



(17 JUL 2019)

“POR MEDIO DEL CUAL SE COMPILAN LOS DECRETOS MUNICIPALES NÚMEROS, 1.1. 0625 DEL 23 DE SEPTIEMBRE DE 2008, 1-0360 DEL 4 DE MAYO DE 2012, 1000-0832 DEL 30 DE DICIEMBRE DE 2014, 1000-246 DEL 5 DE MAYO DE 2015, 1000-859 DEL 23 DE NOVIEMBRE DE 2015, 1000-0972 DEL 23 DE DICIEMBRE DE 2015, 1000-386 DEL 11 DE ABRIL DE 2016, 1000-833 DEL 29 DE JULIO DE 2016, 1000-1115 DEL 31 DE OCTUBRE DE 2016 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

EL ALCALDE EN ENCARGO DEL MUNICIPIO DE IBAGUÉ

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales en especial las conferidas por los artículos 315 numerales 1 y 3, y 365 de la Constitución Política Nacional y por la Ley 136 de 1994; y con observancia en las Leyes 105 de 1993, Ley 336 de 1996, Ley 769 de 2002, el Decreto 1079 de 2015, Decreto 3422 de 2009, Ley 1551 de 2012, Ley 1437 de 2011, y las demás normas concordantes y,

CONSIDERANDO

Que de conformidad con los artículos 1, 2, 209, 315, 322 y 365 de la Constitución Política Nacional, los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del estado y como tal les corresponde a los Alcaldes observar y hacer cumplir el ordenamiento jurídico para asegurar la prestación de dichos servicios de manera eficiente.

La Ley 105 de 1993, en su artículo 2 literal “d” reconoce el transporte como “*elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano*”. La sala tercera de Revisión de la corte Constitucional, en sentencia T-595 de 2002, recordó que: “*en el contexto urbano el servicio de transporte público es un medio indispensable para poder ejercer la libertad de locomoción, derecho de rango constitucional y de carácter fundamental*”.

La sentencia T-026 de 2006, establece que “*El Estado debe regular y vigilar la industria del transporte por las mismas razones constitucionales, el Estado colombiano interviene en la industria del transporte como suprema autoridad y, en tal virtud, surge para la Administración gozar de ciertos derechos y prerrogativas, con el fin de lograr la prevalencia del interés general en esta materia. Al igual que ocurre con el contrato estatal de concesión de servicios públicos, la Administración goza de ciertos derechos y prerrogativas ante los beneficiarios de las mismas como son, entre otros: 1) el derecho a introducir las modificaciones que considere necesarias para obtener una mejor organización y funcionamiento del servicio*”.

En el marco de la Ley 105 de 1993, el artículo 2 los principios fundamentales del transporte, en el literal B; establece que como referente de intervención del Estado, corresponde la planeación, control, regulación y vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas. De igual manera en el literal E) instaura el principio relacionado con la seguridad de las personas, el cual constituye una prioridad del sistema y el sector del transporte.

Que el artículo 30 de la ley 1551 de 2012, modificadorio del artículo 92 de la ley 136 de 1994, dispone que el Alcalde podrá delegar en las Secretarías de la Alcaldía y en los jefes de los Departamentos administrativos, las diferentes funciones a su cargo, excepto aquellas respecto de las cuales exista prohibición legal.



(17 JUL 2019)

Que la Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte en su artículo 1 preceptúa: *“La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el territorio nacional de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan.”*; así mismo en sus artículos 2, 3, 5 y 8, establece como prioridad esencial del sector y del sistema de transporte, la seguridad de los usuarios, delegando a las autoridades competentes la obligación de exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad, estableciendo el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del estado, lo cual implica la prelación del interés general sobre el particular, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada modo; reafirmando que las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción.

Que el transporte como ya se determinó debe ser prestado como servicio público en cabeza del Estado, de manera que la prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte debe estar ligada a la satisfacción y protección de los usuarios, garantizando no solo la seguridad sino además la prestación eficiente del servicio, tal como lo establece el artículo 3 de la Ley 336 de 1996, el cual determina que *“las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle la eficiente prestación del servicio...”*

Que los alcaldes municipales, como autoridad municipal de transporte y acorde con lo establecido en el Artículo 8 de la Ley 336 de 1996, *“serán encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción”*. En el artículo 11 ibídem, el legislador determinó la exigencia para que las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte, obtuviera previamente la habilitación para operar, acreditando las condiciones que en materia de organización, capacidad económica y técnica, factores de seguridad y demás, que reglamenta el Gobierno Nacional. Y en su artículo 17 *“(…) En el transporte de pasajeros será la autoridad competente la que determine la demanda existente o potencial, según el caso para adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización”*. Igualmente el artículo 21 es claro al indicar que: *“(…) No podrá ordenarse la apertura de la licitación pública sin que previamente se haya comprobado la existencia de una demanda insatisfecha de movilización...”*

Que el decreto 170 de 2001, compilado por el Decreto 1079 de 2015, contempla que las empresas legalmente constituidas deberán acreditar los requisitos para solicitar y obtener la habilitación en la modalidad allí señalada del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros, y en este orden de ideas, en la ciudad de Ibagué existen ocho (8) empresas de Transporte de Servicio Público de Pasajeros debidamente habilitadas mediante los siguientes actos administrativos, Cooperativa de Transportadores de servicios urbano del Tolima - Cotrautol Ltda, con la Resolución 169 del 16 de julio de 2002; Cooperativa Tolimense de Transportadores - Expreso Ibagué Ltda, a través de la Resolución No. 108 del 10 Mayo de 2002; Flota Andrés López de Galarza - Logalarza S.A. mediante Resolución 213 del 12 de agosto de 2002; Transportes Flota Cambulos S.A, por medio de la Resolución No. 354 del 17 de diciembre de 2002; Transportes la Ibaguereña S.A., con resolución No. 9898 del 23 de agosto de 2000; Transportes la Independencia - Translain S.A, por la Resolución 246 del 30 de agosto de 2002; Tures Tolima S.A, mediante Resolución No. 2053 del 24 de agosto de 1999; Nueva Transportadora de Ibagué S.A.S., mediante resolución N° 2398 del 31 de Diciembre de 2018 con aclaración mediante resolución 000009 del 10 de enero de 2019.

Ahora bien en materia de Transporte, indica la sentencia de la Corte Constitucional C-043/98 que: *“(…) no puede considerarse que el otorgamiento de licencias de funcionamiento para operar el servicio público de transporte genere derechos adquiridos a favor de los operadores de dicho servicio (…)”*



(17 JUL 2019)

Que por expresa disposición del Artículo 2.2.1.2.2.5.4., del decreto 1079 de 2015, en los eventos no contemplados para la prestación del servicio bajo el sistema estratégico de transporte público, se deberán aplicar las disposiciones referentes al transporte colectivo. Las normas contenidas en el Capítulo I, Título I, Parte 2, Libro 2 del precitado Decreto para la prestación del servicio de transporte público terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros serán aplicables solamente a las situaciones no reguladas en la citada sección, en cuanto no fueren incompatibles y no hubiere norma prevista en tal sección; así las cosas y en vista que el sistema de transporte público colectivo se encuentra actualmente en operación, bajo los lineamientos del Decreto 1079 de 2015 y normas complementarias, lo cual se deberá acoger en cuanto se da inicio al Sistema estratégico de transporte público - SETP, por cuanto el articulado previsto en este decreto respecto al Sistema estratégico de transporte público - SETP, solo surtirá efectos a partir del inicio de la reorganización del servicio.

Que el Programa "Sistema estratégico de transporte público para una ciudad moderna", enmarcado en el Sector vías, transporte y movilidad del Plan de Desarrollo 2016-2019, pretende lograr la integración física, operacional y tarifaria del sistema de transporte público colectivo, bajo un esquema que sea sostenible, financiera y ambientalmente a través de la racionalización de la oferta, la jerarquización de la red de rutas y servicios y la estandarización de las características y tipologías de los vehículos; así como consolidar una organización empresarial, de conformidad con la Ley, para la prestación del servicio en el sistema estratégico de transporte público por parte de los operadores, facilitando el cumplimiento de la programación de servicios y de la adecuación de la oferta a las condiciones de la demanda; impulsar la adopción de un sistema integrado de recaudo, que permita conectividad, integración, interoperabilidad, gestión de la información y un eficiente servicio al usuario; garantizar los mecanismos para la planeación, regulación, control y vigilancia de la operación de transporte y de los niveles de servicio bajo los cuales se diseñe el sistema, respondiendo a las necesidades de movilidad de la ciudadanía.

