Documento Conpes

3756

Consejo Nacional de Política Económica y Social
República de Colombia
Departamento Nacional de Planeación

DECLARACIÓN DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROYECTO SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL MUNICIPIO NEIVA

DNP: DIES, DIFP, OAJ

Ministerio de Transporte

Ministerio de Hacienda y Crédito Público

Versión aprobada

Bogotá D.C., 2 de agosto de 2013

Resumen

Este documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social -CONPES-, la declaratoria de importancia estratégica del Proyecto "Sistema Estratégico de Transporte Público del Municipio de Neiva", y presenta los términos para la participación de la Nación en éste Sistema.

El proyecto se enmarca dentro del Programa Nacional de Transporte Urbano establecido en el Documento Conpes 3167 de 2002 y acorde con el Plan Nacional de Desarrollo, 2010 – 2014: "Prosperidad para todos", busca responder a la necesidad de establecer un sistema que estructure y permita desarrollar una movilidad adecuada para la ciudad de Neiva.

Clasificación: S731

Palabras claves: Transporte Público, Sistema Estratégico, Neiva, Recaudo Centralizado, Operador, Ente Gestor, SETP

C**ONTENIDO**

I. INTRODUCCIÓN 5

II. ANTECEDENTES 6
A. Jurídicos 6
B. Justificación 7

III. MARCO CONCEPTUAL 9

IV. DIAGNÓSTICO 10

V. OBJETIVO DEL DOCUMENTO CONPES 16

VI. COMPONENTES DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL MUNICIPIO DE NEIVA 16
A. Operacional 16
B. Infraestructura. 19
C. Institucional 20

VII. IMPACTOS 20
A. Impacto técnico económico 21
B. Impacto físico espacial 22
C. Impacto socio - ambiental 22

VIII. ORGANISMOS DE EJECUCIÓN 24

IX. PLAN DE ACCIÓN 25
A. Operacional 25
B. Infraestructura 25
C. Institucional 26

X. COSTOS DEL PROYECTO 26

XI. ELEMENTOS ELEGIBLES - COFINANCIABLES POR LA NACIÓN 29

XII. COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO 30

XIII. CONDICIONES NECESARIAS PARA LA PARTICIPACIÓN DE LA NACIÓN 31

XIV. MECANISMOS DE SEGUIMIENTO 33

XV. GESTIÓN TERRITORIAL 33

XVI. RECOMENDACIONES 34

XVII. BIBLIOGRAFÍA 37

XVIII. ANEXOS I

I. INTRODUCCIÓN

Este documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social -CONPES-, la declaratoria de importancia estratégica del Proyecto "Sistema Estratégico de Transporte Público del Municipio de Neiva" (SETP de Neiva), de conformidad con lo señalado por el artículo 10[1] de la Ley 819 de 2003[2] y el artículo 21[3] del Decreto 4730 de 2005[4]; adicionalmente, el documento presenta, los términos para la participación de la Nación en el SETP de Neiva. Este proyecto está incluido en el Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014: "Prosperidad para todos"[5] (PND). El análisis presentado se basa en estudios de factibilidad, rentabilidad y diseño, adelantados por la Nación y el municipio de Neiva.

---

[1] **Artículo 10.** Vigencias futuras ordinarias. El Confis podrá autorizar la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras cuando su ejecución se inicie con presupuesto de la vigencia en curso y el objeto del compromiso se lleve a cabo en cada una de ellas siempre y cuando se cumpla que: a) El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas consulte las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 1º de esta ley; b) Como mínimo, de las vigencias futuras que se soliciten se deberá contar con apropiación del quince por ciento (15%) en la vigencia fiscal en la que estas sean autorizadas; c) Cuando se trate de proyectos de inversión nacional deberá obtenerse el concepto previo y favorable del Departamento Nacional de Planeación y del Ministerio del ramo. La autorización por parte del Confis para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo período de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el Conpes previamente los declare de importancia estratégica. Esta disposición también se aplicará a las entidades de que trata el artículo 9º de la presente ley. El Gobierno reglamentará la materia. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Dirección General del Presupuesto Público Nacional, incluirá en los proyectos de presupuesto las asignaciones necesarias para darle cumplimiento a lo dispuesto en este artículo. **Parágrafo**. Estas funciones podrán ser delegadas por el Confis en la Dirección General del Presupuesto Público Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público para el caso de los órganos que componen el Presupuesto General de la Nación y en las juntas o Consejos Directivos en el caso de las entidades de las que trata el numeral 4 del artículo 10 de la Ley 179 de 1994. El Gobierno Nacional reglamentará la materia.

En caso de existir tal delegación, quien sea delegado por el Confis presentará un informe trimestral a dicho Consejo sobre las vigencias futuras autorizadas en el trimestre inmediatamente anterior.

[2] Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones

[3] Artículo 21. Validación del Impacto Fiscal de la Declaratoria de Importancia Estratégica. La declaratoria de importancia estratégica por parte del Conpes a que se refiere el artículo 10 de la Ley 819 de 2003, requerirá del concepto previo y favorable del Confis, donde se valide la consistencia con el Marco de Gasto de Mediano Plazo y el Marco Fiscal de Mediano Plazo

[4] Por el cual se reglamentan normas orgánicas del presupuesto

[5] Expedido mediante la Ley 1450 de 2011

II. ANTECEDENTES

A. Jurídicos

El PND contempla dentro de su alcance la Locomotora de Vivienda y Ciudades Amables en la cual se definen mecanismos de mejora permanente y sostenible de la movilidad urbana; lo anterior, en armonía con el programa de "Ciudades Amables", que desarrolla diferentes acciones que permiten estructurar movilidades eficientes en el País.

Dentro del marco anteriormente señalado, la Nación ha cofinanciado los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), para las ciudades de más de 600.000 habitantes, así como los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP)- para las ciudades con población entre 250.000 y 600.000 habitantes, entre las cuales se encuentra Neiva.

Al respecto, la Ley 1450 de 2011 en el artículo 132 establece en su inciso segundo: "*De igual manera y con el fin de ampliar la estrategia a otras ciudades del país, analizará las condiciones particulares y los esfuerzos fiscales locales que permitan impulsar los SETP de Buenaventura, Ibagué, Neiva, Manizales y Villavicencio.*". …(…)

Es importante mencionar que el servicio de transporte es considerado un servicio público esencial. Al respecto la Ley 336 de 1996[6] menciona en el artículo 4º: "*El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares*" y reitera en el artículo 5º: "*El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los*

[6] Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte

usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo."

Por último, vale la pena señalar que la Ley 1083 de 2006[7], establece la necesidad de reorganizar el transporte público, en el marco de los planes municipales de movilidad, buscando mejorar las condiciones de ésta.

B. Justificación

El Documento Conpes 3167 de mayo 23 de 2002, "Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros", formula la política del Gobierno Nacional en materia de transporte urbano y las estrategias para la realización de la misma. Dentro del documento se plantean acciones para todas las ciudades y se subdividen de acuerdo con su población. Para las ciudades que tienen entre 250.000 y 600.000 habitantes se estableció la necesidad de efectuar estudios de preinversión, con el fin de determinar los proyectos que permitieran desarrollar sistemas de movilidad sostenibles para ellas. Estos estudios determinaron que las ciudades denominadas intermedias, tenían problemas similares a los de las grandes ciudades como la mala prestación del servicio de transporte público, falta de cobertura, la escasa o nula integración, ineficiente articulación y una mala estructura empresarial. Por ello se determinó la necesidad de definir una estrategia con el objeto de mejorar el servicio y desarrollar una política integral.

En virtud de lo anterior, en 2006 y 2007 se adelantaron por parte del Municipio y del Departamento Nacional de Planeación (DNP) los estudios[8] para caracterizar la movilidad del Municipio de Neiva; igualmente en el 2008, el DNP realizó el Diseño Conceptual del

[7] Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones

[8] Nos referimos a los estudios: Ardila, A. (2007) Caracterización de la Movilidad del Municipio De Neiva. Fase I – Componente de Tránsito. Municipio de Neiva y TPD Ingeniería (2007) Caracterización de la Movilidad del Municipio De Neiva. Fase I – Componente de Transporte. DNP - Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo PNUD

SETP de Neiva[9]; y posteriormente, con el fin de establecer los ajustes que se requirieran al componente técnico inicialmente planteado en el año 2008 para la implementación del Sistema, el municipio de Neiva realizó en los años 2011 y 2012 estudios de actualización de los componentes técnicos del SETP[10].

En conjunto con lo anterior, la Administración Municipal ha ejecutado algunas obras de infraestructura y ha desarrollado estrategias, tales como la construcción e instalación de paraderos, la instalación de nuevas intersecciones semafóricas, la construcción de nuevas vías estructurantes del Sistema, construcción de andenes, señalización e implementación de carriles prioritarios sobre los corredores estratégicos del SETP en el micro centro de la ciudad, entre otros, que han logrado mejorar significativamente el escenario urbano para la implementación del proyecto.

Adicionalmente, dentro del Plan de Desarrollo del municipio de Neiva 2012 – 2015 "Unidos para mejorar"[11], el SETP está incorporado como insumo de la Dimensión: Ambiente Construido, y se encuentra también articulado con el Plan de Ordenamiento Territorial[12].

Como resultado de estas políticas y estudios, se definió el proyecto SETP de Neiva, el cual será construido entre los años 2014 y 2017, y debe formar parte integral del Plan de movilidad del Municipio, que desarrollará la Administración Municipal. El Sistema se orienta a la ejecución de tres acciones: operacionales, institucionales y de infraestructura. Lo anterior supone por lo tanto que las inversiones que se realicen en el SETP, tienen la

[9] Unión Temporal Steer Davies Gleave – Akiris (2008) Diseño Conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público de la ciudad de Neiva. DNP

[10] Steer Davies Gleave (2011). Actualización del Componente Técnico del Estudio del SETP de la Ciudad de Neiva, y Steer Davies Gleave (2012). Actualización del estudio técnico del SETP de Neiva, respecto al componente técnico de reorganización de rutas.

[11] Acuerdo Municipal 008 de 2012

[12] Acuerdo 026 de 2009

posibilidad de cubrir necesidades insatisfechas y en especial atender poblaciones con menos recursos para su movilización.

En conclusión, las obras del SETP de Neiva reportarán un beneficio social a la población, lo que las constituye en una obra de inversión social importante para el desarrollo de la Ciudad[13], que por sus características y por la especial protección estatal que de acuerdo con el artículo 4º de la Ley 336 de 1996 debe brindarle el Estado se considera de importancia estratégica para el País, siendo importante señalar que el Proyecto cuenta con el aval fiscal del Consejo Superior de Política Fiscal – CONFIS[14].

III. MARCO CONCEPTUAL

Los Sistemas Estratégicos de Transporte Público corresponden a la estrategia de "Ciudades Amables" consignada en el PND. Dichos sistemas buscan mejorar la prestación del servicio de transporte público colectivo en ciudades intermedias con el fin de estructurar urbes competitivas, eficientes y equitativas, que permitan a los ciudadanos tener oportunidades seguras de movilidad, bajo principios de economía.

Los Sistemas deberán responder a las necesidades de ordenamiento y planificación de su territorio, para ello los principios básicos que buscan los SETP son:

- Eficiencia: la mejor y la máxima utilización de los recursos.
- Seguridad: Los sistemas deben privilegiar a los modos no motorizados, bajo criterios de seguridad vial y accesibilidad.
- Responsabilidad: que cumpla con la regulación, prestando un servicio oportuno y con estándares de calidad.

---

[13] La Corte Constitucional definió como inversión social, "*todos los gastos incluidos dentro del presupuesto de inversión … y las partidas incorporadas al presupuesto de gastos para la realización de aquellas obras que por su importancia y contenido social, le reportan un beneficio general a la población*" (Sentencia C-590, nov. 30/92, M.P. Simón Rodríguez Rodríguez).

[14] El CONFIS, en sesión del 11 de julio de 2013, dio aval fiscal para la asunción de los compromisos para el SETP del municipio de Neiva., en el periodo comprendido entre los años 2014 y 2019.

- Equidad y competitividad: que ofrezca la oportunidad a todos los ciudadanos de movilizarse rápidamente por la ciudad, ofreciendo tarifas que equilibren el costo del servicio y la calidad del mismo.
- Ambientalmente sostenible: que todas las alternativas ofrecidas propendan por un aire más puro, menor ruido y accidentalidad y, un adecuado ordenamiento del territorio.
- Mensurable: que cada ciudad o Municipio desarrolle modos que faciliten a sus ciudadanos la movilidad bajo proyectos en los cuales las inversiones que se efectúen redunden en una mejora en la movilidad pública, pero que correspondan con eficiente ejecución fiscal del Estado.

IV. DIAGNÓSTICO

Neiva es la capital del Departamento del Huila y una de las principales ciudades de la región sur central colombiana, *ya que además de ser el puerto de conexión para las ciudades capitales de Florencia, Mocoa, Popayán y Pasto, es el eje de la economía de los departamentos del Huila, Caquetá, Cauca y Putumayo*[15]. La Ciudad ha vivido un proceso de transformación socioeconómica, caracterizado por un gran desarrollo urbanístico, auge en el comercio y en las actividades de servicios turísticos, aprovechando las condiciones naturales y las características de la región. Este proceso no significa que la vocación tradicional agrícola y de servicios de la Ciudad se abandone, sino que por el contrario, se dinamice su economía y se impulse su desarrollo urbanístico, generando mejores oportunidades y mejor calidad de vida para todos sus habitantes.

Neiva concentra el 40% de la población del departamento del Huila, con un total de 330.487 habitantes, de los cuales el 52% son mujeres y el 48% restante son hombres[16], localizados en las diez (10) comunas y ocho (8) corregimientos que la integran[17]. La dinámica de crecimiento de la Ciudad ha generado que muchos de los servicios que allí se

[15] Fuente: Anexo 1. Plan de Desarrollo para el periodo constitucional 2012-2015 del Municipio de Neiva "Unidos para mejorar".

