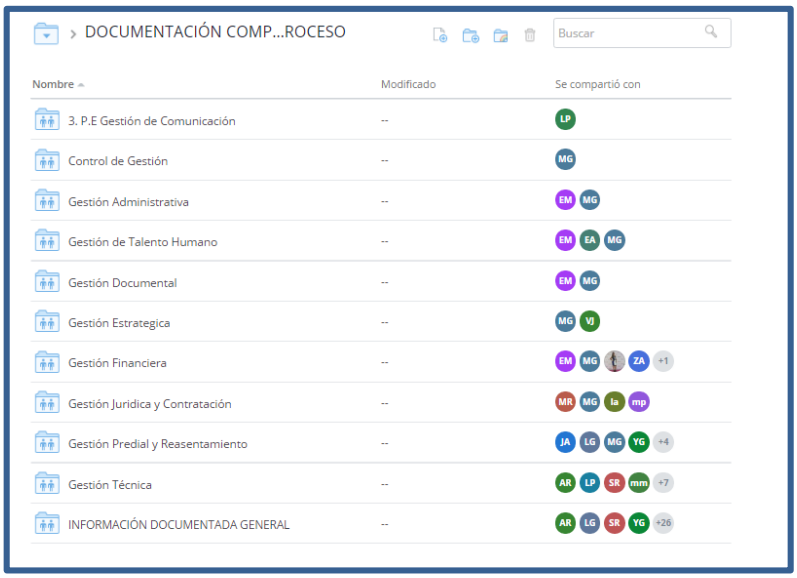
	AGA-FO-04 Programa de Mantenimiento	X		2
	AGA-FO-05 Mantenimiento Preventivo y Correctivo	X		2
	AGA-FO-09 Matriz de PQR WEB	X		3
	AGA-FO-10 Asignación o Retiro de Activo Fijo	X		2
	AGA-FO-11 Control de Activos Fijos	X		2
	AGA-FO-12 Entrega y Recibido de Vehículo	X		2
	AGA-FO-17 Matriz de Sugerencias		X	1
Gestión Financiera	AGF-FO-04 Informe de Actividades y Recibido a Satisfacción V3	X		3
	AGF-FO-06 Verificación de Documentos para Pago o Anticipo	X		8
	AGF-FO-06 Verificación de Documentos para Pago o Anticipo	X		9
	AGF-FO-09 Solicitud de Viáticos o Costos de Desp	X		3
	AGF-FO-10 Legalización de Caja Menor	X		3
Gestión Técnica	MGT-FO-28 Control Diario del Personal y Equipos	X		2
Gestión de Talento Humano	ATH-FO-07 Liquidación de Nómina		X	1
Control de Gestión	EVCG-FO-15 Cronograma y Seguimiento de Reporte de Informes de Ley		X	1
Gestión de Comunicación	EGCO-FO-02 PQR (BUZÓN)		X	1

Fuente: SGC - SETP SANTA MARTA

4.2. Capacitación al Personal y entrega de Información Documentada

Se desarrollaron actividades de inducción y reinducción al personal en las generalidades del Sistema de Gestión de Calidad y manejo de la plataforma de la Información Documentada del SETP Santa Marta S.A.S. Esta actividad se desarrolla cuando ingresa un nuevo funcionario o contratista o por cambios significativos realizados al SGC o a la estructura organizacional de la entidad. En total se les brindó entre inducción y reinducción a 33 contratistas los cuales recibieron su documentación vía Dropbox o a través de los supervisores de área.

Imagen 24. Documentación vía Dropbox



Fuente: SGC - SETP SANTA MARTA

4.3. Auditorias de Calidad

Como parte del compromiso del proceso SGC con la entidad, se realizó un ciclo de auditorías internas, con el objetivo de realizar la comprobación sistémica de las actividades de los procesos del SETP Santa Marta S.A.S. y de esta forma garantizar la mejora continua de acuerdo a la información documentada que maneja cada área. Con un 94% de ejecución, se logró de manera cooperativa con los responsables de área, una revisión a toda la información documentada, identificando las necesidades de actualización y mejora, así como la eliminación de los registros y documentos inactivos.