Que mediante documento CONPES 3167 del 23 de mayo de 2002, se estableció la Política Nacional para Mejorar el Sistema de Transporte Público Urbano de Pasajeros bajo claras premisas de implementación y ajuste para su fortalecimiento.

Que a través de la Ley 1955 de 2019 por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022 "Pacto por Colombia pacto por la Equidad", en sus artículos 97 determinó que "*Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte, a la calidad del servicio y de su infraestructura, incrementar la seguridad ciudadana, la atención y protección al usuario, al mejoramiento continuo del sistema y contar con mecanismos de gestión de la demanda...*", y sumadas a otras fuentes de financiación de origen territorial, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos.

Igualmente en la etapa pre operativa, se implementará una infraestructura física adecuada para el tipo del rodante que se va a implementar, incentivando la incorporación de tecnologías limpias y la accesibilidad a los vehículos para las personas con movilidad reducida, estrategias de articulación y fomento de la movilidad en medio no motorizados, así como la implementación de sistemas de recaudo, información y control de flota que garanticen la sostenibilidad del Sistema. Igualmente, el Gobierno Nacional podrá apoyar la financiación de sistemas de transporte en la ciudad, de conformidad con las necesidades propias de la ciudad, siempre y cuando se garantice el cambio de esquema empresarial, cobertura, eficiencia, accesibilidad y sostenibilidad, lo cual las autoridades locales, junto con los entes gestores, deberá suministrar la información solicitada por el gobierno nacional para que evalúe las condiciones técnicas, económicas y financieras de los sistemas cofinanciados por la Nación.

Que la adopción e implementación del sistema estratégico de transporte público (SETP), además de ser una facultad y un requerimiento legal conforme lo indicado, es una necesidad evidente para la



(17 JUL 2019)

ciudad, los transportadores y la administración, dada la carencia total de herramientas y mecanismos tecnológicos de control y funcionamiento de los actores del transporte, como de la operación, gestión y control de la flota, lo que genera graves inconvenientes a la ciudad, como: imposibilidad de implementar estrategias de control, evasión en el recaudo, "guerra del centavo", irracional operatividad de la flota, altos índices de accidentalidad, elevados costos en la operación, ausencia de estadísticas confiables e indicadores de gestión, inseguridad por los dineros recaudados, sobreoferta de vehículos y rutas, caos vehicular, saturación del espacio público, contaminación auditiva, visual y ambiental, prestación de un servicio desorganizado, carencia de una estructura vial moderna, carencia de señalización, semaforización, paraderos, ausencia de terminales y patios tecnológicamente adaptados para el transporte urbano, cambio de tipología vehicular con tecnología no contaminante, entre otros.

Que el Decreto 3422 de 2009, tiene como objeto reglamentar la implementación de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) del país, y se aplicará integralmente en las ciudades que cuenten con cofinanciación de la nación y cumpliendo con los requisitos legalmente establecidos.

Que en el artículo 2 del decreto nacional 3422 de 2009, definió a los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), como *"aquellos servicios de transporte colectivo integrados y accesibles para la población en radio de acción, que deberán ser prestados por empresas administradoras integrales de los equipos, con sistemas de recaudo centralizado y equipos apropiados, cuya operación será planeada, gestionada y controlada mediante el Sistema de Gestión y Control de Flota SGCF, por la autoridad de transporte o por quien esta delegue y se estructurarán con base en los resultados de los estudios técnicos desarrollados por cada ente territorial y validados por la Nación a través del DNP."*

Que la autoridad competente para planear, diseñar, ejecutar y exigir las condiciones necesarias para la eficiente, segura y adecuada prestación del servicio de transporte público colectivo a través del sistema estratégico de transporte público, así como ejercer su inspección, vigilancia y control es el Alcalde Municipal o en quien delegue tal atribución.

Que la Alcaldía Municipal de Ibagué, previo al convenio que se suscribirá entre la Nación y los entes territoriales que definirá los montos de los aportes al proyecto, las vigencias fiscales en las cuales deberán realizarse dichos aportes y las condiciones de los desembolsos, se deberá adoptar el sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) mediante un acto administrativo, el cual deberá contener lo estipulado en el artículo 7 del Decreto Nacional 3422 de 2009: *"(...)1. La definición del ente titular del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP). 2. La definición de la reorganización del servicio.3. La definición de los indicadores de servicio mínimos para la adecuada y eficiente prestación del servicio y su esquema de control y cumplimiento. 4. La duración del permiso de la operación del sistema y su cronograma de implementación gradual. 5. La definición de los componentes del sistema de conformidad con lo establecido en el presente decreto y en los estudios técnicos, económicos y financieros realizados por cada ente territorial. 6. La definición del esquema bajo el cual se operará el recaudo y se le entregará el dinero al administrador financiero. 7. La definición del esquema técnico bajo el cual operará el control de flota, y 8. La definición de los incentivos a las fusiones y convenios de colaboración empresarial en los que se establezcan esquemas de cooperación para la programación, despacho, operación y remuneración del servicio. (...)"*

Ahora bien, en el entendido que, es necesario resaltar que el municipio de Ibagué en la actualidad continua con un sistema de transporte público colectivo, hasta tanto se dé inicio a la reorganización del mismo, y que, considerando las condiciones en que se ha reglamentado la prestación del servicio, en aras de propender por su calidad y eficiente prestación, se compilan las disposiciones legalmente previstas en los decretos que anteceden a éste y se derogan como consecuencia de la unificación y ajuste a la normatividad vigente. En virtud de lo anterior, el consejo de Estado, en sentencia: del 31 de mayo de 2012, Consejero Ponente, Gerardo Arenas Monsalve, radicado (0825-09), manifestó dentro de la derogatoria de los actos administrativos de carácter general o particular lo siguiente:



(17 JUL 2019)

“De la Derogatoria de los actos administrativos de carácter general. La Derogatoria es la abolición de un acto administrativo por decisión unilateral y discrecional de la autoridad u organismo que lo expidió. Así se tiene que es la misma autoridad que expidió el acto administrativo de carácter general o particular, siempre y cuando este último no haya creado un derecho, la que lo hace desaparecer del mundo jurídico, por razones de conveniencia o de oportunidad en ejercicio de su potestad discrecional de la administración...”.

Que las autoridades en ejercicio de sus funciones legales, expiden actos administrativos, y tienen la facultad de decidir sobre la derogatoria de los mismos dentro del marco legal, por cuanto estos son la expresión de la voluntad de la administración.

Que la Corte Constitucional en Sentencia C-745 de 2012 determinó que *“la confianza legítima como proyección del principio de buena fe busca la protección de los administrados frente a los cambios bruscos e intempestivos efectuados por las autoridades garantizándoles mecanismos que faciliten su adaptación a la nueva situación”.*

De conformidad con lo en otrora mencionado, y en vista que desde el año 2016 el denominado “operador SITSA” no tiene a cargo el plan de rodamiento, y teniendo en cuenta que la prórroga del convenio de colaboración empresarial suscrito por siete empresas, establecida en el artículo Quinto del Decreto Municipal 1115 de 2016, el cual indica: *“Prorróguese por una sola vez y un igual de seis (6) meses el convenio empresarial suscrito entre las Siete (7) empresas habilitadas denominado SITSA S.A. actualmente para la prestación del servicio público colectivo municipal de pasajeros, para que continúe ejecutando la operación con base en la planeación que elabora la STTM, Ajustado a los parámetros técnicos que se le fijaran en reglamentación a expedir de inmediato a la protocolización del presente decreto.”* Así las cosas y en el entendido que dicho término se encuentra vencido, las funciones delegadas y autorizadas al operador único a través del Decreto Municipal 1000 -246 de 2015, serán asumidas por la Secretaria de Movilidad o quien cumpla sus funciones.