[16] Fuente: DANE – Conciliación Censal 1985-2005 y Proyecciones de Población a 2010.

[17] Fuente: Departamento Administrativo de Planeación Municipal de Neiva.

prestan evolucionen vertiginosamente y otros se encuentren en ese proceso, estableciendo la imperiosa necesidad de mejorar la movilidad de la Ciudad hacia un sistema de transporte público organizado, eficiente, accesible, seguro y cómodo, que brinde un servicio de óptima calidad a todos sus habitantes.

Los municipios satélite de Neiva generaran una fracción de los viajes al Municipio, dado que por su cercanía y estrecha relación socio económica, los habitantes de los mismos interactúan diariamente con el centro urbano, en especial los pobladores de los municipios de Palermo y Rivera, utilizando la red vial urbana para llegar a su destino final, así como también los centros poblados de los corregimientos de El Caguán y Fortalecillas, distantes a sólo cinco (5) y siete (7) kilómetros respectivamente.

Tal como lo establece el Plan de Desarrollo del Municipio, la región conformada por Neiva, junto con los municipios cercanos a ella, como son, Rivera, Palermo, Tello, Campoalegre, Aipe, Baraya, Villavieja y Yaguará, posee una economía dinámica basada en el ecoturismo, gastronomía, industria y comercio[18]. La posición geopolítica que tiene Neiva le permite concentrar la atención de toda la región surcolombiana[19], ya que todos los habitantes de la zona concurren a la ciudad para adquirir sus bienes y servicios[20].

La dinámica poblacional del Municipio muestra, desde la elaboración de los estudios de realizados en el 2007[21] y 2008[22], y tal como lo confirma la actualización efectuada en el

---

18 Entre 2006 y 2010 el Crecimiento del Producto Interno Bruto del Huila, por grandes ramas de actividad, demuestra como aquella asociada con "Comercio, reparación, restaurantes y hoteles" ha mantenido un comportamiento favorable, presentando un incremento promedio de 6,1%. (DANE, 2011)

19 Fuente: Anexo 1. Plan de Desarrollo para el periodo constitucional 2012-2015 del Municipio de Neiva "Unidos para mejorar"

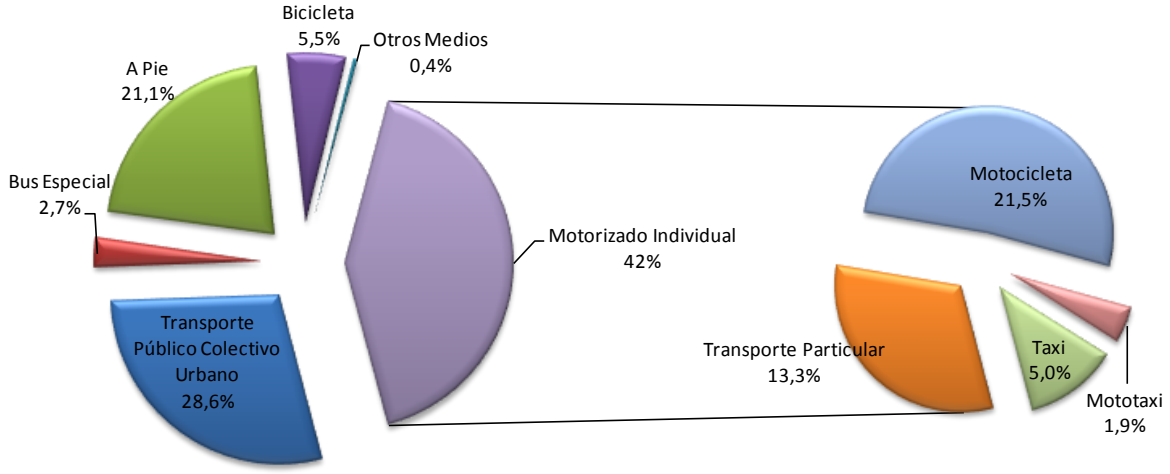
20 Como capital del departamento, alberga las sedes de la Gobernación del Huila, la Asamblea Departamental, el Tribunal Departamental, la Fiscalía General, la Contraloría Departamental, la Procuraduría Regional, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, el Área Metropolitana, la Subregión Norte, la Corporación Autónoma Regional del Alto Magdalena y otras instituciones y organismos del Estado, así como la Universidad Surcolombiana, la Cámara de Comercio; además, es la sede de empresas oficiales, como las departamentales Electrificadora del Huila; y las municipales Empresas Públicas de Neiva.(Tomado de Anexo 1. Plan de Desarrollo para el periodo constitucional 2012-2015 del Municipio de Neiva "Unidos para mejorar")

21 (TPD Ingeniería S.A.) y (Ardila, A.)

2011[23], que las magnitudes de carga en transporte público no ha variado sustancialmente; este hecho refleja una gran oportunidad de atracción de demanda hacia el sistema, ya que a pesar de que seguramente algunos usuarios han migrado a usar modos privados o incluso algunos han sido captados por modos ilegales de transporte, el sistema actual, ha mantenido gran parte de la demanda de pasajeros indicando que una mejora en la calidad del servicio y en el cubrimiento, podría generar un incremento en los pasajeros del mismo.

Adicionalmente, en cuanto a la demanda de transporte es importante señalar el reparto modal establecido en los estudios de 2007[24], el cual se ve reflejado en la Figura 1. De acuerdo con dicho estudio, el número de viajes diarios totales del Municipio corresponde a 378.635, siendo el número total de viajes en Transporte Público Colectivo Urbano de 108.193 al día.

Figura 1 Distribución de viajes diarios por modos



Fuente: Elaboración Propia, a partir del estudio de (TPD Ingeniería S.A., 2007)

---

[22] (Unión Temporal Steer Davies Gleave - Akiris)

[23] (Steer Davies Gleave)

[24] (TPD Ingeniería S.A.) y (Ardila, A.)

En lo referente a la satisfacción de los usuarios con el servicio de transporte público de pasajeros que se presta en la ciudad, se encontró en el estudio de 2008[25], que dentro de las principales deficiencias percibidas se destacan, entre otras, la impuntualidad, demora en el recorrido, falta de servicio nocturno, poca facilidad para acceder al servicio, incomodidad, inseguridad, sobrecupo, imprudencia e irrespeto por parte del conductor, no existencia de frecuencias definidas, vehículos en malas condiciones, recorridos incompletos.

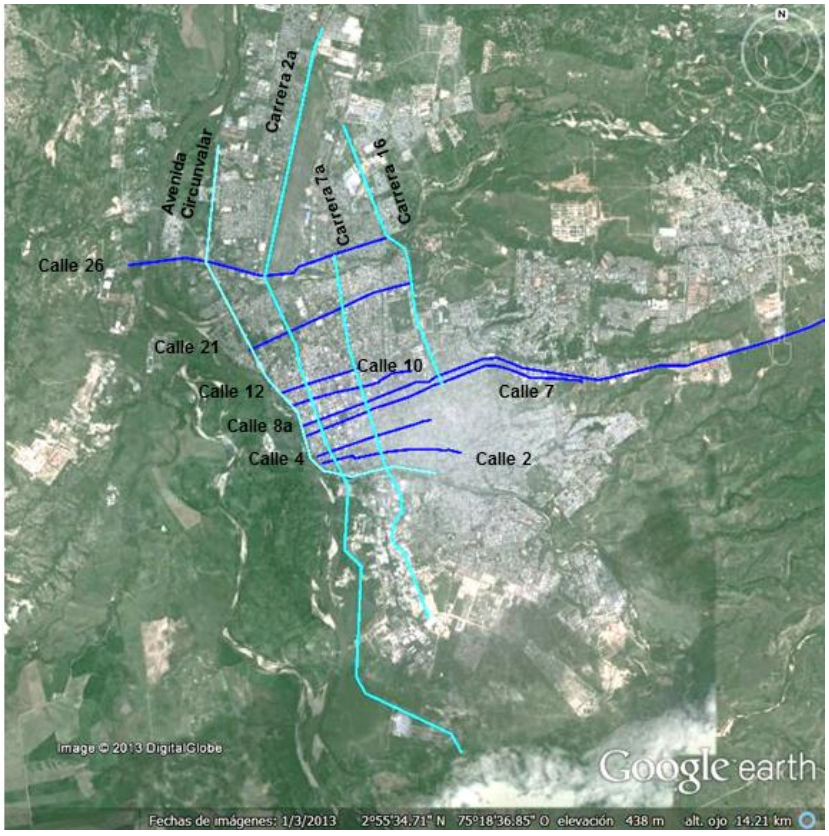
Evidencia de lo anterior, es que el transporte público en la ciudad de Neiva, presenta dificultades para la adecuada movilidad, genera congestión vehicular, opera con paralelismo y sobreoferta en las rutas, no cuenta con elementos tecnológicos lo que dificulta el control efectivo de la operación del servicio, originando pérdidas operacionales, incumplimiento de disposiciones laborales, exceso de paradas, fraude en los pagos de pasajes e incumplimiento de las rutas y horarios establecidos en los planes de rodamiento; por otra parte, hay escasa o nula información de los recorridos, falta de cobertura en muchos barrios nuevos de la ciudad y los horarios no están ajustados a la demanda (especialmente el nocturno), lo que genera incertidumbre entre los usuarios por la mala calidad del servicio, y ha significado la preferencia del ciudadano por otros medios de transporte como el informal.

En este contexto y bajo un concepto de oferta adecuada, demanda y competencia, se necesita implementar un sistema de transporte público mejor que el existente en cuanto a la calidad y cobertura del servicio, con un mejor modelo de negocio que preste atención diaria a los usuarios actuales que requiere el Sistema, y que atraiga el mercado potencial, principalmente integrado por los usuarios de modos privados, de transporte ilegal e informal y buses especiales, así como por los potenciales pasajeros de municipios satélites de Neiva.

[25] (Unión Temporal Steer Davies Gleave - Akiris, 2008)

De otra parte, en lo referente a la estructura de la red vial urbana (Ver Figura 2), esta se articula por cuatro (4) vías principales de occidente a oriente: avenida circunvalación, carrera 2ª, carrera 7ª y carrera 16, que atraviesan la ciudad de sur a norte y viceversa; el transporte público colectivo utiliza principalmente la carrera 2ª, la carrera 7ª y una parte de la carrera 16. De norte a sur la articulación vial se da principalmente en las calles 26, 21, 12, 10, 8, 7ª , 4ª , y 2ª, vías que son utilizadas también por el transporte público colectivo, especialmente a su paso por el centro de la ciudad.

Figura 2 Vías principales de Neiva



Fuente: Elaboración Propia utilizando Google earth®

La malla vial de la Ciudad presenta en general un mal estado, es necesaria su reparación, que consiste básicamente en la pavimentación y señalización vial, a fin de contribuir con la

implementación del Sistema[26], así como también, en la construcción de algunos intercambiadores que son primordiales para el transporte público por la cantidad de rutas que pasan por estos y que de no construirse pueden afectar gravemente la implementación del Sistema (Steer Davies Gleave, 2011).

De conformidad con el estudio de 2008, actualizado en el componente técnico en el 2011 se proyectaron tres (3) secciones típicas de vías:

- I Sección Tipo B: Vías uni o bidireccionales de 2 carriles + andenes
- I Sección Tipo C: Vías bidireccionales de 2 carriles por sentido + andenes + separador
- I Sección Tipo D: Vías bidireccionales de 3 carriles por sentido + andenes + separador

El perfil vial dominante en Neiva es el C, lo cual equivale a 43.3 km de vías (173.2 Km/carril) en la actualidad.

El parque automotor que cubre la operación actual de Transporte Público Colectivo de la ciudad de Neiva, está compuesto por 696 vehículos, en su gran mayoría microbuses de 19 pasajeros. Este servicio es prestado por cinco (5) empresas de transporte: Cooperativa de Motoristas del Huila y Caquetá Ltda. "COOMOTOR" con 249 vehículos que representan el 36% del total de parque automotor que presta el servicio en el Municipio; FLOTA HUILA S.A. con 150 vehículos que representan el 22%; Cooperativa de Transportadores del Huila Ltda. "COOTRANSHUILA" con 140 vehículos que representan el 20%; AUTOBUSES S. A. con 91 vehículos que representan el 13% y la Cooperativa de Transportadores de Neiva Ltda. "COOTRANSNEIVA" con 66 vehículos que representan el 9% del total de la flota existente. Con respecto a la edad del parque automotor, un total de 370 vehículos, equivalentes al 53% del mismo, cuenta con una edad cumplida de más de 10 años, y de

[26] (Unión Temporal Steer Davies Gleave - Akiris, 2008)

estos un total de 111 vehículos, equivalentes al 16% del total de la flota, tiene una edad de más de 16 años.[27]

V. OBJETIVO DEL DOCUMENTO CONPES

Declarar de importancia estratégica el Proyecto "Sistema Estratégico de Transporte Público del municipio de Neiva" por parte del Consejo Nacional de Política Económica y Social. y presentar los términos para la participación de la Nación en éste Sistema.

VI. COMPONENTES DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL MUNICIPIO DE NEIVA

El SETP de Neiva permitirá a la población del municipio, contar con un servicio de transporte de calidad, organizado, oportuno, seguro, eficiente y confiable, en condiciones de accesibilidad, con costos acordes y, eficiente en la prestación del servicio, de tal manera que permita reducir costos operacionales con tarifas integradas y reducción en las externalidades propias del transporte. En la medida en que se racionalice el uso de la infraestructura tanto en vías como en espacio público, se podrán invertir recursos que hoy se destinan a la obras de infraestructura, a otras necesidades de la población neivana, permitiendo tener mejores condiciones de vida urbana.

En ese orden de ideas, los siguientes son los principales componentes del SETP de Neiva:

A. Operacional

Desde el punto de vista operacional se establece un reordenamiento de la totalidad de las rutas existentes, de acuerdo con la intención de viaje de los usuarios y las necesidades

[27] (Steer Davies Gleave, 2011)

creadas con el desarrollo urbanístico, logrando una mayor accesibilidad y cobertura del 100% de las necesidades de viaje en transporte público colectivo.