Seleccionando muestras aleatorias a las carpetas y registros en los archivos de gestión de cada área se logró realizar recomendaciones y observaciones al uso y diligenciamiento de los registros, así como mejoras en sus actividades y procedimientos. Las áreas que fueron auditadas son: Tesorería, Presupuesto, Contable, área social GPR. Área de reconocimientos Económicos GPR, área Jurídica GPR, área Técnica GPR, Jurídica y Contratación, Talento Humano, Sistemas, Comunicaciones, Infraestructura, Ambiental, Operaciones y área Administrativa.

4.4. Buenas Prácticas Administrativas

La entidad continuó con las buenas prácticas administrativas en sinergia con el área administrativa, se logró unificar las distintas áreas de la entidad en una sola oficina, lo que logró mejorar la comunicación entre procesos. Se mantuvo el esquema de entrega de la información documentada en digital, lo que ha mejorado la aceptación y disminución en el uso de registros con versiones obsoletas. Así mismo, de acuerdo a las revisiones realizadas en el marco de las

auditorías internas de calidad, se retiraron los registros inactivos y se depuraron los activos para evitar duplicidad de funciones en los mismos.

5. GESTIÓN DE COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN

El área de comunicaciones del Sistema Estratégico de Transporte Público en aras de fortalecer la imagen de la institución y difundir el proyecto a la opinión pública, trazó como estrategia la articulación de la entidad con los samarios a través de campañas pedagógicas y publicitarias en medios de comunicación y redes sociales; mostrando a la entidad como un proyecto de desarrollo de cara a los Juegos Bolivarianos, cada actividad y evento llevó el sello de este importante evento.

Paralelamente, se visibilizó al SETP Santa Marta como una entidad que transforma más que vías, dándole valor al componente social y ambiental a través de comunicados de prensas, vídeos con testimonios, contenidos y piezas digitales en redes sociales, entrevistas en radio, vídeos para televisión, y ronda de medios.

La estrategia fue desarrollada a través de tácticas presentadas en planes de acción por mes, en donde se direccionaba la creación de contenido para prensa, multimedia y redes sociales.

5.1 Comunicación Externa

Para informar a la comunidad samaria sobre el proyecto, se fortalecieron los canales de comunicación, logrando un mayor impacto.

5.1.1 Comunicados de Prensa

- En el transcurso del año fueron emitidos 31 comunicados de prensa, en los que se destacaron los temas de avance de obras, manejo de crisis de la 22 y Avenida Ferrocarril, socialización a colegios y líderes de la ciudad. El mes que más generó comunicados fue Octubre (6) relacionados al caso de la 22 y Ferrocarril y socialización en colegios.

- Los otros dos meses que generaron mayor cantidad de comunicados (5 por mes) fueron Abril y Agosto, unos relacionados al a 22, otros al paso de la Cra 19, reconocimiento del BID y avance de obra

5.1.2 Medios de Comunicación

Los medios de comunicación que registraron noticias positivas fueron:

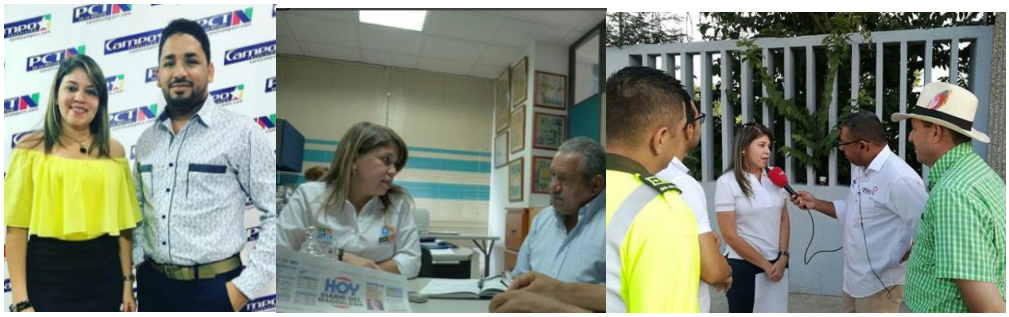
- Hoy Diario del Magdalena (21) El Informador (8) Opinión Caribe (3), El Heraldo (2), El Tiempo (1), otros medios independientes (8) Alrededor de 53 noticias fueron registradas con diferentes titulares y en diferentes medios.