Que igualmente la Ley 336 de 1996, determina que el permiso para la prestación del servicio en áreas de operación, frecuencias de despacho, rutas y horarios, deberán estar sometidos a las condiciones de regulación o de libertad que para su prestación se establezcan en los reglamentos respectivos, de tal manera que los permisos otorgados a las empresas para la prestación de servicio público de transporte, es revocable e intransferible, y obliga a los beneficiarios a cumplir con lo autorizado en los términos establecidos, esto con el fin de adoptar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades de movilización, (Artículos 17 y 18). La misma Ley refiere en su articulado 19 *“(…Cuando el servicio a prestar no esté sujeto a rutas y horarios predeterminados el permiso se podrá otorgar directamente junto con la habilitación para operar como empresa de transporte)”.*

En virtud de lo anterior, el mismo el Consejo de Estado - Sala Plena Contenciosa Administrativa - Sección Primera, de 14 de Mayo de 2015, expediente 00044-2008, Consejero Ponente Marco Antonio Velilla Moreno, considera que:

“Tampoco puede considerarse que el otorgamiento de licencias de funcionamiento para operar el servicio público de transporte genere derechos adquiridos a favor de los operadores de dicho servicio, entendiendo como tales -lo ha dicho la Corte- aquellos que “se entienden incorporados válida y definitivamente o pertenecen al patrimonio de una persona”. Se trata simplemente de derechos temporales de operación, sujetos a las nuevas condiciones y modificaciones que se deriven de la regulación legal y reglamentaria, que buscan, en todo caso, coordinarlos con los derechos e intereses de la comunidad; ello, como ya se ha explicado, encuentra respaldo constitucional en los principios fundantes y fines esenciales del Estado, como lo son la prevalencia del interés general y el bienestar y mejoramiento de la calidad de vida de la población (arts. 1º, 2º y 366 C.P.). En estos términos cabe concluir que



(17 JUL 2019)

el otorgamiento de licencias o autorizaciones en materia de transporte no genera derechos adquiridos en favor de los beneficiarios de las mismas, pues en tratándose de actividades que comprometan el interés colectivo, como ocurre con los servicios públicos y, en particular con el servicio de transporte, los derechos individuales deben ceder ante tal interés general. (...)
(subrayado propio).

En concordancia con lo anterior el Decreto 1079 de 2015, determina en su “Artículo 2.2.1.1.7.1. *Modificación de ruta. Las empresas de transporte que tengan autorizada una ruta podrán solicitar la modificación de la misma por una sola vez, pero en ningún caso la longitud y recorrido de la ruta modificada podrá tener alteración de más del 10% sobre la ruta original, ya sea por exceso o por defecto y no podrá desplazarse más de un terminal. La autoridad Metropolitana, Distrital y Municipal juzgará la conveniencia de autorizarlo.*

La modificación solicitada deberá estar sustentada en un estudio técnico que justifique la necesidad de atender una demanda de usuarios insatisfecha.” Dado que la operación de las rutas continúa ecuaníme sin implicaciones de modificaciones, se entiende que perdura como se ha venido reflejando en los planes de rodamiento hasta la fecha.

El día 29 de abril de 2019, la Financiera de Desarrollo Territorial – FINDETER a través de la Consultora SIGMA gestión de Proyectos S.A.S., entregó el informe Final el Estudio Técnico, Legal y Financiero SETP IBAGUÉ, el cual sustenta las respectivas modificaciones y adecuaciones que se van a realizar al servicio de transporte público colectivo municipal con el fin que se de la transición a un SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO SETP.

Ahora bien, la norma ibidem, señala en el Artículo 2.2.1.1.9.2. *Fijación de capacidad transportadora. La autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios autorizados.*

La capacidad transportadora máxima total no podrá ser superior a la capacidad mínima incrementada en un 20%.

El parque automotor no podrá estar por fuera de los límites de la capacidad transportadora mínima y máxima fijada a la empresa.

Para la fijación de nueva capacidad transportadora mínima, por el otorgamiento de servicios se requerirá la revisión integral del plan de rodamiento a fin de determinar si se requiere el incremento.” Así las cosas y en concordancia con la norma, se reajustan las capacidades actualizando con los movimientos de las empresas habilitadas.

Que de acuerdo con lo establecido en el Decreto 3422 de 2009, compilado en el Decreto 1079 de 2015, en su artículo **2.2.1.2.2.4. “Autoridades competentes.** *Para efectos de la presente Sección son autoridades de transporte competentes, los alcaldes municipales o distritales o en los que estos deleguen tal atribución. Dicha autoridad tiene la función dentro de su jurisdicción de planear, diseñar, ejecutar y exigir las condiciones necesarias para la eficiente, segura y adecuada prestación del servicio de transporte público colectivo a través del sistema estratégico de transporte público, así como, ejercer su inspección, vigilancia y control.”*

Consecuentemente, al analizar el Decreto Municipal 1-0360 del 04 de mayo de 2012, “Por medio del cual se adopta el sistema Estratégico de Transporte Público para la Ciudad de Ibagué”, se evidenció que el mencionado acto administrativo, no cumple a cabalidad lo estipulado en el artículo 7 del Decreto Nacional 3422 de 2009, “Por el cual se reglamentan los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) de conformidad con la Ley 1151 de 2007”, toda vez que los numerales 5, 6, y 8, enunciados



(17 JUL 2019)

que de conformidad con el Decreto ibídem, son obligatorios para la adopción del SETP, así mismo de conformidad con el Decreto municipal 1-360 de 2012, se puede percibir las fases estipuladas en el artículo 22 "Fases de implementación del SETP" y artículos subsiguientes, los cuales determinaron las etapas y los tiempos para su implementación no fueron llevados a cabo en los tiempos estipulados, además se percibe la ausencia de un cronograma de implementación gradual que aterrizará lo mandado en el Decreto Municipal; de conformidad de lo anterior, resulta contradictorio que en la actualidad se esté dando aplicación a un decreto que con el paso del tiempo no se implementó ni se llevaron a cabo las actuaciones necesarias para lograr el cumplimiento fase por fase.

Con base en lo anterior, no se puede predicar que nos encontremos en cumplimiento del Decreto Nacional 3422 de 2009, sino que aún continuamos aplicando el Decreto 170 de 2001 compilado por el Decreto Nacional 1079 de 2015, motivo por el cual las disposiciones contenidas en el Decreto Municipal 1-0360 de 2012 y todas aquellas que le sean concordantes serán derogadas por medio del presente decreto compilatorio, quedando vigentes las que aquí se especifiquen con relación a la norma nacional, Decreto 1079 de 2015.

Que a partir de la expedición del Acto administrativo por medio del cual se adopta en el municipio el Sistema Estratégico de Transporte Público, es necesario continuar con la capacidad transportadora congelada de las empresas con base en las tarjetas de operación vigente y/o afiliaciones a las empresas, expedida a los vehículos vinculados, como hasta el momento se viene realizando, acudiendo a la reposición para reemplazar los vehículos que por vida útil salen de circulación.

En cuanto a los Requisitos para la financiación de los SETP, el artículo 5 del Decreto 3422 de 2009, establece que *"La Nación y sus entidades descentralizadas participarán con aportes de capital, en dinero o en especie, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos..."*; así mismo el Esquema de administración de los recursos, determina el artículo 6 que *"La totalidad de los aportes realizados por la Nación y las demás entidades públicas participantes deberán ser manejados a través de un encargo fiduciario constituido por la entidad competente titular del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP). El encargo fiduciario será contratado, previa aprobación de las entidades participantes, siguiendo lo dispuesto en las normas previstas en el Estatuto de Contratación de la Administración Pública y las demás normas legales vigentes sobre la materia."*

Que en el Documento CONPES 3260 del 15 de diciembre de 2003 indica que el éxito de los Sistemas de transporte público (en los que se incluye el SETP) depende principalmente de la gestión de los titulares responsables del sistema (denominados como entes gestores), los cuales **planean, ejecutan, ponen en marcha y controlan la operación del sistema, aseguran la calidad del servicio y dan a conocer a la comunidad los sistemas desde la etapa de diseño y estructuración**; lo cual permite concluir que para que se pueda poner en marcha el proyecto del Sistema Estratégico de Transporte Público en la ciudad de Ibagué y que el mismo pueda recibir recursos por parte de la Nación, es necesario que se constituya una entidad que será la encargada de gestionar planear, ejecutar, poner en marcha y controlar el mismo sistema, que cumpla con las características determinadas en el Decreto Nacional 3422 de 2009 y demás normas concordantes.