El SETP de Neiva fue diseñado bajo principios de eficiencia y sostenibilidad, de modo que el servicio al usuario mejore como consecuencia de una moderna y óptima estructura empresarial de los operadores, una eficaz regulación del servicio y una mayor capacidad. La adquisición, la operación, el mantenimiento y la dotación de equipos se realizarán a través del sector privado, mientras que el sector público realizará la inversión en infraestructura y tendrá a su cargo la planificación, regulación y control del Sistema.

Para la entrada en operación del Sistema se han reorganizado las rutas actuales del transporte público de pasajeros, pasando de sesenta y una (61) del sistema actual que se encontraban autorizadas (cincuenta y cinco (55) prestando el servicio de manera activa y seis (6) que actualmente no lo prestan) a treinta y ocho (38) para operación del SETP (Ver Anexo 1) de las cuales treinta y seis (36) son urbanas y dos (2) son sub urbanas. Se suprimen entonces veintitrés (23) rutas del actual sistema con una proyección estimada a quince (15) años dentro de los cuales se espera llegar a un IPK[28] de 2,00. Vale la pena señalar, que durante la implementación del Proyecto, el Municipio deberá realizar el diseño operacional de detalle, con el fin de precisar los parámetros antes mencionados.

En cuanto a la flota que operará las rutas del SETP, se consideraron cinco (5) escenarios de equipo con diferentes tipologías de buses existentes en el mercado y que cumplen con las especificaciones técnicas del Gobierno Nacional para el transporte colectivo de pasajeros según la norma técnica del Icontec NTC – 526[29], aplicables a estos sistemas de transporte. Sin embargo y dadas las características topográficas y de infraestructura vial del municipio de Neiva, el estudio de 2011 (Steer Davies Gleave) recomienda utilizar busetones con

[28] Índice de Pasajeros por Kilómetro. Medida de la utilización del transporte; se determina a partir de la relación entre los pasajeros de un viaje y la longitud en kilómetros de la ruta.

[29] En todo caso los vehículos deberán corresponder con los homologados por el Ministerio de Transporte.

capacidad para treinta y dos (32) pasajeros, con un parque automotor estimado de trescientos sesenta y seis (366) vehículos, incluido un diez por ciento (10%) de reserva y cinco (5) vehículos para transporte de pasajeros con movilidad reducida, los cuales deberán contar con tecnologías limpias como la norma técnica Euro IV en su motorización, incluidos los vehículos con sistema especial para pasajeros con movilidad reducida. No obstante lo anterior, en la etapa preliminar de implementación del Sistema, se realizarán los estudios de detalle que definan la flota definitiva a usar. Adicionalmente, los vehículos deberán contar con los dispositivos de comunicación, control de gestión e ingreso, requeridos para el Sistema de Recaudo Centralizado (SRC) y el Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF). (Steer Davies Gleave, 2011)

Para el recaudo se requiere de la instalación de validadores en todas los unidades y en puntos externos de recarga. Los dispositivos del sistema de control de flota estarán interconectados a la central de gestión de tráfico y semaforización que se implementará con el Sistema. El control de la programación y la planeación de servicios estará a cargo de la Secretaría de Movilidad del municipio de Neiva (SM), para lo cual deberá realizar los procesos de transformación necesarios. Durante la implementación del SETP esta labor podrá ser asumida por el Ente Gestor (entidad encargada de la Gerencia del Proyecto), mientras la SM cuente con el personal y equipos para realizarla de manera adecuada, ajustándose siempre a las principales características operativas establecidas en el diseño conceptual del SETP o aquellas que resulten de su actualización o análisis posterior a la puesta en marcha de la operación de acuerdo con el seguimiento al control de flota, según indicadores valorados por el Gobierno Nacional y el Municipio de Neiva.

No obstante lo anterior, el Municipio deberá adelantar los estudios de cargas de trabajo correspondientes, con el fin de determinar cuál esquema de manejo del SGCF es el mejor, en aras de la óptima operación del Sistema.

De acuerdo con las proyecciones de crecimiento de la población del Municipio de Neiva, se espera que el Sistema en su operación presente un incremento significativo en el número de viajes de transporte público al día. Se espera que los usuarios del SETP aumenten considerablemente como producto de la eficiencia del sistema y por lo tanto capture

demanda que hoy se moviliza en otros modos de transporte y en medios informales. En todo caso, la propuesta de nuevas rutas debe estar siempre sujeta a la verificación de la sostenibilidad financiera del SETP.

B. Infraestructura.

La infraestructura requerida para desarrollar el sistema contempla:

(i) Vías: aproximadamente 50.5 km de construcción; 26.2 km de rehabilitación incluyendo andenes, 9.3 Km/Carril prioritario simple, 1.7 Km/Carril prioritario con rehabilitación, andenes 4.2 Km/Andén, 1.4 km de peatonalización. Dos (2) intercambiadores viales: uno en la intersección de la Carrera 16 entre calles 7ª y 8ª y el otro en la intersección de la Carrera 2ª con Avenida 26 USCO. Las restantes vías se encuentran en un nivel de servicio adecuado para la operación del sistema.

(ii) Obras de urbanismo estimado en 58.6 km/carril donde se contempla la construcción de equipamiento urbano como paraderos, canecas y bancas en concreto.

(iii) cinco (5) patios/taller (o aquellos que se definan en un estudio operacional de detalle).

(iv) cinco (5) terminales de ruta.

(v) cuatro (4) CISC (Centros Integrados de Servicio al Ciudadano).

(vi) un (1) sistema centralizado de semaforización.

(vii) Obras de Señalética (incluye señalización horizontal y vertical en sitios de ascenso y descenso de pasajeros, así como la información al usuario).[30]

En el Anexo 1 *Propuesta de Infraestructura del SETP de Neiva*, se detalla la infraestructura necesaria para el sistema sobre un plano de la ciudad.

---

30 Fuente: Actualización del componente técnico del diseño conceptual del SETP de Neiva del año 2011 elaborado por la firma Steer Davies Gleave.

El proyecto que se describe en este documento y que será cofinanciado por la Nación, comprende las obras mínimas que garantizan su funcionamiento. La malla vial que no está incluida en el proyecto, así como también los costos futuros asociados al mantenimiento de la infraestructura que se construya para el SETP serán responsabilidad del Municipio.

C. Institucional

El SETP de Neiva desarrollará un nuevo esquema institucional que propenderá por armonizar y mejorar las relaciones entre el sector público y el sector privado prestador del servicio público de transporte de pasajeros, incorporando cuatro nuevos elementos en la operación: *i)* sistema de recaudo centralizado, *ii)* sistema de gestión y control flota *iii)* administrador financiero y *iv)* asistente tecnológico. En el Anexo 2 "Nuevo Esquema Institucional", se explica el nuevo escenario necesario para el sistema.

El esquema institucional fomenta la participación privada en la prestación del servicio. En este sentido la Secretaría de Movilidad Municipal de Neiva (SM) debe cumplir su rol de control, vigilancia y regulación del transporte de tal forma que se pueda asegurar la implementación del sistema en su jurisdicción, con elementos e instrumentos idóneos, así como el talento humano necesario que permitan asegurar la cobertura y eficiencia del mismo. El Municipio de Neiva realizará las reformas pertinentes en la estructura administrativa de la Secretaría de Movilidad, en aras de la adecuada implementación del Sistema. Asì mismo, el Municipio deberá llevar a cabo los estudios específicos para la adopción del esquema institucional más adecuado para la óptima operación del Sistema.

VII. IMPACTOS

Con el objeto de identificar el uso adecuado de los recursos fiscales dirigidos a mejorar el servicio de transporte público, se determinaron los impactos técnico-económicos, físico-espaciales y socio-ambientales generados por la implementación y puesta en marcha del SETP de Neiva.

A. Impacto técnico económico

Los principales impactos técnico-económicos positivos asociados a la implementación del SETP, se presentan en la Tabla 1. Estos beneficios se derivan principalmente de la reestructuración operativa para un sistema de transporte más eficiente en términos de menores recorridos, mayor ocupación por vehículo, mayor velocidad de recorrido y de ascenso y descenso de pasajeros, adecuación de la infraestructura a las características de las unidades, mayor adaptación de la tipología de los equipos a las características de la demanda, reducción del tamaño de la flota en aproximadamente un 39%, reducción del número de kilómetros al día en más de la mitad de los recorrido actuales, menores tiempos de viaje y un IPK diario esperado de 2.0.

Tabla 1 Impactos asociados a la implementación del SETP

Impacto	Cantidad
Ahorros en costos operacionales[31]	540.000 millones de pesos de 2008
Disminución de emisiones de gases y partículas contaminantes[32]	101.299 Toneladas de CO2 equivalente
	927 Toneladas contaminantes locales
Reducción de la accidentalidad[33]	30%
Ahorros por disminución en tiempos de viaje [34]	61.069 millones de pesos de 2008

31 Para el horizonte de evaluación (hasta 2023); se estimaron teniendo en cuenta información del estudio "Estructuración y determinación de los componentes y variables tarifarias para el desarrollo de los sistemas estratégicos de transporte público colectivo – SETPC en ciudades intermedias" (DNP). En el estudio se indican costos de operación por kilómetro, para diferentes tipos de vehículo que fueron utilizados para estimar los costos operativos del transporte público en Neiva. (Unión Temporal Steer Davies Gleave - Akiris, 2008)

32 Para el horizonte de evaluación (hasta 2023), de acuerdo con los factores de emisión asumidos, la alternativa de diseño operacional seleccionada, así como el plan de implantación para la introducción de flota nueva y la salida de vehículos actuales. (Unión Temporal Steer Davies Gleave - Akiris, 2008)

33 Disminución accidentalidad promedio por vehículo Para el análisis de reducción por accidentes, se consideraron dos líneas: 1. Se genera una reducción por la cantidad de buses en operación. 2. Reducción debido a la nueva organización del SETP en términos de ecaudo, control, comunicaciones, accesibilidad, nueva infraestructura entre otros factores. (Unión Temporal Steer Davies Gleave - Akiris, 2008)

34Ahorros en tiempos de viaje para el horizonte de evaluación (hasta 2023); se consideraron las eficiencias en velocidad dadas por la reducción en la oferta de transporte público. Se valoraron los ahorros teniendo en cuenta un promedio de US$1/hora considerado para todos los estratos que viajan. (Unión Temporal Steer Davies Gleave - Akiris, 2008)

B. Impacto físico espacial

El SETP será un promotor de la recuperación urbana y el desarrollo de la ciudad. Los nuevos Terminales de ruta, Paraderos, Patios Talleres y CISC fortalecerán el esquema de nuevas centralidades urbanas formulado en el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Neiva, de tal manera que se eliminen viajes innecesarios y puedan constituirse nuevos polos de desarrollo en la ciudad.

El desarrollo del sistema permitirá promover actuaciones urbanísticas asociadas, tales como la recuperación del centro tradicional de Neiva como generador de flujos peatonales y núcleo del desarrollo comercial, habitacional, de servicios e institucional de la ciudad. De otra parte, las medidas de gestión de tráfico (sistema centralizado de semaforización, definición de zonas de paradero, parqueo, implementación de carriles prioritarios, señalización y sentidos de circulación) y su articulación con los proyectos de renovación urbana, permitirán un mejor aprovechamiento del suelo, promoviendo la generación de nuevos espacios públicos, el mejoramiento significativo de zonas deterioradas, la valoración del patrimonio ecológico y el crecimiento organizado de la Ciudad.

C. Impacto socio - ambiental

Actualmente los hogares neivanos usuarios del transporte público de pasajeros, destinan buena parte de su ingreso al gasto de transporte, concepto que además influye significativamente en la canasta familiar e impacta el IPC anualmente; en promedio el costo asociado al transporte urbano en el municipio de Neiva, ocupa el tercer lugar dentro de los rubros de gasto de los hogares, estando alrededor de 8,7%, después de aquellos asociados a alimentación y vivienda, superando incluso la suma de los gastos correspondientes a salud, educación, recreación y cultura que en conjunto no superan el 7%[35]. La nueva estructura tarifaria que se defina, deberá permitir la disminución de los costos por trasbordos pagos

[35] (Ramírez, 2012)

que actualmente asumen los usuarios por transporte. Por lo tanto la inversión que se realizará en el SETP propenderá por disminuir los costos del transporte a las familias de menores ingresos, garantizará la accesibilidad a toda la población y prestará un servicio de calidad. El municipio de Neiva, realizará los estudios específicos para la estructuración tarifaria, propendiendo por que la misma permita la recuperación de costos del operador y la sostenibilidad del proyecto sin subsidios externos, cuya metodología de estimación y aplicación sea sencilla.

Con la construcción de las obras de infraestructura del SETP de Neiva durante los años 2014 a 2018, se generarán aproximadamente 430 empleos directos y cerca de 580 empleos indirectos, con lo cual se beneficia la población y se dinamiza la economía de la ciudad. La operación del sistema mantendrá como mínimo la cantidad actual de empleos permanentes y aumentará el bienestar de los empleados en términos de formalidad laboral, mejor ambiente laboral, racionalización de horarios laborales y acceso al sistema de seguridad social integral.

En relación con el medio ambiente, la sustitución tecnológica de la flota, la reducción de recorridos inoficiosos, la eliminación del paralelismo y el aumento en la velocidad de operación de las nuevas rutas, permitirán reducir significativamente las emisiones de Dióxido de Azufre (SO_2) Óxido de Nitrógeno (NO_X), PM_{10} (partículas de tamaño menor a 10 micras), $CO_{2eq.}$ (Óxido de Carbono Equivalente) y de compuestos orgánicos volátiles (metano e hidrocarburos), con ahorros en contaminantes globales estimados de 101.299 Toneladas de CO_2 equivalente para el horizonte de evaluación y de 927 Toneladas en contaminantes locales (Unión Temporal Steer Davies Gleave - Akiris, 2008), aspectos que influirán notoriamente en la respiración de un aire más sano para la población y una mejora en la calidad de vida de los habitantes.