- Se registraron entrevistas en medios radiales como Radio Galeón, Fuego Stereo y Rumba Stereo.

- Para Televisión se lograron entrevistas y se difundieron vídeos de la entidad en el canal PCT y CV Noticias de Telecaribe

- Medios digitales: Vídeos en Pasión Por Santa Marta y periódico Seguimiento (3 publicaciones) y otros.

Imagen 25. Ronda de Medios



Fuente: Comunicaciones - SETP SANTA MARTA

5.1.3 Ruedas de Prensa

Se desarrollaron dos ruedas de prensa en el año, una relacionado al caso de la 22 y Ferrocarril y un balance final a los periodistas en el mes de Diciembre.

Imagen 26. Socialización del Proyecto a Periodistas de la ciudad

Fuente: Comunicaciones - SETP SANTA MARTA

5.1.4 Redes Sociales

A través de las redes se comunicó todas las actividades positivas generadas.

- **Twitter**: se tuvo un crecimiento de Febrero a Diciembre, con 901 seguidores, es decir: 2549 seguidores en Febrero y a fin de año un total de 3526, es decir que se logró 901 seguidores en 10 meses en la red social twitter. Hay que resaltar que se cumplió con la creación de tendencias para que la cuenta tuviese mayor número de interacciones, y se posicionará a nivel digital el proyecto

- **HT**:
  #SigueElCambioEnLa30
  #ObrasParaElCambio
  #SeguimosAvanzando
  #YoCreoEnElSETP

Imagen 27. Imagen de Obra Av. Libertador con HT

Fuente: Comunicaciones - SETP SANTA MARTA

- Facebook : Se logró un número de Like de 2151 , se hicieron en vivos mostrando el avance de las obras
- Instagram: La cuenta pasó de 127 seguidores a 960, se realizaron historias y se montaron vídeos de la institución.
- YouTube: Este año se creó el canal de YouTube

Cabe anotar que son cuentas orgánicas y que no tienen inversión en pautas.

Imagen 28. Estadísticas de la Red Social Twitter

Febrero 2017:2549

Diciembre 2017: 3528

Fuente: Comunicaciones - SETP SANTA MARTA

5.1.5 Multimedia

Durante el año 2017 se comunicó a la opinión pública los avances de obras, noticias, socializaciones, a través de vídeos institucionales y un programa creado por la entidad (**INFOSETP**) en el que se muestra de una manera periodística la información.

Se realizaron 4 emisiones de **INFOSETP**, 10 vídeos de avances, 4 de inauguraciones, 5 de testimonios, y de otros temas 9; para un total de 32 vídeos.

Imagen 29. Programa de Información INFOSETP

Fuente: Comunicaciones - SETP SANTA MARTA

5.1.6 Actividades de Socialización

- **Socialización a líderes**: Se desarrolló como prueba piloto reunión con dos grupos de líderes de la ciudad, de esta forma se fortalecieron los lazos con los principales voceros de la comunidad y se les comunicó los avances del proyecto. Esta actividad se proyecta para el 2018 como una creación de escuela de líderes, para que sean los primeros en apropiarse al sistema.

Imagen 30. Socialización del Proyecto a Líderes de la Ciudad

Fuente: Comunicaciones - SETP SANTA MARTA

- **Universidades**: Se hizo primer contacto con las universidades para iniciar las socializaciones con esta población.

- **Socialización de Obras**: Se hizo un primer ejercicio de llevar a los estudiantes a conocer la ejecución de obras, esta actividad se proyecta para que se realice en el 2018 y los jóvenes sean llevado a través de un tour a conocer cada obra ejecutada por el SETP y cómo fue su historia y contexto.

Imagen 31. Socialización de Obras a estudiantes de Instituciones Educativas

Fuente: Comunicaciones - SETP SANTA MARTA