Que en la ciudad de Ibagué se vienen realizando gestiones para lograr la obtención del documentos CONPES y la firma del documento de cofinanciación con el Gobierno Nacional, por lo cual mediante el Acuerdo 002 del 26 de febrero de 2018, se Autorizó al Alcalde Municipal de Ibagué, el Dr. **GUILLERMO ALFONSO JARAMILO MARTÍNEZ** para que constituya una sociedad pública de orden municipal, de naturaleza jurídica sociedad por Acciones Simplificada S.A.S., la cual será el ente gestor del Sistema Estratégico de Transporte Público de la ciudad de Ibagué, que será el encargado de planear, ejecutar, implementar, poner en marcha y controlar el SETP, en los términos establecidos en la Ley, denominado **SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE IBAGUÉ S.A.S.** que se identificará con la sigla **SETP IBAGUE S.A.S.**, identificado con el NIT.: 901.287.299-5, donde los estatutos de dicha



(17 JUL 2019)

sociedad, fueron adoptados el día 22 de Febrero del año 2019 por la Administración Municipal, sujeta al régimen previsto para las empresas industriales y comerciales del Estado.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA

CAPITULO I

DE LA ADOPCIÓN DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SETP)

ARTÍCULO PRIMERO: ADOPCION DEL SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SETP): Adoptase el SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SETP) para el Municipio de Ibagué, actualizando y ajustando las disposiciones del Decreto 1-360 de 2012 y compilando las mismas en este acto administrativo, de conformidad con lo establecido por el Decreto Nacional 3422 de Septiembre 09 de 2009 y en el Decreto 1079 de 2015, en su artículo 2.2.1.2.2.7.

PARAGRAFO: En este mismo sentido Adóptense los estudios Técnico, legales y financieros que fueron entregados el día 29 de abril de 2019, por la Financiera de Desarrollo Territorial – FINDETER a través de la Consultora SIGMA gestión de Proyectos S.A.S.

ARTICULO SEGUNDO: Entiéndase que el Sistema Estratégico de Transporte se conceptualizará, diseñará, implementará, ajustará y funcionará gradualmente bajo las condiciones establecidas en el presente Decreto, en el cual se establecen acciones para la articulación, vinculación, operación, integración con diferentes modalidades de transporte, con recaudo centralizado, equipos apropiados progresivamente incorporados al Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP), con adecuada planeación, con sistemas de recaudo centralizado único y sistemas de gestión y control de flota e información al usuario.

ARTÍCULO TERCERO: El SETP se define como aquellos servicios de transporte urbano integrados y accesibles para la población en radio de acción, que deberán ser prestados por empresas administradoras integrales de los equipos, con un sistema de recaudo centralizado y equipos apropiados, cuya operación será planeada, gestionada y controlada por el Municipio de Ibagué, a través de un sistema de gestión y control de flota, estructurado con base en los resultados de los estudios técnicos, financieros y jurídicos avalados por el Departamento Nacional de Planeación.

PARÁGRAFO. Se exceptúan de la obligatoriedad de integrarse al SETP las rutas de empresas habilitadas para el servicio público de transporte terrestre automotor mixto exclusivas del sector rural, sin perjuicio de que dicho transporte rural exceptuado, esté obligado a cumplir con las disposiciones que sobre integración tarifaria se adopte para el SETP.

ARTÍCULO CUARTO. Garantía de la Continuidad del Servicio. La prestación del servicio público terrestre urbano de pasajeros en el radio de acción municipal se mantendrá a través del sistema colectivo actual hasta que entre en operación definitiva el SETP, de conformidad con lo previsto en el presente Decreto.

PARÁGRAFO. Con la entrada en operación del SETP, perderán su vigencia los actuales permisos de operación otorgados a las empresas de transporte público colectivo a través de actos administrativos enunciados en la parte considerativa. Para estos efectos, el Ente Gestor **SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE IBAGUÉ S.A.S.**, expedirá los actos administrativos correspondientes.



(17 JUL 2019)

Durante el periodo de transición hasta la entrada en operación total del Sistema, el Ente Gestor **SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE IBAGUÉ S.A.S.**, podrá acudir a las distintas herramientas previstas en la normatividad, para garantizar la continuidad y calidad en la prestación del servicio, tales como: Reestructuración de rutas por las vías autorizadas para el efecto; ajuste de la oferta de vehículos sin que esto signifique el aumento global de la misma; otorgamiento de permisos especiales transitorios hasta completar la implementación del SETP; autorizaciones temporales de prestación del servicio a propietarios, entre otras.

ARTICULO QUINTO: OBJETIVOS DEL SETP. El Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) de la ciudad de Ibagué, está orientado a lograr una movilidad segura, equitativa, integrada, eficiente, accesible y ambientalmente sostenible. Para el logro de estos fines, se propenderá por el cumplimiento de los siguientes objetivos:

1. Mejorar la cobertura, accesibilidad y conectividad entre los diferentes sectores de la ciudad, periféricos y rurales, garantizando que la totalidad del sistema estratégico sea accesible a la población.
2. Integrar física, operacional y tarifariamente el sistema de transporte público colectivo, bajo un esquema que sea sostenible financieramente.
3. Racionalizar la oferta del servicio de transporte público colectivo.
4. Estructurar, diseñar e implementar una red de rutas o servicios de transporte público según su función y área servida.
5. Consolidar una organización empresarial de conformidad con la ley, integrada por la unión de las empresas de transporte público colectivo ya existentes y los propietarios de los automotores, para la prestación del servicio en el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) por parte de los operadores, siguiendo los parámetros de la figura de reorganización del servicio contemplada en el artículo 10 del decreto 3422 de 2009, compilado en el artículo 2.2.1.2.2.1.1. del Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015, facilitando el cumplimiento de la programación de servicios y la adecuación de la oferta a las condiciones de la demanda.
6. Adoptar un sistema de recaudo centralizado, que permita conectividad, integración, gestión de la información y un eficiente servicio al usuario.
7. Garantizar los mecanismos para la planeación, regulación, control y vigilancia de la operación de transporte y de los niveles de servicio bajo los cuales se ha diseñado el sistema, respondiendo a las necesidades de movilidad en su radio de acción, teniendo como herramienta tecnológica un sistema de gestión y control de flota.
8. Implementar un plan de construcción, adecuación, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura necesaria para la óptima operación del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP).

ARTICULO SEXTO: La estructuración, implementación y operación del SETP deberá garantizar el cumplimiento de los objetivos descritos en el presente Decreto. Para cumplir con esta finalidad, el Ente Gestor **SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE IBAGUÉ S.A.S.**, deberá establecer los indicadores de gestión que permitan la valoración y el seguimiento al cumplimiento de los objetivos.

ARTÍCULO SÉPTIMO: DEL ENTE TITULAR DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PUBLICO SETP. El Ente Titular del SETP es la Sociedad **SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE IBAGUÉ S.A.S.** identificada con NIT.: 901.287.298-5 de acuerdo a las facultades otorgadas al Alcalde de Ibagué según Acuerdo Municipal N° 002 de 26 de Febrero de 2018.

ARTICULO OCTAVO: DE LAS FUNCIONES DEL ENTE TITULAR DEL SETP. Además de las facultades, deberes y funciones indicadas y establecidas en la Ley, y para estos efectos, debe:



(17 JUL 2019)

1. Realizar la implementación del SETP.
2. Realizar la coordinación interinstitucional del proyecto. Para ello deberá coordinar y realizar el acompañamiento, asistencia técnica y jurídica necesaria para implementar las diversas fases del SETP y acordar con la autoridad de transporte y el ente responsable de la construcción de infraestructura las herramientas que permitan dicha coordinación y articulación institucional, si así lo considere conveniente.
3. Adelantar los procesos contractuales requeridos para el funcionamiento de la sociedad y todas las demás actividades inherentes al desarrollo del proyecto.
4. Realizar las actividades de planeación, gestión, inspección, evaluación, vigilancia, seguimiento y control de la Operación del SETP.
5. Realizar la verificación de los indicadores con la periodicidad establecida.
6. Realizar las modificaciones al modelo operacional que se requieran en el desarrollo del SETP, de conformidad con los estudios que las soporten.
7. Controlar y gestionar el cumplimiento de los estándares y niveles de servicio del Sistema.
8. Hacer el seguimiento de los indicadores de calidad del servicio, control de parámetros de operación y la evaluación del desempeño de los operadores.
9. Elaborar los reportes necesarios relacionados con la gestión de la operación, ante los entes de control o la autoridad que así lo requiera, así como remitir a la autoridad de transporte los informes que sustenten las actuaciones administrativas en materia de sanciones por violación a la normatividad de transporte y aplicar los incentivos previstos en materia de calidad del servicio, cuando a ello haya lugar.

ARTICULO NOVENO: Los procesos de la conceptualización, el diseño, puesta en marcha, la implementación transitoria, la pre operación, la operación, mantenimiento y control del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP), deberá garantizar el cumplimiento de los objetivos descritos en el presente decreto, para ello el Ente Gestor deberá en un plazo prudencial, a partir de la expedición del presente decreto, establecer los indicadores de gestión que permitan la valoración y el seguimiento al cumplimiento de los objetivos, de acuerdo a lo establecido en los estudios técnicos, legales y financieros realizados para la operación del Sistema.