Dentro de las perspectivas del proyecto a mediano plazo, se ha considerado presentarlo ante organismos internacionales especializados en la defensa del medio ambiente, para acceder a recursos con ocasión de la reducción de emisión de gases contaminantes a la atmósfera, como parte de los Mecanismos de Desarrollo Limpio (MDL) en los cuales Colombia está interesada.

El proyecto favorecerá los desplazamientos, la accesibilidad de las personas con movilidad reducida y fomentará el uso de medios de transporte alternativos. En este contexto, la ciudad logrará un Sistema de Transporte dinámico, eficiente y ordenado que beneficiará a la población neivana y a los habitantes de los municipios vecinos que interactúan diariamente con Neiva.

VIII. ORGANISMOS DE EJECUCIÓN

Para la etapa de construcción e implementación del Sistema se constituirá por la Autoridad de Transporte[36] un Ente Gestor, entidad pública cuyo único objeto será el desarrollo del SETP, como titular del mismo, y que tendrá a su cargo la ejecución de los recursos provenientes del convenio de cofinanciación que se suscribirá con la Nación, y será el responsable de la planeación, ejecución, construcción e implementación, esta última entendida como la puesta en operación de la infraestructura, los vehículos, la tecnología y los demás elementos definidos para el sistema; dicho Ente Gestor se financiará con recursos del Municipio y contará con el apoyo de las diferentes entidades de éste, para la coordinación interinstitucional del Proyecto.

Una vez el sistema entre en operación será la Secretaría de Movilidad o la autoridad de tránsito y transporte municipal, quién tendrá las funciones de planificación, regulación, control y vigilancia del SETP.

Para efectos de control, la Nación firmará el Convenio de Cofinanciación con la Alcaldía del Municipio de Neiva, quien conjuntamente con el Ministerio de Transporte, constituirá un encargo fiduciario o el mecanismo que determine el Gobierno Nacional, que permita una adecuada vigilancia y una buena administración y ejecución de los recursos de la Nación y del Municipio que se dispongan para el desarrollo del proyecto.

---

[36] Según el artículo 9o. del Decreto 175 de 2001 "*Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor mixto*", son autoridades de transporte competentes las siguientes: "*...En la Jurisdicción Distrital y/o Municipal: Los alcaldes municipales o distritales o las entidades en las que ellos deleguen tal atribución*"

IX. PLAN DE ACCIÓN

Previo a la etapa de inversión, las partes deberán adelantar las tareas necesarias para asegurar las fuentes de financiación total según la programación de las obras. Se espera que la construcción y adecuación de la infraestructura para el SETP esté finalizada en su totalidad a más tardar en el primer semestre del 2018; no obstante, previo a esta fecha el Municipio podrá implementar fases tempranas de operación.

A. Operacional

Para el logro de la mejora operacional, se deberá asegurar el cumplimiento de los planes de rodamiento que ahora desarrollará el SETP. Se hace necesario que el nuevo esquema de prestación del servicio asociado a los niveles de demanda, cumpla con el soporte legal que permita la prestación del servicio. Lo anterior supone la necesidad de efectuar la reorganización del servicio o llevar a cabo al mecanismo específico para la definición de Operadores del Sistema, que el Municipio establezca dentro del marco legal vigente. Para ello igualmente, deberán emitirse todos los actos administrativos que fijarán el marco regulatorio y el establecimiento del nuevo orden jurídico que asegure la prestación eficiente del servicio, lo cual se concretará en la reorganización del sistema. El Ente Gestor deberá desarrollar el diseño de detalle para la operación del Sistema, de manera que se articule la entrada en servicio de las rutas, con la ejecución de las obras asociadas de infraestructura, y de esta manera optimizar los tiempos de implementación del Proyecto.

B. Infraestructura

Todo el proyecto supone el mejoramiento de la infraestructura que está asociada a la prestación del servicio de transporte público urbano de pasajeros. Como objetivo se plantea el mejoramiento de la infraestructura, la incorporación de elementos como: carriles prioritarios, paraderos, terminales de ruta, patios talleres, CISC, etc. Por lo tanto para el logro de este objetivo se hace necesario concretar los mecanismos de cofinanciación, como son: la firma del Convenio de Cofinanciación y la consecución del financiamiento, los cuales se consideran hitos del proyecto y se prestará especial atención a su cumplimiento. El inicio de diseños y el inicio de la construcción serán a su vez los hitos que aseguran el

cumplimiento del objetivo del mejoramiento de la infraestructura y de la implementación del Sistema.

Para la construcción se han definido varios tipos de intervención: el primero de ellos corresponde a la construcción y rehabilitación vial, carril prioritario simple, carril prioritario con rehabilitación y construcción de dos (2) intercambiadores viales, obras que se realizarán de manera simultánea desde el 2014 al 2017; Por otra parte la construcción de Obras de urbanismo, construcción de Patios talleres, Terminales de ruta y Centros Integrados de Servicio al Ciudadano (CISC), Construcción de Andenes y Peatonalización se realizarán de manera homogénea desde el 2014 al 2017. Por otra parte, la contratación e implementación del sistema centralizado de semaforización (central de gestión de tráfico) y el sistema de gestión y control de flota, se efectuará desde el 2014 al 2017 de conformidad con la normatividad vigente dictada por el Gobierno Nacional para tal efecto. Los tiempos estimados para cada actividad se presentan en el Anexo 3.

En cualquier caso el cronograma y el control de ejecución propuestos, serán motivo de seguimiento por parte de la Nación y en especial del grupo que se designe para ello. Por lo que cualquier variación en el mismo debe ser acordada con los delegados de la Nación.

C. Institucional

El SETP igualmente significa un nuevo esquema de regulación, actores como el gestor tecnológico y la sociedad recaudadora, imponen una dimensión diferente en el control del sistema. Para lograr el objetivo se hace necesario que el sistema de control, el sistema de gestión de flota y el sistema de recaudo se encuentren en funcionamiento. Lo anterior, a su vez implicará que las empresas operadoras, la asociación de ellas o el operador a quien se le adjudique, programen acciones que aseguren la calidad del servicio.

X. COSTOS DEL PROYECTO

El costo estimado del sistema es $312.991 millones de pesos colombianos de 2012, de los cuales $252.991 millones son inversión pública destinada a cubrir costos del proyecto y se estiman $60.000 millones que corresponden a la inversión privada destinada a la

adquisición de flota, sustitución de vehículos viejos, compra, montaje de equipos y software de recaudo[37], según el presupuesto presentado en el Cuadro 1.

Los costos por encima del presupuesto global no serán reconocidos por la Nación y los costos adicionales o los sobrecostos que se generen deberán ser asumidos por el Municipio de Neiva. En el Cuadro 1 se presentan las estimaciones de inversión sin incluir los costos de desintegración física de los vehículos, que serán a cargo de los operadores privados.

Cuadro 1 INVERSIÓN DEL SETP DEL MUNICIPIO DE NEIVA

Inversión Pública	
Ítem	**Valor (millones de pesos de 2012)**
Construcción total	$49,404
Intercambiador vial Carrera 16 entre Calle 7 y 8	$40,925
Intercambiador vial USCO	$31,516
Patios y talleres	$38,356
Semaforización	$23,046
Rehabilitación incluyendo andenes	$17,974
Gestión de flota	$11,824
Urbanismo	$5,348
Terminales	$3,350
Carril prioritario simple	$2,958
CISC (Centros Integrados de Servicio al Ciudadano)	$1,322
Andenes	$1,256
Peatonalización	$730
Gerencia del Proyecto	$10,000
Costos Financieros	$14,982
Total Inversión Pública	**$ 252,991**
Inversión Privada Estimada	

[37] Durante la implementación del Sistema, el Ente Gestor deberá formular el modelo financiero específico en el cual deberán tenerse en cuenta todos los costos asociados a la adquisición de flota, sustitución de vehículos viejos, compra, montaje de equipos y software de recaudo y desintegración física de unidades.

Buses, Sistema de Recaudo	**$ 60,000**
Total Inversión	$312,991.00

Fuente: Union Temporal Steer Davies Gleave-Akiris. 2008. Diseño Conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Pùblico de la ciudad de Neiva; y Steer Davies Gleave (2011) Actualización del componente técnico del Estudio del SETP de la ciudad de Neiva

El esquema de financiación propuesto estima un servicio de deuda para el SETP hasta por $252,991 millones de pesos colombianos de 2012, el cual comprende el costo de las obras por valor de $238,009 millones y los costos financieros estimados en $ 14,982 millones.

Los aportes de la Nación al proyecto serán por un monto máximo de $167,991 millones de pesos colombianos de 2012 y del Municipio de Neiva por $85.000 millones de pesos colombianos de 2012. Teniendo en cuenta la programación de desembolsos presentada en el Cuadro 2, los aportes del Municipio serán respaldados con recursos de regalías petrolíferas directas, el recaudo de impuestos: predial, unificado vehículos automotores, industria y comercio, recursos por derechos de tránsito, crédito y recursos propios. En cualquier caso la proporción de los aportes de la Nación aquí estipulados, no podrán superarse.

Cuadro 2 Programación de Aportes

Año	Territoriales (Millones de pesos de 2012)	Nación	
		(Millones de pesos de 2012)	(Millones de pesos corrientes)
2013	9.000	0.000	0.000
2014	15.500	2.121	2.250
2015	15.500	7.363	8.046
2016	9.000	30.001	33.767
2017	9.000	45.547	52.802
2018	9.000	52.696	62.922
2019	9.000	30.263	37.218
2020	9.000	0.000	0.000
Total	**85.000**	**167.991**	

Fuente: Elaboración propia, con base en información del DNP y el Municipio de Neiva.

Conforme con lo establecido en el Plan de Desarrollo del Municipio de Neiva 2012 – 2015[38] el Municipio gestionará los recursos de cofinanciación para sus aportes al SETP. Además de los aportes presentados en el Cuadro 2, los riesgos financieros y las coberturas estarán en su totalidad a cargo del municipio de Neiva, los cuales deberán aprovisionarse siguiendo la metodología establecida por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

El Consejo Superior de Política Fiscal CONFIS, en sesión del 11 de julio de 2013, dio aval fiscal para la asunción de compromisos para el SETP de Neiva en el período 2014-2019 (Ver Anexo 4).

XI. ELEMENTOS ELEGIBLES - COFINANCIABLES POR LA NACIÓN

Conforme se estableció en el capítulo III "Crecimiento Sostenible y Competitividad" del PND, se hace necesario que los SETP equilibren la oferta de transporte público de pasajeros con las condiciones reales de demanda con el fin de tener sistemas sostenibles en términos operacionales, ambientales y financieros; para ello deberán contar con los elementos mínimos que aseguren el cumplimiento de dicho objetivo. En este sentido se han supuesto como elementos elegibles de cofinanciación por parte de la Nación, aquellos que se consideran los mínimos para desarrollar un nuevo sistema con altos estándares funcionales y operativos como son:

- Inversiones en el Centro Tradicional.
- Adecuación de la Malla vial del sistema
- Centros de control: Gestión de flota (sistema de ayuda de explotación), semafóricos y de señalética
- Paraderos con Espacio Público
- Centros Integrados de Servicios al Ciudadano - CISC: Nuevos hitos o centralidades urbanas

[38] Acuerdo 008 de 2012

- Estaciones o módulos de Transferencia o terminales de integración de cabecera
- Paraderos.
- Gastos de administración y vigilancia de recursos

También se han considerado elegibles, los gastos que se ocasionen con la gerencia del proyecto, las interventorías asociadas al mismo y los costos de los diseños de ingeniería de detalle, de actualización de la demanda, de detalle de la operación y del esquema institucional del Sistema, así como aquellos que permitan articular a éste con el modelo territorial del Municipio y con los otros modos de transporte. El rubro de predios no se incluyó, dado que los costos asociados a los mismos, en caso de requerirse, estarían a cargo del Municipio; lo anterior supone el máximo de esfuerzo por parte de éste para que en las vías, en donde se requieran predios, se utilicen los mecanismos de los cuales dispone la ley 388 de 1997 con el fin de disminuir la posible especulación en el costo de los mismos. La Nación no reconocerá mayores costos a los establecidos en este documento para el ítem de predios. En el Anexo 5, se presenta una descripción detallada de los componentes que se pueden considerar como cofinanciables dentro del proyecto. En cualquier caso, los recursos que apropie la Nación para cofinanciar el proyecto estarán limitados a lo establecido por el artículo 16[39] del Decreto 3109 de 1997[40].

XII. COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

Los costos de operación del sistema se pagarán con la tarifa. Estos costos comprenden costos del sistema de recaudo, gastos de funcionamiento de operadores, recaudador,

[39] Artículo 16º.- Los recursos que apropie la Nación en dinero y en especie para cofinanciar un sistema de servicio público de transporte masivo de pasajeros estarán dirigidos a obras civiles, superestructura, equipos y otros costos siempre y cuando se destinen únicamente para atender el costo de los componentes del Sistema Integrado de Transporte Masivo. En todo caso, los aportes de la Nación no se podrán utilizar para el mantenimiento, operación y administración del sistema publico de transporte masivo de pasajeros

[40] Por el cual se reglamenta la habilitación, la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros y la utilización de los recursos de la Nación

administración fiduciaria, y gastos operativos. Así mismo, se hace necesario que el Municipio asegure las fuentes para el mantenimiento futuro de la infraestructura así como de la operación y mantenimiento del sistema semafórico y de control.

De igual manera, los costos que implique la gestión de control y el manejo operativo del sistema, tales como la interventoría, la administración fiduciaria y la gestión tecnológica, deberán pagarse con la tarifa. De la misma manera, podrá afectarse dicha tarifa con el valor del mantenimiento de los equipos de recaudo, labor que estará a cargo de los inversionistas privados correspondientes.

XIII. CONDICIONES NECESARIAS PARA LA PARTICIPACIÓN DE LA NACIÓN

La Nación en los proyectos SETP, supone el cumplimiento de unas condiciones de participación que deberán ser las mismas para todas las ciudades, que conforman el programa. Se considera condición para la firma del Convenio de Co-financiación que el Municipio de Neiva garantice los recursos para el desarrollo del SETP y efectúe las gestiones pertinentes, para la consecución de los recursos necesarios para las intervenciones de redes de servicios públicos en las vías estratégicas que lo requieran y que se intervendrán como parte del sistema. Se tiene como condiciones generales dentro del desarrollo del proyecto las siguientes: Definir e implantar diferentes mecanismos que garanticen la reducción de la sobreoferta que se pudiese comprobar en la etapa operativa, entre otros, la cancelación de permisos de operación, la definición de la reglamentación de los procedimientos de desintegración física y su verificación.

Antes de que se inicie la construcción de cualquier obra de infraestructura del sistema, el municipio de Neiva deberá garantizar los recursos necesarios para las intervenciones en redes de servicios públicos. El Municipio deberá modificar y reestructurar las rutas existentes, según corresponda, para permitir la operación de conformidad con los diseños

definidos en la estructuración del sistema antes de finalizar el 2017. La reestructuración de las rutas se hará conforme al Decreto 170 de 2001[41] y al 3422 de 2009[42] o a aquellos que los sustituyan para efecto de este proyecto.

Incorporar en los documentos licitatorios y contractuales una distribución de riesgos congruente con la política nacional plasmada en los documentos CONPES 3107 y 3133 del 2001.

Formalizar mecanismos de coordinación entre las entidades de orden local de planificación urbana, planificación y regulación de transporte, construcción, operación, mantenimiento y control del SETP, que garanticen agilidad en los procesos de ajustes y aprobaciones durante la implantación del mismo.

Mantener una estructura tarifaria que permita la recuperación de costos del operador, que tenga en cuenta los costos de renovación de flota, la capacidad de pago de los usuarios, la posibilidad de tarifas diferenciales e integrales, así como los principios de regulación tarifaria, que asegure recursos financieros para la operación y mantenimiento eficiente del sistema de transporte, accesibilidad al servicio de transporte público para los usuarios, y una operación eficiente y de buena calidad , cuya metodología de estimación y aplicación sea sencilla.

Adoptar los mecanismos legales y administrativos necesarios para el manejo autónomo e independiente de los recursos aportados por las entidades participantes.

Implementar las medidas de gestión de tráfico necesarias para la adecuada operación del SETP y su articulación con el tráfico mixto.

---

[41] Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros

[42] Por el cual se reglamentan los Sistemas Estratégicos de Transporte Públicos (SETP) de conformidad con la Ley 1151 de 2007

XIV. MECANISMOS DE SEGUIMIENTO

Con el objeto de establecer el cumplimiento de las condiciones aquí descritas se deberá crear un Comité técnico de seguimiento compuesto por delegados del Ministerio de Transporte. El Comité definirá la metodología e indicadores necesarios para desarrollar su trabajo, incluyendo la verificación del cumplimiento de los gastos elegibles que son financiables y se describen en el literal X de este documento, y con más detalle en el Anexo 5.

Adicionalmente, con posterioridad a la suscripción del Convenio de Cofinanciación y a la creación del Ente Gestor, se creará una Junta Directiva para este último, con el fin de vigilar el cumplimiento de las reglas de administración de los recursos del Sistema y velar por el estricto acatamiento de lo establecido en el Convenio de Cofinanciación, entre otras actividades. La Junta Directiva estará integrada por un delegado del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, uno del Ministerio de Transporte, uno del Departamento Nacional de Planeación, el Alcalde municipal o su delegado y el Secretario de Movilidad o su delegado.

XV. GESTIÓN TERRITORIAL

Con el objeto de establecer las condiciones adecuadas para la correcta y oportuna implementación del Proyecto, el municipio de Neiva deberá desarrollar las gestiones asociadas a las siguientes acciones, las cuales serán objeto de seguimiento por parte de la Junta Directiva del Ente Gestor, mediante el Plan de Acción que se desarrolle para tal efecto, en conjunto con el Ministerio de Transporte.

- Garantizar la estructura institucional que permita desarrollar el Proyecto así como la operación del mismo. En particular deberá adecuar la estructura institucional de la Secretaría de Movilidad como autoridad de transporte en el Municipio, para realizar las funciones y procesos de planeación, control, regulación y vigilancia del Sistema Estratégico de Transporte Público con todos los estándares de calidad y niveles de servicio definidos.

- Realizar las gestiones con las empresas prestadoras de servicios públicos, para que adecuen su programa de inversión y presupuesto de la renovación de las redes que se encuentran ubicadas en los corredores del Sistema.

- Llevar a cabo los procesos de reordenamiento de rutas de transporte público de acuerdo con el plazo previsto en el presente documento para el inicio de operación total del SETP previsto para el primer semestre de 2018.

- Definir e implementar los mecanismos que garanticen la reducción de la sobreoferta que se pudiese comprobar en la etapa operativa, así como la disminución de la ilegalidad e informalidad; tales como, la cancelación de permisos de operación, la definición de la reglamentación de los procedimientos de desintegración física y su verificación, entre otros.

- Realizar los estudios complementarios y asesorías necesarios para el desarrollo del SETP, entre otros, el acompañamiento técnico legal y financiero.

- Analizar y gestionar otras alternativas de financiación para el SETP de Neiva, tales como desarrollos inmobiliarios, plan maestro de parqueos entre otros, que permitan las inversiones en infraestructura en sus diferentes componentes dentro de los usos de suelo en su área de jurisdicción.

XVI. RECOMENDACIONES

1. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación recomiendan al CONPES: Declarar al Sistema Estratégico de Transporte Público del municipio de Neiva de importancia estratégica para el país, de acuerdo con lo señalado en el artículo 10 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 21 del Decreto 4730 de 2005; y de conformidad con el aval fiscal del CONFIS.

2. Aprobar los lineamientos de participación de la Nación en el SETP de Neiva, de conformidad con lo establecido en el presente documento CONPES..

3. Solicitar al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, al Ministerio de Transporte y al Departamento Nacional de Planeación:

   A. Concurrir con el Municipio de Neiva a la suscripción del convenio de cofinanciación – Cuarto trimestre de 2013.

   B. Desembolsar los aportes de la Nación, después de verificar que la Entidad Territorial cumpla con los indicadores de gasto, de conformidad con el artículo 80 de la Ley 617 de 2000, y lo dispuesto en las Leyes 358 de 1997 y 819 de 2003.

4. Sugerir al municipio de Neiva, dentro de sus competencias:

   A. Garantizar la fuente de contrapartida de los recursos conforme a lo señalado en el presente documento CONPES, verificando la destinación de los mismos como compromiso para la suscripción del convenio de cofinanciación – Cuarto trimestre de 2013.

   B. Concurrir con la Nación a la suscripción del Convenio de Co-financiación– Cuarto trimestre de 2013.

   C. Adoptar los actos administrativos que emita el Ministerio de Transporte relacionados con el SETP y promulgar los actos jurídicos que permitan su desarrollo.

   D. Establecer, conjuntamente con el Ministerio de Transporte, un Plan de Acción que incluya las gestiones y metas específicas que son responsabilidad del Municipio, acorde con lo establecido en el numeral XV del presente documento CONPES. Los desembolsos de la Nación al Proyecto estarán condicionados al cumplimiento de las metas establecidas en dicho Plan de Acción, el cual deberá ser presentado de manera periódica a la Junta Directiva del Ente Gestor – Primer trimestre de 2014

   E. Una vez el municipio de Neiva haya cumplido con los aportes al proyecto señalados en el Convenio de Co-financiación, se recomienda que las eventualidades del

proyecto que resulten durante la ejecución de éste, puedan ser cubiertas con otros recursos que no hayan sido destinados para el mismo.

F. Cumplir con la obligación legal de reporte de la información que según el Decreto 3402 de 2007, o las normas que lo modifiquen, adicionen o deroguen, las entidades territoriales deben presentar a través del Formulario Único Territorial, FUT, para efectos del monitoreo, seguimiento, evaluación y control de las entidades territoriales.

XVII. BIBLIOGRAFÍA

Ardila, A. (2007) *Caracterización de la Movilidad del Municipio De Neiva*. Fase I – Componente de Tránsito. Municipio de Neiva

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2011) *Informe de Coyuntura Económica Regional -Huila.*

Hernández, J. (2009) *Herramientas para el fortalecimiento institucional de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público -SETP en los municipios de Valledupar y Pasto*. Departamento Nacional de Planeación.

Plan de Desarrollo del municipio de Neiva, "Unidos para Mejorar" para el periodo constitucional 2012-2015.

Plan Nacional de Desarrollo de la República de Colombia, "Prosperidad para Todos", para el periodo 2010 – 2014.

Ramírez, M. (2012). *Eficiencia en la provisión de bienes sociales y capacidad de pago. Documento preparado por en el marco de la Misión para el fortalecimiento del Sistema de Ciudades en Colombia*. Departamento Nacional de Planeación.

Steer Davies Gleave (2011). *Actualización del Componente Técnico del Estudio del SETP de la Ciudad de Neiva*. Municipio de Neiva

Steer Davies Gleave (2012). *Actualización del estudio técnico del SETP de Neiva, respecto al componente técnico de reorganización de rutas*. Municipio de Neiva

TPD Ingeniería (2007) *Caracterización de la Movilidad del Municipio De Neiva*. Fase I – Componente de Transporte. Departamento Nacional de Planeación.

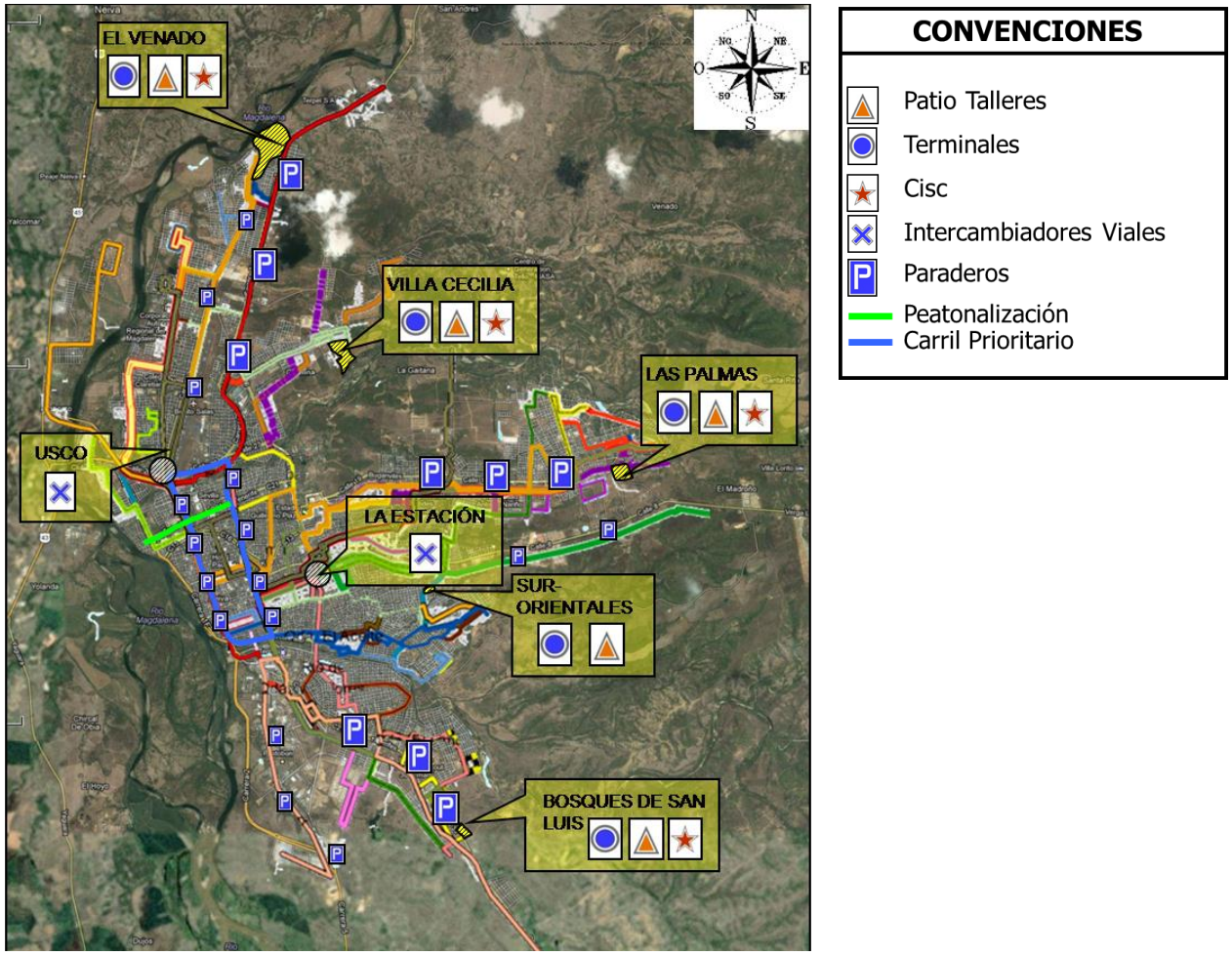
Unión Temporal Steer Davies Gleave – Akiris (2007) *Estructuración Técnica, Legal y Financiera del Sistema de Recaudo Centralizado para Ciudades Intermedias*. Departamento Nacional de Planeación.

Unión Temporal Steer Davies Gleave – Akiris (2007) *Estructuración Técnica, Legal y Financiera del Sistema de Gestión y Control de Flota de Transporte Público para el Desarrollo de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público Colectivo en Ciudades Intermedias.* Departamento Nacional de Planeación.