ARTÍCULO DÉCIMO: De los Agentes Privados del SETP. Son agentes privados principales del SETP: Las empresas operadoras que deberán cumplir con los requisitos previstos en el Decreto Nacional 1079 de 2015; el operador de recaudo, control e información al usuario del Sistema, el administrador financiero de los recursos y sistema de control y gestión de flota, salvo en los casos que sea operado directamente por el Ente Gestor.

PARÁGRAFO PRIMERO. Las empresas operadoras deberán cumplir con las siguientes funciones:

1. Garantizar el suministro de la flota.
2. La vinculación de la flota previas las condiciones de revisión tanto para flota usada como para los vehículos nuevos.
3. El cumplimiento de la programación de la operación y estrategia para el cumplimiento de los indicadores.
4. El mantenimiento correctivo y preventivo de la totalidad de la flota.
5. La Administración integral de la flota manteniendo el control efectivo de la misma.
6. La vinculación de los conductores en las condiciones de las normas laborales vigentes y la capacitación para la adecuada prestación del servicio, como mínimo en aspectos como: servicio al cliente, conducción defensiva y uso del tiempo.
7. Las demás establecidas en el Decreto Nacional 1079 de 2015, en este decreto, en la habilitación y en el permiso de operación.



(17 JUL 2019)

PARÁGRAFO SEGUNDO. Las empresas habilitadas para prestar el servicio en el SETP solo podrán operar bajo la modalidad de operación conjunta a través de un agente único operador del servicio de transporte, el cual se establecerá a través de la figura de reorganización del servicio y si no cumplieran con lo establecido se dará cumplimiento al Decreto 1079 de 2015, Artículo 2.2.1.1.8.3. Inciso tercero.

PARÁGRAFO TERCERO. El operador de recaudo, control e información al usuario el cual cumplirá con las siguientes funciones:

1. Suministrar, mantener y operar la plataforma tecnológica para el Sistema Centralizado de Recaudo.
2. Proveer, mantener y garantizar niveles mínimos de disponibilidad y operación de los equipos de control, gestión de flota e información al usuario que serán supervisados por el Ente Gestor.
3. El administrador financiero (fiduciaria). Conforme al artículo 2.2.1.2.2.8 del Decreto 1079 de 2015 es la entidad financiera que se encargará de la administración de los recursos provenientes de la actividad de recaudo realizada por el operador de recaudo. La fiduciaria que administre los recursos provenientes del recaudo de la tarifa del SETP mediante la constitución de un patrimonio autónomo, será seleccionada bajo el procedimiento que defina el Ente Gestor con fundamento en la Ley que rige la materia.

CAPITULO II

COMPONENTES DEL SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PUBLICO SETP

ARTICULO DÉCIMO PRIMERO: COMPONENTE OPERACIONAL. El SETP operará de acuerdo con una arquitectura de rutas definida por el Ente Gestor de conformidad con los estudios técnicos, la cual busca garantizar una cobertura integral de las necesidades de movilización del Municipio y que comprende los elementos de infraestructura complementarios requeridos para la prestación del servicio como terminales, patios, estaciones y paraderos, así como la forma de integración y las características básicas de tipología vehicular.

Las características y condiciones de operación, así como la tipología vehicular del SETP serán definidas en los estudios técnicos, financieros y jurídicos elaborados para tal fin, lo cual será reflejado en los manuales de operación que expida el Ente Gestor y que deberán hacer parte de los actos administrativos de operación del Sistema.

PARÁGRAFO PRIMERO En cuanto a la Arquitectura de las Rutas; el sistema se ha jerarquizado de acuerdo con su funcionalidad para atender a los distintos niveles de demanda en:

1. **Rutas Estructurantes:** que operarán por ejes viales principales de la ciudad sobre carriles mixtos, compartiendo con otros modos de transporte y en algunos corredores de la ciudad en carriles preferenciales articulándose a las estaciones de integración, caracterizándose por servir los mayores niveles de demanda de viajes de transporte público.
2. **Rutas Alimentadoras:** que operan en ejes viales principalmente en vías colectoras y locales, sobre carriles mixtos, compartiendo con otros modos de transporte, sirviendo a sectores de la población periférica en cuencas de alimentación, las cuales se integran al Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) a través de las estaciones de transferencia.



(17 JUL 2019)



PARÁGRAFO SEGUNDO: Mientras que el sistema se encuentre en un proceso de Transición de Transporte Público Colectivo al Sistema Estratégico de Transporte Público, la Secretaría de Movilidad de Ibagué definirá el plan de rodamiento el cual debe garantizar la rotación de la totalidad del parque automotor por todas las rutas del sistema, respetando los porcentajes de participación de cada una de las empresas, de manera inmediata y de conformidad con el artículo 2.2.1.1.4., del decreto 1079 de 2015, en forma equitativa y racional cubriendo la totalidad de las rutas y despachos autorizados. El plan de rodamiento, quedara de la siguiente manera:

1. RUTA UNO

SENTIDO IDA: PUNTO INICIO DE RUTA LAS CABALLERIZAS, CLL 68, CRA 24 A, CLL 69 A, CRA 22 BIS, CRA 21 F BIS, CLL 68, CRA 20 A, CLL 67, CRA 17, CLL 64, CLL 63, AV AMBALÁ, GLORIETA CLL 60, AV AMBALÁ, GLORIETA CLL 69, AV AMBALÁ, CLL 77, AV GUABINAL, CLL 67, CRA 11, CLL 65, CRA 11 A, CLL 64, AV JORDAN-CRA 5, PUENTE SENA, AV FERROCARRIL, CLL 42, CRA 4, ESTADIO MANUEL MURILLO TORO, CRA 4 TAMANÁ, AV FERROCARRIL, CLL 19, CRA 1, CLL 15, AV GUABINAL, CLL 11, CRA 8, CRA 9 A, CLL 11, CRA 12 A, CRA 14, CLL 10, CRA 14, CLL 9, CRA 13, CLL 8, CRA 11 B, CLL 6, CRA 11 B, CLL 5, CRA 11, CLL 2.

SENTIDO VUELTA: CRA 7, CLL 10, CRA 5, CLL 12, CRA 4, ESTADIO MANUEL MURILLO TORO, CRA 4, CLL 42, AV FERROCARRIL, PUENTE SENA, CRA 5, CLL 59, CRA 3, CLL 60, CRA 8, CLL 64, CRA 11 A, CLL 65, CRA 11, CLL 67, CRA 10, CLL 69, AV GUABINAL, CLL 74, CRA 8, CL 77, GLORIETA CLL 77, AV AMBALÁ, GLORIETA CLL 69, CLL 65, CRA 17, CLL 67, CRA 20 A, CLL 68, CRA 21 F BIS, CRA 22 BIS, CLL 69 A, CRA 24 A, CLL 69, CRA 25, CLL 68, LAS CABALLERIZAS.

TERMINAL: LOTE CABALLERIZAS LAS DELICIAS.

2. RUTA DOS

SENTIDO IDA: PUNTO INICIO DE RUTA BARRIO CAÑAVERAL, CRA 17 C, CLL 91, GLORIETA CLL 91, AV AMBALÁ, GLORIETA CLL 77, CLL 77, AV GUABINAL, CLL 64, CRA 5, CLL 43 B, CRA 5, CLL 11, CRA 7, AV GUABINAL-CRA 8, CLL 12, CRA 10, CLL 13, CRA 11, TRANSV 10 B, CRA 14 A, CLL 14 B, CRA 14, CLL 15, CRA 15, CLL 17, CRA 17, CLL 17 A, CRA 22.

SENTIDO VUELTA: CRA 22, CLL 17 A, CRA 17, CLL 17, CRA 15, CLL 15, CRA 14, CLL 14 B, CRA 14 A, TRANSV 10 B, CRA 11, CLL 13, CRA 10, CLL 12, AV GUABINAL- CRA 8, CRA 7, CLL 10, CRA 5, CRA 2 A, CRA 5, CLL 59, CRA 3, CLL 60, AV GUABINAL, CLL 67, CRA 8, CLL 77, GLORIETA CLL 77, AV AMBALÁ, GLORIETA CLL 91, CLL 91, CRA 17 C, BARRIO CAÑAVERAL.

TERMINAL: PARTE ALTA BARRIO CAÑAVERAL.