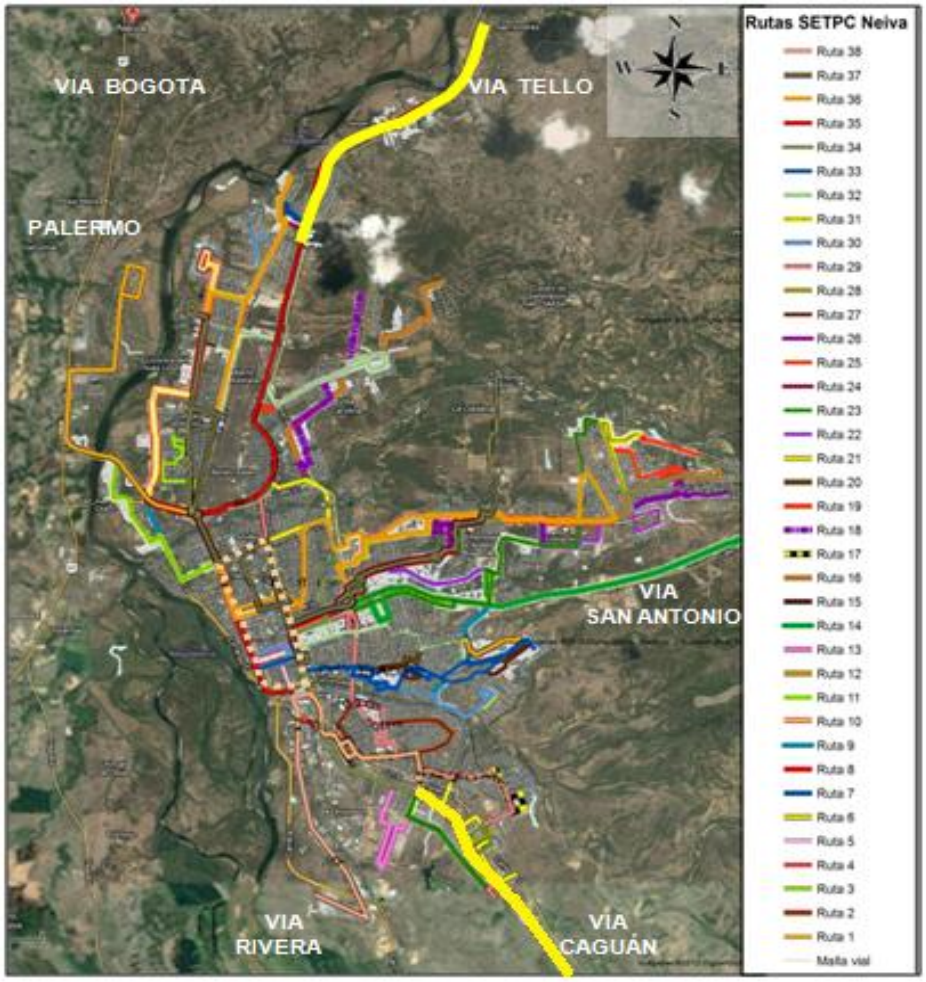
Unión Temporal Steer Davies Gleave – Akiris (2008) *Diseño Conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público de la ciudad de Neiva*. Departamento Nacional de Planeación.

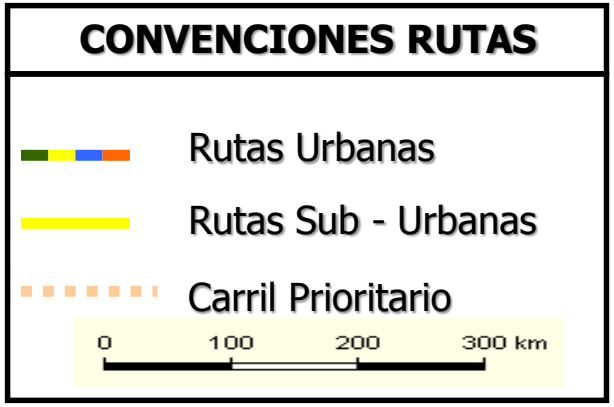
XVIII. ANEXOS

Anexo 1. Propuesta de Infraestructura del SETP de Neiva



Fuente: Municipio de Neiva





Fuente: Municipio de Neiva

Anexo 2. Nuevo Esquema Institucional

El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, ejerce la potestad reglamentaria, estableciendo directrices, parámetros, definiciones y políticas orientadas a la implantación del recaudo centralizado en el marco de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público de las ciudades intermedias.

Se propone que los recursos que la Nación se puedan destinar a la cofinanciación para el Sistema de Gestión de Flota y Recaudo Centralizado, permitan generar economías de escala que reduzcan los costos del Sistema Estratégico de Transporte Público.

El acuerdo de cofinanciación será herramienta clave para que el Gobierno Nacional y el Municipio que implemente el Recaudo Centralizado y el Sistema de Gestión de Flota del Sistema Estratégico de Transporte Público, asuman compromisos mutuos que brinden al esquema solidez institucional, y viabilidad técnica, financiera y jurídica.

Corresponde a la Autoridad de Transporte de la ciudad intermedia, organizar el transporte público colectivo que presta servicios dentro de su jurisdicción bajo el esquema de un Sistema Estratégico de Transporte Público, lo cual le impondrá obligaciones de diversa índole, entre ellas obligaciones de orden fiscal, de desarrollo de infraestructura para la adecuación de vías primarias y secundarias y para mejoramiento del espacio público, obligaciones de adecuación administrativas e institucionales, y, particularmente, le impondrá la obligación de implementar el sistema de recaudo centralizado como mecanismo unificado para el recaudo del producto de la operación de servicios de transporte público colectivo en la ciudad y el efectivo control del sistema a través de la herramienta de gestión compatible con el Sistema de Recaudo.

La Autoridad de Transporte de la ciudad intermedia que implemente el esquema, tendrá tres nuevos frentes de relación, a saber:

Primero, se vinculará en una relación directa con la asociación recaudadora, a la cual concede autorización para constituirse y entrar en funcionamiento, y sobre la cual ejerce vigilancia y control en cuanto se refiere al desempeño de la gestión operativa del recaudo,

competencias éstas que le serán atribuidas y regladas por el Gobierno Nacional a través un Decreto Reglamentario.

Segundo, se vinculará en una relación directa con el asistente o asociado técnico de la asociación recaudadora, tanto mediante su precalificación, como a través de medidas de vigilancia y control que ejercerá en los términos del Decreto Reglamentario que expida el Gobierno Nacional, orientada dicha función esencialmente a recibir información y a permitir la intervención de la Autoridad sobre su gestión – bien sea directamente o a través del administrador financiero del recaudo - en orden a verificar el cumplimiento de los estándares técnicos y operativos que se hayan establecido para la gestión técnica del recaudo centralizado, haciendo procedente la imposición de multas cuando a ello haya lugar.

Tercero, se vinculará en una relación directa con el administrador financiero del recaudo, tanto mediante su precalificación, como a través de medidas de vigilancia y control que ejercerá en los términos del Decreto Reglamentario que expida el Gobierno Nacional, orientada dicha función esencialmente a recibir información y a permitir la intervención de la Autoridad sobre su gestión en orden a verificar el cumplimiento de los estándares técnicos y operativos que se hayan establecido para su participación en la administración de los recursos provenientes del recaudo centralizado.

Sólo se podrá operar el servicio de transporte público colectivo en ciudades intermedias que organicen el servicio bajo Sistemas Estratégicos de Transporte, siempre y cuando la empresa transportadora se encuentre vinculada a la asociación o sociedad recaudadora, para lo cual el Gobierno Nacional determinará mediante decreto reglamentario, procedimientos, condiciones de asociación y parámetros que garanticen el derecho a la libre concurrencia, establecerá las decisiones que requieran mayorías calificadas, y propenderá por la adecuada participación y garantía de los derechos de las minorías.

El asistente técnico estará sometido permanentemente a la auditoria técnica, de sistemas y financiera que ejercerá el administrador financiero del recaudo y la autoridad del municipio, directamente o a través de entidades de auditoria especializadas, contratadas por

el administrador financiero a estos efectos dentro de los parámetros y perfiles establecidos al efecto por los Decretos reglamentarios que expida el Gobierno Nacional.

El administrador financiero desarrollará diversos niveles de relación, así:

El administrador financiero del recaudo será quien efectúe el pago periódico a las empresas de los recursos que le corresponden, conforme a los parámetros de liquidación de pagos que le suministre la asociación recaudadora y la autoridad de transporte.

En relación con la Autoridad de Transporte, el administrador financiero del recaudo establecerá una relación de subordinación y colaboración, orientada a ser un ente que suministre a la Autoridad de Transporte la información confiable y periódica sobre la gestión técnica, operativa y financiera del recaudo.

Finalmente, el administrador financiero tendrá una relación de administrador fiduciario y rendición de cuentas en cuanto a los fondos de cofinanciación para el recaudo, en la medida en que dicho agente será el responsable de garantizar la aplicación de los fondos a la destinación específica que se prevé para los mismos por parte de la Ley.

Anexo 3. Cronograma para la puesta en marcha del SETP de Neiva

Componentes Básicos del Sistema	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Diseños e Ingeniería de Detalle						
Obras						
Construcción Vías Nuevas						
Rehabilitación de Malla Vial						
Centro Histórico Carril Prioritario						
Intercambiadores Viales						
Edificaciones						
Señaletica, Semaforización y SGCF						
Sistema Centralizado de Semaforización						
Carril prioritario con rehabilitación						
Carril prioritario simple						
Sistema de Gestión y Control de Flota						
Obras Complementarias						
Urbanismo						
Andenes						
Peatonalización						

Descripción de las obras
Construcción Vías Nuevas
Cll. 21 entre Cra. 52 y Cra. 64
Cra. 52 entre Cll. 27 y Cll. 30 y entre Cll. 8 y Cll. 19
Cra. 52A entre Cll. 27 y Cll. 30
Cll. 26 entre Cra 52 y Cra. 55; entre Cra. 22 y Cra. 23A; entre Cra. 24 y cra. 25; y entre Cra. 34 y Cra. 35A. Y Cra. 55A entre Cll. 22 y Cll. 26
Cll. 28A entre Cra.43 y Cra. 52
Cra. 43 entre Cll. 28 y Cll. 28 A
Cll. 28 entre Cra. 43 y Cra. 37 (Tesoro); entre Cra. 43 y Cra. 50; entre Cra. 52b y Cra. 56; y entre Cra. 51 y Cra. 50
Cra. 36 A entre Cll. 19 y Cll. 28 (Tesoro)
Cra. 46 entre Diag. 23 y Cll. 25 B y entre Cll. 18 y Cll.19
Cra. 50 entre Cll. 25 B y Cll. 28
Cra. 52B entre Cll. 28 y Cll. 30
Cll. 19 entre Cra. 55 y Cra. 64
Cra. 10 entre Cll. 19 Sur y Cll. 4 Sur
Cll. 8 entre Cra. 41 y Cra. 55 y entre Cra. 2 y Cra. 3
Cra. 55 entre Cll. 8 y Cll. 19
Cra. 2 entre Cll. 71 y Cll. 82 A y entre Av. La Toma y Av. Circunvalación
Av. La Toma entre Cra. 17 A y Cra. 20
Cra. 1 entre Cll. 66 y Cll. 74 y entre Cll. 48 y Cll. 56
Cll. 70 entre Cra. 7 y Cra.2
Av. Max Duque entre 19 Sur y Bosques de San Luis.
Transversal 15 entre Cra. 11 y Cll. 2 sur
Cll. 51 entre Cra. 16 y Cra. 22
Cll. 41 entre Cra. 16 y Cra. 23
Cra. 23 entre Cll 41(44) y 46 y entre Cll.73 y Cll.51
Cll. 46 entre Cra. 23 y Cra. 28
Cra. 28 entre Cll. 46 y Cll. 51 y entre Cll. 18 y Cll. 20
Cll. 82 entre Cra. 2C y Cra. 3
Cra. 1E entre Cll. 81B y Cll. 75
Cll. 79 entre Cra. 1E y Cra. 3
Cll. 23 sur entre Av. Max Duque y Cra. 35
Cra. 35 entre Cll. 23 sur y Cll. 24 sur
Cra. 54 entre Cll. 22 y Cll. 26
Cll. 22 entre Cra. 54 y Cra. 60 y entre Cra. 9 y Cra. 13
Cra. 60 entre Cll. 20 y Cll. 22
Cll. 81C entre Cra. 3 y Cra. 7
Cra. 2W entre Cll. 76 y Cll. 72A
Cll. 72A entre Cra.2W y Cra. 1BW