3. RUTA CUATRO/SIETE

IDA: BARRIO JAZMIN, DIAG 17, TRANSV 30 B SUR, CLL 18, CRA 28, CLL 18, CRA 27 SUR, CRA 25 A, AUTOPISTA SUR, CRA 11 SUR, CLL 24, CRA 8 A SUR, CLL 19, CRA 8 SUR, AUTOPISTA SUR, CLL 12, CRA 2 SUR, CLL 13, CRA 1 SUR, CLL 12, CRA 2 SUR, CLL 4 A, CRA 1, CLL 10, CRA 2, CLL 15, CRA 4, ESTADIO MANUEL MURILLO TORO, CRA 4, CLL 42, CRA 6, CLL 44, CRA 10, CLL 40, TRANSV 11, CLL 38, CRA 9 A, CLL 40, CRA 10.

VUELTA: CLL 44, CRA 6, CLL 41, CRA 6 A, CLL 42, CRA 4, ESTADIO MANUEL MURILLO TORO, CRA 4 ESTADIO, CLL 35, CRA 4 TAMANA, AV FERROCARRIL, CLL 19, CRA 1, CLL 12, CRA 2, CLL 19, CRA 1 SUR, CLL 12, AUTOPISTA SUR, CRA 8 SUR, CALLE 19, CRA 8 A SUR, CLL 24, CRA



(17 JUL 2019)

11 SUR, AUTOPISTA SUR, CRA 25 SUR, CRA 27 SUR, CLL 18, CRA 28, TRANSV 30 B SUR, DIAG 17, BARRIO JAZMIN.

NOTA:

CUANDO EL RECORRIDO TERMINA EN LA CRA 10 SENTIDO IDA, EL CONDUCTOR DEBE REALIZAR EL CAMBIO DE RUTERO HACIA EL BARRIO JAZMIN, DE IGUAL MANERA, DEBE ADICIONAR EL RUTERO DE COELLO COCORA CADA TERCER VIAJE.

TERMINAL: BARRIO JAZMIN.

4. RUTA SEIS

SENTIDO IDA: BARRIO SAN ISIDRO, CLL 16, CRA 21 SUR, CLL 15, CRA 20 SUR, CLL 13 A, CRA 21 SUR, AUTOPISTA SUR, CLL 12, CRA 2 SUR, CLL 20, GLORIETA CLL 19, CRA 1, CLL 16, CRA 5, CLL 42, CRA 4 ESTADIO, AV MIROLINDO, CLL 57, CRA 5 SUR, VARSOVIA, CLL 60, AV MIROLINDO, GLORIETA MIROLINDO, CLL 116, CRA 19 C SUR, CLL 120, CRA 19 B SUR, CLL 125, CRA 18 F SUR, CLL 129, CRA 18 F BIS SUR, CLL 130, CRA 18 E SUR, CLL 129, CRA 18 FSUR, CLL 125, VIA PICALAÑA, GLORIETA CASA DE LA MONEDA, VARIANTE, RETORNO GLORIETA RODEO, ACCESO ARBOLEDA CAMPESTRE.

SENTIDO VUELTA: VARIANTE, GLORIETA CASA DE LA MONEDA, AV MIROLINDO, CLL 125, CRA 18 F SUR, CLL 129, CRA 18 F BIS SUR, CLL 130, CRA 18 E SUR, CLL 129, CRA 18 F SUR, CLL 125, CRA 19 B SUR, CLL 120, CRA 19 C SUR, CLL 116, AV MIROLINDO, CLL 77, CRA 7, RETORNO CLL 77, AV MIROLINDO, CLL 60 GLORIETA, CRA 5 SUR, CLL 57, AV MIROLINDO, CRA 4 ESTADIO, CLL 42, CRA 6, CLL 41, CRA 5, CLL 11, CRA 6, CLL 15, CRA 2, CLL 18, CRA 2 SUR, VUELTA AL CHIVO, CRA 1 SUR, CLL 12, AUTOPISTA SUR, CRA 21 SUR, CLL 13 A, CRA 20 SUR, CLL 15, CRA 21 SUR, CLL 16, BARRIO SAN ISIDRO.

TERMINAL: CIUDADELA COMFENALCO.

5. RUTA OCHO

SENTIDO IDA: PUNTO INICIO DE PUERTA DE ALCALA, CLL 123, CRA 4 SUR, CLL 117, CRA 4 A SUR, CLL 116, CRA 1 BIS SUR, CLL 108, CRA 3, CLL 116, CRA 3, CLL 108, CRA 5, CLL 11, CRA 7, AV GUABINAL -CRA 8, CLL 10, CRA 11, CLL 6, CRA 11 B, CLL 5, CRA 13, CLL 3, CRA 12, CLL 2, CRA 13, CLL 4, CRA 11, CLL 3.

SENTIDO VUELTA: CRA 4, CLL 6, CRA 7, CLL 10, CRA 5, VUELTA AL CHIVO, CRA 2A, CRA 5 – AV JORDAN, CLL 108, CRA 3, CLL 116, CRA 3 B, CLL 114, CRA 3, CLL 108, CRA 1 BIS SUR, CLL 116, CRA 4 A SUR, CLL 117, CRA 4 SUR, CLL 123, PUERTA DE ALCALÁ.

NOTAS:

(a) DESPACHOS ALTERNOS POR CADA FRECUENCIA, UNA POR LA SALIDA DEL TOPACIO (CAI), OTRA POR AGUAMARINA. INDICAR EL RECORRIDO POR AGUAMARINA CON LETRERO ADICIONAL "AGUAMARINA".

(b) DE LOS DESPACHO UNO ALTERNADAMENTE CUBRIRA RUTA HASTA ANCON TESORITO A PARTIR DE LA CALLE 10.

TERMINAL: PUERTA DE ALCALÁ.



(17 JUL 2019)

6. RUTA NUEVE

SENTIDO IDA: PUNTO INICIO DE PUERTA DE ALCALÁ, CLL 123, CRA 4 SUR, CLL 117, CRA 4 A SUR, CLL 116, CRA 1 BIS SUR, CLL 108, CRA 3, CLL 100, CRA 2, CLL 86, CRA 4, AV PEDRO TAFUR, GLORIETA DE LA MUSICA, AV PEDRO TAFUR, CRA 4, CLL 71, CRA 3, CLL 67, CRA 2, CLL 60, GLORIETA CLL 60, CRA 5 SUR, CLL 57, AV MIROLINDO, CRA 4 ESTADIO, ESTADIO MANUEL TRUJILLO TORO, CRA 4 TAMANÁ, AV FERROCARRIL, CLL 19, GLORIETA CLL 20, CRA 1, CLL 15, AV GUABINAL, CLL 10, CRA 13, CLL 3, CRA 14 B, CLL 2 A, CRA 13 B, CLL 2, CRA 13 A.

SENTIDO VUELTA: CLL 3, CRA 13, CLL 1 B, CRA 10, CLL 3, CRA 12, CLL 2, CRA 7, CLL 10, CRA 4, CLL 19, GLORIETA CLL 20, AV FERROCARRIL, CRA 4 ESTADIO, ESTADIO MANUEL MURILLO TORO, CRA 4, AV MIROLINDO, CLL 57, CRA 5 SUR, GLORIETA CLL 60, CLL 60, CRA 2, CLL 67, CRA 3, CLL 71, CRA 4, AV PEDRO TAFUR, RETORNO CRA 1, AV PEDRO TAFUR, CRA 3, CLL 88, CRA 2, CLL 100, CRA 4 DIAG CRA 3, CLL 108, CRA 2 SUR, CRA 1 BIS SUR, CLL 116, CRA 4 A SUR, CLL 117, CRA 4 SUR, CLL 123, PUERTA DE ALCALÁ.

TERMINAL: PUERTA DE ALCALÁ.

7. RUTA ONCE

SENTIDO IDA: PUNTO INICIO RUTA LOTE LA CEIBITA, CLL 171, VIA AL SALADO, BARRIO LA CEIBITA, CRA 9, CLL 161, CRA 8 E, CLL 160, CRA 8 D, BARRIO MODELIA, CLL 157, CRA 9, AV AMBALÁ, GLORIETA CLL 91, GLORIETA CALLE 77, GLORIETA CLL 69, CLL 69, AV JORDÁN – CRA 5, PUENTE DEL SENA, AV FERROCARRIL, CLL 19, GLORIETA CLL 20, CRA 1, CLL 15.

SENTIDO VUELTA: CRA 4, AV FERROCARRIL, CRA 2 A, AV JORDAN – CRA 5, CLL 67 PARALELA CRA 5, CLL 71, CRA 7, CLL 69, GLORIETA CLL 69, AV AMBALÁ, GLORIETA CLL 77, GLORIETA CLL 91, CRA 9, CLL 157, BARRIO MODELIA, CRA 8 D, CLL 160, CRA 8 E, CLL 161, CRA 9, BARRIO LA CEIBITA, VIA AL SALADO, CLL 171, LOTE LA CEIBITA.