Descripción de las obras
Cra. 1BW entre Cll. 72A y Cll. 74
Cll. 74 entre Cra. 1BW y Cra. 1
Cll. 14 entre Cra. 30 y Cra. 31 y entre Cra. 5 y Cra. 3
Cll. 20 entre Cra. 60 y Cra. 63 y entre Cra. 59 y Cra. 58A
Cll. 33 entre Vía Nacional y Cra. 10W
Cra. 10W entre Cll. 33 y Cll. 29
Cll. 25E entre Cra. 9W y Cra. 7aW
Cra. 22 entre Av. Max Duque y Cll. 26 sur
Cll. 28 D sur entre Cra. 23A y Cra. 24
Cra. 25 entre Cll. 26 sur y Av Max Duque
Cll. 2 I entre Cra. 24 y Cra. 30C
Cll. 75 entre Cra. 1 E y Cra. 3
Cra. 31 entre Cll. 26 sur y Cll. 31 sur
Cll. 24 sur entre Cra. 40 y Cra. 34
Cra. 59 entre Cll. 19 y Cll. 20
Cra. 58A entre Cll. 19 y Cll. 20
Cra. 2 C entre Cll. 90 y Cll. 87
Cll. 2C entre Cra. 30C y Cra. 31B
Cll. 1C entre Cra. 16 y Cra.22
Cll. 81 entre Cra. 7 y Cra. 3
Cll. 18 entre Cra. 55 y Cra. 52
Cll. 30 entre Cra. 51D y Cra. 51
Cra. 51 entre Cll. 30 y Cll. 28
Cll. 25A entre Cra. 46 y Cra. 50
Cra. 63A entre Cll. 28 y Cll. 22
Cra. 63 entre Cll.20 y Cll. 23
Cra. 24 entre Cll. 1H y Cll. 1F
Cll. 1F entre Cra. 21 y Cra. 24
Cra. 16 entre Cll. 1C y Cll. 1D
Cra. 34 entre Cll. 24 sur y Cll. 26 sur
Cra. 18 entre Cll. 9 y Cll. 12
Diagonal 20 entre Cll. 19 y Cll. 21
Cll. 2A entre Cra. 27 y Cra. 28
Cll. 3 entre Cra. 30C y Cra. 27
Cra. 3 entre Cll. 10 y Cll. 21 y entre Cll. 7 y Cll. 8
Cra. 4 entre Cll. 10 y Cll. 21
Cll. 7 entre Cra. 2 y Cra. 3
Cra. 20 entre Cra. 5 y Cll. 19 sur
Cll. 4 entre Cra. 7 y Cra. 8
Cll. 5 entre Cra. 7 y Cra. 8
Cll. 6 entre Cra. 7 y Cra. 8
Cll. 4 entre cra. 14 y Cra. 8
Rehabilitación de Malla Vial
Cra. Séptima entre Cll. 95 Av. Galindo - Av. 26 - Glorieta Usco
Cra. 7 entre Av. 26 y Av. La Toma; entre Cll. 4 sur y Cll. 4; y entre Av. La toma y Cll. 21
Cra. 14 entre Cll. 8 y Cll. 9
Cll. 9 entre Cra. 14 y Cra. 17 y entre Cra. 34 y Cra. 34A
Cll. 11 entre Cra. 16 y Cra. 18; entre Cra. 22 y Cra. 37; y entre Av. La Toma y Cra. 5
Cll. 12 entre Cra. 17 y Cra. 29 y entre Cra. 2 y Cra. 7
Cra. 29 entre Cll. 12 y Cll. 14; entre Cll. 1A y Cll. 1D
Cll. 14 entre Cra. 29 y Cra. 31
Cll. 19 entre Cra. 31 y Cra. 52
Cra. 52 entre Cll. 19 y Cll. 27
Av. 26 entre Cra. 7 y Glorieta Usco
Cra. 2 entre Glorieta Usco y Av. La Toma; entre Glorieta Usco y Cll. 28; entre Cll. 28 y Cll. 45; entre Cll. 64 y Cll. 71
Cra. 15 entre Cll. 7 y Cll. 2 sur

Descripción de las obras
Cll. 2 Sur entre Cra, 15 y Cra.21
Cra. 21 entre Cll. 2 sur y Cll. 9 sur; entre Cll. 2 y Cll.2C; y entre Cll. 1C y Cll. 1H
Cll. 9 sur entre Cra. 21 y Cra. 29
Cll. 16 sur entre Cra. 29 y Cra. 12
Cra. 12 entre Cll. 16 Sur y Transversal 15; entre Cll. 7 y Cll. 16; y entre Av. La Toma y Calle 8
Cll. 5 entre Cra. 15 y Cra. 14A
Cra. 14A entre Cll. 5 y Cll. 7
Av. Max Duque entre Cra. 35 y Cra. 31; entre Cra.31 y Cll. 23 sur; y entre (Bosques de san Luis) hasta Vías internas El Caguan
Cra. 31 entre Av. Max Duque y Cll. 18 E sur; entre Cll. 19 y Cll. 14; entre Cll. 19 sur y Cll. 18E sur; y entre Cll. 18E sur y Cll. 18C sur
Cll. 18E sur entre Cra. 31 y Cra. 25
Cra. 25 entre Cll. 18 y Cll. 16 sur
Cll. 10 sur entre Cra. 12 y Cra.11
Cra. 11 entre Cll. 10 sur y Cll. 4 sur
Cll. 28 entre Cra. 2 y Cra. 5W
Cra. 5W entre Cll. 28 y Cll. 33
Cll. 33 entre Cra. 5W y Cra. 2W
Cra. 2W entre Cll. 33 y Cll. 34 y entre Cll. 37 y Cll. 40
Cll. 34 entre Cra. 2W y Cra. 1BW
Cra. 1BW entre Cll. 34 y Cll. 37
Cll. 37 entre Cra. 1BW y Cra. 2W
Cll. 39 entre Cra. 2W y Cra. 1
Cra. 4 entre Cll. 81C y Cll. 83 y entre Cll. 8 y Cll.4
Cll. 83 entre Cra. 7 y Cra. 2
Cll. 70 entre Cra. 2 y Cra. 1
Cra. 1 entre Cll. 70 y Glorieta Usco
Cll. 8 entre Cra. 16 y Cra. 7
Cra. 5 entre Av. La Toma y Cll. 21 y entre Av. Circunvalar y Cll. 38 sur (Mercaneiva)
Cll. 21 entre Cra. 5 y Cra. 2; entre Cra. 7w y Cra. 7; entre Cra. 16 y Cra. 7; y entre Cra. 2 y Av. Circunvalar
Cll. 45 entre Cra. 2 y Cra. 1
Cll. 64 entre Cra. 1 y Cra. 2
Cll. 27 sur entre Cra. 35 y Cra. 34
Cra. 7 entre Cll. 95 y Cll. 83
Cra. 16 entre Cll.9 y Cll. 16; entre Cll. 9 y Cll. 8; entre Cll. 1C y Cll. 1D; Cll. 18 y Cll. 13(Av. La Toma); y entre Cll. 18 y Cll. 21 (DC)
Cll. 15 entre Cra. 16 y Cra. 17a y entre Cra. 35 y Cra. 30
Cra. 17a entre Cll. 15 y Cll. 16
Cll. 16 entre Cra. 17A y Cra. 19
Cra. 19 entre Cll. 16 y Cll. 18 y entre Cll. 20 y Cll. 18
Cll. 18 entre Cra. 19 y Cra. 28; entre Cra. 42 y Cra. 46; entre Cra. 37 y Cra. 42; y entre Cra. 16 y Cra. 17
Diagonal 20 entre Cra. 20 y Cra. 19
Cll. 13 entre Cra. 29 y Cra. 28
Cra. 17 entre Cll. 12 y Cll. 9; entre Cll. 42 y Cll.32; y entre Cll. 20 y Cll. 18
Cra. 27 entre Cll. 18 y Cll.19; entre Cll. 2A y Cll. 2C
Cll. 74 entre Cra. 1BW y Cra. 1
Cll. 48 entre Cra. 1 y Cra. 6w
Cra. 7w entre Cra. 6w y Cll. 21; entre Cll. 25E y Cll. 21
Cra. 8 entre Cll. 4 y Cll. 3
Cll. 3 entre Cra. 8 y Cra. 7
Cll. 7 entre Cra. 7 y Cra. 18
Cra. 18 entre Cll. 7 y Cll. 8 y entre Cll. 5 B y Cll. 7
Cll. 2A entre Cra. 27 y Cra. 26
Cra. 28 entre Cll. 1A y Cll. 2A; entre Cll. 13 y Cll. 12;y entre Cll. 2A y Cll. 2C
Cra. 30 entre Cll. 1A y Cll. 1C
Cll. 1C entre Cra. 30 y Cra. 30F; entre Cra. 15D y Cra. 21; y entre Cra. 22 y Cra. 28
Cra. 6W entre Cll. 48 y Cll. 26
Cll.11 entre Cra. 16 y Cra. 18

Descripción de las obras
Cll.12 entre Cra. 28 y Cra.29
Cll.14 entre Cra. 29 y Cra. 31
Cra. 10W entre Cll. 29 y Cll. 26
Cll. 26 entre Cra. 10W y Cra. 9W
Cra. 9W entre Cll. 26 y Cll. 25E
Cra. 23A entre Cll. 26 sur y Cll. 28D sur
Cra. 24 entre Cll. 28 D sur y Cll.26 sur y entre Cll.2C y Cll. 2 i
Cll. 2 entre Cra. 7 y Cra. 23
Cll. 2 C entre Cra. 21 y Cra. 24
Cll. 25C sur entre Cra. 25 y Cra. 31
Cll. 5 B entre Cra. 18 y Cra. 20
Vías Internas Fortalecillas - hasta la Cll. 95 con Cra. 7 Neiva
Cll. 50 entre Cra. 23 y Cra. 22
Cra. 22 entre Cll. 50 y Cll. 42; entre Cll. 11 y Cll. 12; y entre Cll.12A sur y Cll.16 sur
Cra. 9 entre Cll. 21 y Av. La Toma
Cll. 8 sur entre Cra. 7a y Cra. 5
Cll. 51 entre Cra. 28 y Cra. 23
Cra. 23 entre Cll. 51 y Cll. 50 y entre Cll. 2A y Cll. 2C
Cll. 50 entre Cra. 22 y Cll. 49 (Tamarindos)
Cll. 19 sur entre Cra. 31 y Cra. 38B
Cra. 38B entre Cll. 19 sur y Cll. 24 sur
Cll. 22 sur entre Cra. 38B y Cra. 40
Cra. 40 entre Cll. 22 sur y Cll. 24 sur
Cra. 20 entre Cll. 50 y Cll. 42 y entre Cra. 15 y Cll. 12A sur
Cll. 42 entre Cra. 20 y Cra. 17
Cll. 32 entre Cra. 17 y Cra. 16
Cll. 27 entre Cra. 16 y Cll. 30 CAI Granjas
Cll. 19 entre Cra. 27 y Cra. 37
Cra. 42 entre Cll.19 y Cll. 18
Cra. 2 C entre Cll. 87 y Cll. 82
Cra. 30 A entre Cll. 2i y Cll. 2C
Cll. 2C entre Cra. 30A y Cra. 30C; entre Cra. 28 y Cra. 30A; y entre Cra. 27 y Cra. 31B
Cra. 31B entre Cll. 2C y Cll. 2Bbis
Cll. 2B entre Cra. 31B y Cra. 40
Cll. 1G entre Cra. 15 y Cra. 15B
Cra. 15B entre Cll. 1G y Cll. 1D
Cra. 15D entre Cll. 1D y Cll. 1C
Cll. 1A entre Cra. 28 y Cra. 30
Cra. 37 entre Cll. 11 y Cll. 18
Cra. 46 entre Cll. 17 y Cll. 18 y entre Cll. 19 y Cll. 24A
Cll. 17 entre Cra. 46 y Cra. 48
Cra. 48 entre Cll. 17 y Cll. 19
Cra. 50 entre Cll. 26A y Cll. 19
Cra. 34 entre Cll. 11 y Cll. 9
Cra. 34A entre Cll. 9 y Cll. 8
Cra. 35 entre Cll. 20 y Cll.15 y entre Cll. 24 sur y Cll. 28 Sur
Cra. 30 entre Cll. 15 y Cll.14
Cll. 1H entre Cra. 21 y Cra. 26
Cra. 26 entre Cll. 1H y Cll. 2A; entre Cll. 46 y Cll. 50
Cra. 36 entre Cll. 2B y Cll. 2
Cll. 2 (2A) entre Cra. 36 y Cra. 26
Cra. 1G entre Cll. 15B y Cll. 15
Cll. 58 entre Cra. 2 y Cra. 1
Cll. 18C sur entre Cra. 31 y Cll. 19 sur
Cra. 37B entre Cll. 19 sur y Cll. 20A sur
Cra. 20A sur entre Cra. 37B y Cra. 39
Cra. 39 entre Cll. 20A sur y 24 sur

Descripción de las obras
Cll. 12A sur entre Cra. 20 y Cra. 22
Cll. 50 entre Cra. 23 y Cra. 26
Cll. 1H entre Cra. 21 y Cra. 26
Cra. 26 entre Cll. 1H y Cll. 2A
Cll. 1D entre Cra. 16 y Cra. 15B
Cll. 28 sur entre Cra. 35 Av. Max Duque
Cll. 29 entre Cra. 31 y Cra. 32
Cra. 32 entre Cll. 14 y Cll. 19
Cll. 20 entre Cra. 28 y Cra.17
Av. La Toma entre Cra. 16 y Cra. 12; y entre Cra. 7 y Cll. 11
Av. Circunvalar entre Cra. 21 y Cra. 2 (DC)
Cll. 24A entre Cra. 46 y Cra. 50
Cll. 65 entre Cra.1 y Cra. 2W
Cra. 1CW entre Cll. 67 y Cll. 65
Centro Histórico Carril Prioritario
Cra. 7 entre Av. 26 y Av. Circunvalar
Cra. 5 entre Av. 26 y Cll. 10
Cra. 2 entre Glorieta Usco (Av. 26) y Av. Circunvalar
Cll. 4 entre Cra. 2 y Cra. 7
Cll. 5 entre Cra. 2 y Cra. 7
Cll. 11 entre Cra. 2 y Cra. 7
Cll. 21 entre Cra. 2 y Cra. 7
Av. 26 entre Cra. 2 Glorieta Usco y Cra. 7
Intercambiadores Viales
Intercambiador Vial Cra. 16 entre Cll. 7 y 8; intercambiador Vial USCO
Edificaciones
Patio Taller Venado y terminal; Patio Taller Villa Cecilia y terminal; Patio Taller las Palmas y terminal; Patio Taller sur Orientales y terminal; Patio Taller Bosques de San Luis y terminal
CISC Venado; CISC Las Palmas; CISC Villa Cecila; CISC Bosques de San Luis

Anexo 4. Aval Fiscal Proyecto SETP de Neiva

MinHacienda

PROSPERIDAD PARA TODOS

(A)

MEMORANDO

5.3.0.3

No. 3-2013-018027

Bogotá D. C. 16 JUL 2013

PARA : **Dr. Michel Janna Gandur.** Director General de Crédito Público y Tesoro Nacional.

DE: Director General del Presupuesto Público Nacional

ASUNTO: Aval Fiscal proyecto de Sistema Estratégico de Transporte Público de pasajeros del Municipio de Neiva.
Ref. 3-2013-012510.