TERMINAL: LA CEIBITA

8. RUTA CATORCE

SENTIDO IDA: PUNTO DE INICIO PUERTA DE ALCALÁ, CLL 123, CRA 4 A SUR, CLL 103, CRA 2 SUR, CLL 89, CRA 3 SUR, CLL 85, CRA 2 SUR, AV PEDRO TAFUR, CRA 1, CLL 83 A, CRA 2, CRA 1, CLL 69, CRA 1 A, CLL 67, CRA 2, CLL 64, AV JORDÁN- CRA 5, CLL 43B, CRA 5, CLL 14, CRA 6, CLL 15, CRA 2, CLL 18, VUELTA AL CHIVO, CLL 20, CRA 1 SUR, CLL 12, AUTOPISTA SUR, CRA 8 SUR, CLL 19, CRA 8 A SUR, CLL 24, CRA 8 A SUR, CLL 27.

SENTIDO VUELTA: CLL 27, CRA 11 SUR, CLL 24, CRA 8A SUR, CLL 19, CRA 8 SUR, AUTOPISTA SUR, CLL 12, CRA 2 SUR, VUELTA EL CHIVO, CLL 20, GLORIETA CLL 19, CRA 1, CLL 16, CRA 5, CLL 37, AV FERROCARRIL, CRA 2A, AV JORDÁN-CRA 5, CLL 67, CRA 1 A, CLL 69, CRA 1, AV PEDRO TAFUR, CRA 2 SUR, CLL 85, CRA 3 SUR, CLL 89, CRA 2 SUR, CLL 103, CRA 4 SUR, CLL 116, CRA 4 A SUR, CLL 123, PUERTA ALCALÁ.

TERMINAL: PUERTA DE ALCALÁ.

9. RUTA QUINCE

SENTIDO IDA: PUNTO DE INICIO PUERTA DE ALCALÁ, CLL 123, CRA 4 A SUR, CLL 117, CRA 4 SUR, CLL 116, CRA 1 BIS SUR, CLL 108, CRA 3, CLL 116, CRA 3, CLL 100, CRA 2, CLL 96, CRA 3,



(17 JUL 2019)

CLL 91, CRA 2, CLL 86, CRA 4, AV PEDRO TAFUR, GLORIETA CLL 83, AV JORDÁN – CRA 5, CLL 77, GLORIETA CLL 77, AV AMBALA, GLORIETA CLL 69, GLOTIETA CLL 60, CALLE 60, AV GUABINAL, CLL 51, CRA 8 A, CLL 40, CRA 6, CLL 24, CRA 7, CLL 19, AV GUABINAL - CRA 8, CLL 10, CLL 12, DIAG 9, CRA 13, CLL 3, CRA 14 B.

SENTIDO VUELTA: CLL 2, CRA 13 B , CLL 3, CRA 13, DIAG 9, CLL 12, CLL 10, CRA 4, CLL 19, CRA 6, CLL 40, CRA 8, CLL 60, AV AMBALÁ, GLORIETA CLL 69, CLL 77, AV JORDÁN-CRA 5, CLL 86, CRA 3, CLL 88, CRA 2, CLL 100, CRA 4 DIAG CRA 3, CLL 116, CRA 3, CLL 108, CRA 2, CRA 1 BIS SUR, CLL 116, CRA 4 A SUR, CLL 123, PUERTA DE ALCALÁ.

TERMINAL: PUERTA DE ALCALÁ.

10. RUTA DIECISIETE

SENTIDO IDA: PUNTO DE INICIO PUERTA DE ALCALÁ, CLL 123, CRA 4 A SUR, CLL 117, CRA 2, CLL 108, CRA 3, CLL 116, CRA 3 B, CLL 114, CRA 3, CLL 108, CRA 5, PUENTE DEL SENA, AV FERROCARRIL, CLL 19, CRA 1, CLL 15, CRA 4, CLL 19, VUELTA AL CHIVO, CRA 1 SUR, CLL 12, AUTOPISTA SUR, CRA 20 SUR, CLL 19, CRA 21 SUR, CLL 15 A, CRA 20 SUR, CLL 13, CRA 20 A SUR.

SENTIDO VUELTA: CRA 21 SUR, CLL 19, CRA 20 SUR, AUTOPISTA SUR, CLL 12, CRA 2 SUR, CLL 20, GLORIETA CLL 19, CRA 1, CLL 16, CRA 4, AV FERROCARRIL, PUENTE SENA, CRA 5, CLL 108, CRA 3, CLL 114, CRA 3 B, CLL 116, CRA 3, CLL 108, CRA 2, CLL 113 A, CRA 4 SUR, CLL 116, CRA 4 A SUR, CLL 123, PUERTA ALCALÁ.

TERMINAL: PUERTA DE ALCALÁ.

11. RUTA DIECIOCHO

SENTIDO IDA: PUNTO INICIO DE RUTA AV PICALAÑA, GLORIETA CLL 145, CLL 143, CRA 16 SUR, CLL 145, CRA 15 F SUR, CRA 16 SUR, CLL 143, AV MIROLINDO, CLL 125, CRA 18 F SUR, CLL 129, CRA 18 F BIS SUR, CLL 130, CRA 18 E SUR, CLL 129, CRA 18F SUR, CLL 125, CRA 19 B SUR, CLL 120, CRA 19 C SUR, CLL 116, AV MIROLINDO, GLORIETA MIROLINDO, AV PEDRO TAFUR, GLORIETA CRA 5, AV JORDÁN-CRA 5, CLL 43B, CRA 5, CLL 11, CRA 7, AV GUABINAL-CRA 8, CLL 10, CRA 11, CLL 3, CRA 3.

SENTIDO VUELTA: CRA 3, CLL 3, CRA 4, CLL 19, CRA 5, CRA 2 A, AV JORDAN-CRA 5, AV PEDRO TAFUR, CRA 6 SUR, CLL 77 A, CLL 77, CRA 8 SUR, CLL 78, CRA 7, CLL 77 A, CRA 6 SUR, AV PEDRO TAFUR, GLORIETA MIROLINDO, AV MIROLINDO, CLL 116, CRA 19 C SUR, CLL 120, CRA 19 B SUR, CLL 125, CRA 18F SUR, CLL 129, CRA 18 E SUR, CLL 130, CRA 18 F BIS SUR, CLL 129, CRA 18 F SUR, CLL 125, AV MIROLINDO, CLL 143, CRA 16 SUR, CRA 15 F SUR, CLL 145, GLORIETA CLL 145, AV PICALAÑA.

TERMINAL: LOTE EN PICALAÑA VIA BOGOTÁ.

12. RUTA DIECINUEVE

SENTIDO IDA: PUNTO DE INICIO BARRIO LA PRADERA, CLL 25, CRA 5 SUR, CLL 23 A, CLL 23 D, CRA 8 B BIS SUR, CRA 8 A SUR, CLL 19, CRA 8 SUR, DIAG 15 B, CRA 5 SUR, CLL 23 , CRA 5 B SUR, CLL 23 A, CRA 4 BIS, CLL 23 C, CRA 4 SUR, CLL 24, RETORNO CRA 4 B SUR , CLL 24, CLL 26, CRA 3 SUR, CLL 28 A, CRA 2 SUR, CLL 24, CRA 1, CLL 16, CRA 5, VERSALLES, CRA 2 A, AV JORDÁN-CRA 5, GLORIETA CLL 83, AV PEDRO TAFUR, GLORIETA MIROLINDO, AV



(17 JUL 2019)

MIROLINDO, CLL 77, DIAG CLL 77 A, CRA 6 SUR, AV PEDRO TAFUR, VIA AEROPUERTO, GLORIETA AEROPUERTO, VARIANTE CASA DE LA MONEDA, GLORIETA EL RODEO, RETORNO E INGRESO ARBOLEDA CAMPESTRE.

SENTIDO REGRESO: ARBOLEDA CAMPESTRE, VARIANTE CASA DE LA MONEDA, GLORIETA AEROPUERTO, VIA PARQUE DEPORTIVO, AV PEDRO TAFUR, GLORIETA CLL 83, AV JORDÁN-CRA 5, CLL 60, CRA 6, CLL 41, CRA 5, CLL 10, CRA 4, CLL 25, CRA 3 SUR, CLL 24, CRA 4 SUR, CLL 23 C, CRA 5 SUR, CLL 23 A, CRA 8 A SUR, CLL 19, CRA 8 SUR, DIAG 15 B, CRA 5 SUR, CLL 23, CRA 5 B SUR, CLL 23 A, CRA 6 SUR, CLL 25, BARRIO LA PRADERA.