De manera atenta, me permito comunicarle que el CONFIS en sesión del día jueves 11 de julio de 2013, otorgó Aval Fiscal para la asunción de compromisos para el período comprendido entre los años 2014 y 2019, para la ejecución del proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público del Municipio de Neiva, según el siguiente flujo de recursos:

($ millones)

Proyecto	2014	2015	2016	2017	2018	2019
SETP Neiva	2.250	8.046	33.767	52.802	62.922	37.218

Cordial saludo,

17 JUL 2013

FERNANDO JIMÉNEZ RODRÍGUEZ

REVISÓ: Omar Montoya/Carlos Zambrano
ELABORÓ: Rafael Pizarro

Carrera 8 No. 6 C 38 Bogotá D.C. Colombia
Código Postal 111711
Conmutador (57 1) 381 1700
atencioncliente@minhacienda.gov.co
www.minhacienda.gov.co

Anexo 5. Componentes que se consideran como cofinanciables para el SETP de Neiva

El presente Anexo describe los componentes máximos que puede llegar a tener el Proyecto. Adicionalmente, está limitado por el artículo 16 del Decreto 3109 de 1997.

COMPONENTE	DEFINICIÓN	DESCRIPCIÓN	ACTIVIDADES QUE COMPRENDE
Intervenciones en el centro histórico o centro tradicional	Son las diferentes obras de adecuación que se harán en el centro histórico o centro tradicional de la ciudad, que buscan ordenar el flujo peatonal y promover la recuperación urbana de la ciudad. Incluye estudios, diseños de detalle, construcción, interventoría.	Se desarrollarán obras necesarias para la recuperación del centro histórico o tradicional como ordenador de los flujos peatonales y núcleo del desarrollo comercial, de servicios e institucional de la ciudad. Adicionalmente se harán las obras para ejecutar el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico con el apoyo del Ministerio de Cultura.	Comprende: • El cambio de sentidos viales en el centro histórico o tradicional con el objetivo de optimizar la circulación vehicular. • Construcción de pavimento con coloración especial para las vías que utilizará el SETP. • Construcción y Adecuación de andenes, ciclorutas y espacio público. • Construcción peatonalización y Semi-peatonalización de las vías de acceso a recintos patrimoniales del centro histórico • Implementación y desarrollo de los Planes de Manejo de tráfico (PMT) y adecuación de desvíos que se deben implementar durante la ejecución de las obras (Señales preventivas, informativas, barreras, maletines, cerramientos de obra, entre otros). • Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental y del plan de manejo Ambiental y Social para las intervenciones en el centro histórico o tradicional.

COMPONENTE	DEFINICIÓN	DESCRIPCIÓN	ACTIVIDADES QUE COMPRENDE
Infraestructura vial	Es la construcción y adecuación de la malla vial, el espacio público e intersecciones viales y peatonales a nivel y desnivel para el buen funcionamiento del SETP. Incluye estudios, diseños de detalle, construcción, interventoría.	Se realizará la construcción, rehabilitación o mantenimiento para la puesta en marcha del proyecto la construcción de carriles de tráfico mixto, andenes, ciclorrutas, puentes y/o deprimidos vehiculares o peatonales. En todo caso, la infraestructura vial objeto de estas intervenciones será la establecida en el documento Conpes o en el Diseño Conceptual del proyecto.	Comprende: • Excavaciones. • Demolición y retiro de todo tipo de elementos. • Nivelación y conformación de las capas de la estructura de pavimento: subbase, base, bases estabilizadas, rodadura (concreto asfáltico, hidráulico, elementos prefabricados (adoquines de concreto o arcilla)) y sello (cuando se requiera) • Empalmes con bocacalles existentes (vía y espacio público) • Construcción de separadores, barreras y canalizadores que se requieran para garantizar la seguridad vial. • Construcción de andenes, plazoletas, ciclorutas, alamedas, obras de paisajismo y mobiliario urbano • Construcción, ampliación, mejoramiento, actualización y mantenimiento de la cimentación e infraestructura para las intersecciones a nivel o desnivel (puentes y deprimidos). • Construcción de filtros y obras de drenaje superficial y sub-drenaje para vías y espacio público. • Obras de estabilización y protección que se requieran para mantener la infraestructura vial y obras del centro histórico o tradicional que no sean responsabilidad de una Empresa de Servicio Público. • Renivelación de cámaras, cajillas, pozos y cualquier otra estructura que represente un obstáculo en la calzada y/o el

COMPONENTE	DEFINICIÓN	DESCRIPCIÓN	ACTIVIDADES QUE COMPRENDE
			espacio público. • Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental y del Plan de Manejo Ambiental y Social para la infraestructura vial. • Implementación y desarrollo de los Planes de Manejo de tráfico (PMT) y adecuación de desvíos que se deben implementar durante la ejecución de las obras (Señales preventivas, informativas, barreras, maletines, cerramientos de obra, entre otros).
Gestión de flota	Es el sistema que optimiza la administración y la operación de los buses del SETP (planeación, registros de ejecución, regulación y control, información histórica), mediante el procesamiento de la información operacional proveniente de la flota. Incluye estudios, diseños de detalle, implementación e interventoría.	Consiste en el suministro e instalación de equipo y tecnología para la implementación de un Centro de Operaciones encargado del Sistema de Gestión y Control de Flota	Comprende: La implementación del sistema, como herramienta y recurso, en los procesos de planeación, control y regulación de la actividad del servicio del SETP. Incluye: ▪ Sistema de Programación. ▪ Sistema de Control y Gestión. ▪ Sistema de información al usuario, con reportes de quejas y reclamos. ▪ Infraestructura de comunicación. ▪ Equipos a bordo de la flota para el sistema de gestión.
Centro de control de red semafórica	Es el sistema que permite monitorear, planificar, sincronizar y regular los flujos vehiculares y peatonales en las intersecciones de la red vial para el correcto	Comprende la planeación, suministro e instalación de equipos, actualización, integración y sincronización del sistema de semaforización para el control de tráfico en la	Comprende: Los estudios, diseño, suministro e instalación del sistema de semaforización para el centro de control semafórico, integrado al Centro de operaciones que administrará el sistema de

COMPONENTE	DEFINICIÓN	DESCRIPCIÓN	ACTIVIDADES QUE COMPRENDE
	funcionamiento del SETP. Incluye estudios, diseños de detalle, instalación, implementación, e interventoría.	red vial de la ciudad, para mejorar la operación del SETP, a través de la priorización de los flujos del transporte público en los corredores, el cual estará integrado con el centro de operaciones.	Gestión de flota y recaudo. Incluye: • Sistema centralizado de control de semáforos. • Controladores semafóricos. • Concentrador de comunicación. • Protocolo abierto-arquitectura abierta. • Semáforos, red de comunicación y de alimentación local • Detectores de flujos vehiculares y/o peatonales.
Señalética y Señalización	Señalética: son las señales dinámicas que orientan y organizan el tráfico de personas o vehículos, durante la operación del sistema. Señalización: son señales verticales y horizontales de advertencia, orientación o informativas que organizan y ubican el tráfico de personas o vehículos. Incluye estudios, diseños de detalle, implementación, interventoría.	Corresponde a todas las actividades necesarias para el suministro e instalación de la señalización y señalética para la implementación y operación del SETP.	Comprende: • El suministro e instalación de la señalización y demarcación horizontal y vertical de la infraestructura vial, espacio público, paraderos y terminales. • Señalización con rutas y horarios de paradas en los paraderos y terminales. • Señalización dinámica e información electrónica integrados al Centro de Operaciones
CISC – Centros Integrados de Servicio al Ciudadano	Infraestructura de la Administración Municipal que estará ubicada en las zonas adyacentes o	Comprende todas las actividades para la construcción de los Centros Integrados de Servicio al Ciudadano	Comprende: • Construcción de la infraestructura del centro de

COMPONENTE	DEFINICIÓN	DESCRIPCIÓN	ACTIVIDADES QUE COMPRENDE
	cercanas a los patios, talleres, estaciones y/o terminales del SETP. Allí, la población de la ciudad tendrá acceso a los servicios municipales sin tener que movilizarse hasta el centro de la ciudad a realizar sus trámites. Incluye estudios, diseños de detalle, construcción, interventoría.	(CISC), que estarán ubicadas en los terrenos adyacentes o cercanos a los terminales del SETP.	atención. • Construcción y/o conexión de las redes de servicios públicos requeridas para su funcionamiento (acometidas y desagües a la red principal). • Construcción del área de parqueo. • Construcción de espacio público conexo y locales comerciales para su sostenibilidad. • Implementación y desarrollo de los Planes de Manejo de tráfico (PMT) y adecuación de desvíos que se debe implementar durante la ejecución de las obras (Señales preventivas, informativas, barreras, maletines, cerramientos de obra, entre otros). • Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental y del plan de manejo Ambiental y Social para los Centros Integrados de Servicio al Ciudadano (CISC).
Estaciones, módulos de Transferencia, Terminales de Intercambio y/o cabecera	Son las estaciones o terminales donde se conectan las diferentes rutas del sistema. Son estaciones que permiten actividades de trasbordo físico y virtual mediante una tarifa integrada. Incluye estudios, diseños de detalle, construcción, interventoría.	Comprende todas las actividades para la construcción de las terminales, módulos, de transferencia, terminales de intercambio y/o cabecera Necesarios para el SETP. Si se considera necesario, se verificará la operación que cumple la terminal de ruta, y se podrá redistribuir en	Comprende la construcción de los siguientes elementos: • Zona de acceso de buses. • Zona de acceso y circulación peatonal. • Edificio e instalaciones de servicios. • Edificio administrativo. • Plataformas de embarque y desembarque. • Zona de circulación de buses. • Espacio público conexo. • La construcción y/o

COMPONENTE	DEFINICIÓN	DESCRIPCIÓN	ACTIVIDADES QUE COMPRENDE
		otro punto de la ciudad.	conexión de redes de servicios públicos requeridos para el funcionamiento de los edificios administrativos y la terminal de intercambio (acometidas y desagües a la red principal). • Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental o del plan de manejo Ambiental y Social.
Gerencia del proyecto	Es la administración y organización necesarias para lograr el alcance, tiempo y costos planteados del proyecto.	Para la etapa de implementación y construcción del sistema se conformará una gerencia liderada por una entidad que cuente con autonomía presupuestal y cuyo objeto es el desarrollo del SETP.	Comprende • Contratación y pago de personal de apoyo técnico, requerido durante la ejecución y desarrollo del SETP. Esta actividad la compone el pago de honorarios y viáticos y gastos de viaje (cuando lo contemple el contrato) de los consultores y contratistas del proyecto. • Adecuación y pago de instalaciones del SETP. Esta actividad corresponde a: Adecuación de instalaciones modulares con áreas de trabajo, Arrendamiento de equipos (de computación y sistemas, de comunicación y de transporte), Adquisición de equipos (de computación y sistemas y de comunicación) y adquisición y mantenimiento del software requerido para el proyecto. • Diseño de imagen corporativa, socialización, educación y cultura ciudadana para los usuarios y comunidad en general del Sistema. Esta actividad la compone los eventos de socialización del proyecto SETP. • Estudios y diseños elegibles y financiables del proyecto. • Estudios de actualización de la demanda, de detalle de la

COMPONENTE	DEFINICIÓN	DESCRIPCIÓN	ACTIVIDADES QUE COMPRENDE
			operación y del esquema institucional del sistema, y todos aquellos estudios que permitan articular el Sistema con el modelo territorial del municipio y con los otros modos de transporte.
Paraderos	Son espacios con señalización, o con cobertizo, o con espacio público asociado (PEP), que se utilizan para el ascenso y descenso de pasajeros, y donde únicamente pararán los buses. Incluye estudios, diseños de detalle, construcción, interventoría.	Los paraderos estarán localizados de conformidad con los resultados de los estudios de transporte del sistema.	Comprende: • Demarcación y señalización de los paraderos. • Construcción y montaje de rampas, bahías, cobertizos e infraestructura. • Compra y adecuación de paraderos existentes. • La construcción de andenes, plazoletas, zonas amarillas, áreas de espera, mobiliario urbano, y obras de paisajismo para los Paraderos con Espacio Público (PEP) y locales comerciales para su sostenibilidad. • Instalación y/o conexión de los servicios y redes que se requieran para el funcionamiento del paradero. • Implementación y desarrollo del estudio de impacto ambiental y del plan de manejo Ambiental y Social
Predios	Son los terrenos e inmuebles necesarios para la liberación de los espacios requeridos para la implementación de la infraestuctura del sistema	Conjunto de actividades para gestionar la adquisición de predios y liberación de espacios ocupados que sean requeridos para la implementación del Sistema	Comprende: La elaboración y ejecución de los Planes de Reasentamientos, así como los de Ocupantes de Espacio Público, que incluyen: • Adquisición de los predios necesarios (enajenación voluntaria y expropiación), de conformidad con lo dispuesto en el Conpes.

COMPONENTE	DEFINICIÓN	DESCRIPCIÓN	ACTIVIDADES QUE COMPRENDE
			• Estudios técnicos de franjas y predios a adquirir. • Estudio de títulos. • Avalúos de predios y ajustes. • Compensaciones y/o Reconocimientos económicos.
Gastos de administración y vigilancia de recursos	Son los gastos que se generan por la administración y vigilancia de recursos del proyecto, los cuales comprenden la conformación de la fiducia y las auditorias que se realizarán para revisar que el uso dado a los aportes de la Nación y de los entes territoriales se efectúe de acuerdo a las condiciones definidas en el documento Conpes y el convenio de cofinanciación.	Comprende las comisiones y honorarios del administrador fiduciario, y los costos de las auditorias que se realizarán a los elementos cofinanciables por la Nación. Las fiducias estarán a cargo del Ente Gestor y deberán contar con información clara y transparente de las inversiones realizadas, de acuerdo a cada una de las diferentes fuentes de financiación del proyecto.	Auditorías y Encargos fiduciarios para la administración de los recursos del proyecto.