TERMINAL: BARRIO LA PRADERA.

NOTA:

RECORRIDO ALTERNO: CLL 10, CRA 12, DIAG 9, CRA 13, CLL 13, CLL 14 B, CRA 14, MONTEZUMA, CLL 17, CRA 17, CLL 17, CRA 22.

13. RUTA VEINTE

SENTIDO IDA: PUNTO DE INICIO LOTE CERRO GORDO, CLL 14 A, CRA 10 B SUR, RETORNO CLL 12, CLL 15, CRA 11 SUR, CLL 17, CRA 11 SUR, CLL 23, CRA 8 A SUR, CLL 19, CRA 8 SUR, AV RICAURTE, CLL 12, CRA 2 SUR, CLL 20, GLORIETA CLL 19, CRA 1, CLL 17, CRA 4, CLL 23, CRA 5, CLL 28, CRA 4 H BIS, CLL 29, CRA 6, CLL 36, CRA 7, CLL 37, AV AMBALA, GLORIETA CLL 60, AV AMBALÁ, GLORIETA CLL 69, CLL 65, CRA 22, CLL 67, CLL 68, CLL 69 A, CRA 22 BIS, CLL 69, CRA 24 A, RETORNO CLL 69 A.

SENTIDO VUELTA: CLL 69 A, CRA 24 A, CLL 69, CRA 17, CLL 64, AV AMBALÁ, GLORIETA CLL 60, CLL 37, CRA 5, CLL 11, CRA 6, CLL 15, CRA 2, CLL 19, CRA 1 SUR, CLL 12, AUTOPISTA SUR, CRA 8 SUR, ACCESO BARRIO GALAN, CLL 19, CRA 8 A SUR, CLL 23, CRA 11 A SUR, CLL 15, CLL 12, CRA 10 SUR, CLL 14 A, LOTE CERRO GORDO.

TERMINAL: VENECIA.

14. RUTA VEINTIUNO

SENTIDO IDA: PUNTO INICIO DE RUTA CASA BLANCA (CRA 9 - CLL 152), CRA 9, CLL 155, BARRIO MODELIA 1 y 2, CLL 159, CRA 8 D, CLL 161, CRA 8 I BIS, CRA 9, CLL 115, CRA 5, CLL 11, CRA 7, CRA 8.

SENTIDO VUELTA: CLL 10, CRA 5, CLL 42, AV FERROCARRIL, PUENTE SENA, CRA 5, CLL 111, CRA 9, CLL 161, CRA 8 D, CLL 159, BARRIO MODELIA 1 y 2, CLL 155, CRA 9, CASA BLANCA (CRA 9 - CLL 152).

TERMINAL: CASA BLANCA.

15. RUTA VEINTIDOS

SENTIDO IDA: PUNTO INICIO DE RUTA CASA BLANCA (CRA 9 - CLL 152), CRA 9, CLL 155, BARRIO MODELIA 1 y 2, CLL 159, CRA 8 D, CLL 161, CRA 8 I BIS, CRA 9, CLL 143, CRA 8 J, CLL 140, CRA 8, CLL 123, BARRIO SANTA ANA, CRA 6, CLL 114, CRA 7, CLL 110, CRA 8, CRA 5, CLL 103, CRA 8A, CLL 104, AV AMBALÁ, GLORIETA- CLL 77, GLORIETA-CLL 69, GLORIETA CLL 60, AV GUABINAL-CRA 8, CLL 10, CRA 11, CLL 6.



(17 JUL 2019)

SENTIDO VUELTA: CRA 4, CLL 19, CRA 5, CLL 24, CRA 4H, AV AMBALA -CLL 25, GLORIETA CLL 60, GLORIETA CLL 69, GLORIETA CLL 77, AV AMBALÁ, GLORIETA CLL 91, CLL 104, CRA 8A, CLL 103, CRA 5, CRA 8, BARRIO SANTA ANA, CLL 113, CRA 7, CLLE 123, CRA 8, CLL 145, CRA 8 J, CLL 146, CRA 9, CLL 161, CRA 8 D, CLL 159, BARRIO MODELIA 1 Y 2, CLL 155, CRA 9, CASA BLANCA (CRA 9 – CLL 152).

TERMINAL: CASA BLANCA

16. RUTA VEINTITRÉS

SENTIDO VUELTA: PUNTO DE INICIO PUERTA DE ALCALÁ, CLL 123, CRA 4 A SUR, CLL 117, CRA 4 SUR, CLL 93, CRA 2 SUR, AV PEDRO TAFUR, GLORIETA CLL 83, CRA 5, CLL 14, CRA 6, CLL 15, CRA 1, CLL 10, CRA 2, CLL 19, AV FERROCARRIL, CRA 2, CLL 28, CRA 1, CEMENTERIO, CLL 34, CRA 1 B BIS SUR, CLL 33, CRA 3 SUR, CLL 24, VARIANTE IBAGUÉ, BARRIO LA FLORIDA, CRA 38 SUR, CLL 19, BOQUERON.

SENTIDO IDA: BOQUERON, CLL 19, MULTIFAMILIAR EL TEJAR, CLL 35 SUR, VARIANTE IBAGUÉ, BARRIO LA FLORIDA, RETORNO CLL 24, CRA 3 SUR, CLL 22, CRA 1 B SUR, CLL 34, CEMENTERIO, CRA 1, CLL 28, CRA 2 A, CLL 24, CRA 2, AV FERROCARRIL, CRA 1, CLL 10, CRA 2, CLL 15, CRA 5 VERSALLES, CRA 5, CLL 80, CRA 1, CRA 2 SUR, CIUDADELA SIMON BOLIVAR, CRA 2 SUR, CLL 93, CRA 4 SUR, CLL 116, CRA 4 A SUR, CLL 123, PUERTA ALCALÁ.

TERMINAL: PUERTA DE ALCALÁ.

17. RUTA VEINTICUATRO

SENTIDO IDA: PUNTO INICIO DE RUTA PUERTA ALCALÁ, BARRIO NUEVA CASTILLA, CLL 123, CRA 4 A SUR, CLL 117, CRA 4 SUR, CLL 116, CRA 1 BIS SUR, CLL 108, CRA 3, CLL 100, CRA 2, CLL 96, CRA 5, GLORIETA CLL 83, AV GUABINAL - CRA 8, CLL 16, CRA 7, CLL 15, CRA 1, CLL 12.

SENTIDO VUELTA: CRA 2, CLL 15, AV GUABINAL - CRA 8, GLORIETA CLL 83, CRA 5, CLL 96, CRA 2, CLL 100, CRA 3, CLL 108, CRA 1 BIS SUR, CLL 116, CRA 4 SUR, CRA 4 A SUR, CLL 123, BARRIO NUEVA CASTILLA, PUERTA ALCALÁ.

TERMINAL: PUERTA DE ALCALÁ.

18. RUTA VEINTIOCHO

SENTIDO IDA: PUNTO DE INICIO DE RUTA PEAJE GUALANDAY, VIA GUALANDAY IBAGUÉ, AV PICALAÑA, GLORIETA MIROLINDO, AV MIROLINDO, CRA 4 ESTADIO, CLL 42, AV FERROCARRIL, CRA 1, CLL 15, CRA 4, CLL 18, CRA 2 SUR, VUELTA AL CHIVO, CLL 20, CRA 1 SUR, CLL 12, AUTOPISTA SUR, SEMAFORO ACCESO YULDAIMA, CRA 5 SUR, CRA 4 SUR, CLL 23, CRA 4 BIS SUR, CLL 23 A, CRA 6 SUR, CLL 25, CRA 5 SUR.

SENTIDO VUELTA: CLL 25, CRA 5 SUR, CRA 5 SUR, CLL 23, CRA 7 SUR, AUTOPISTA SUR, CLL 12, CRA 2 SUR, CLL 20, GLORIETA CLL 19, CRA 1, CLL 15, CRA 5, CLL 42, AV FERROCARRIL, AV MIROLINDO, GLORIETA MIROLINDO, AV PICALAÑA, VIA IBAGUÉ GUALANDAY, PEAJE GUALANDAY.

TERMINAL: LOTE PEAJE GUALANDAY.



(17 JUL 2019)



19. RUTA TREINTA Y UNO

SENTIDO IDA: PUNTO INICIO RUTA LOTE LA CEIBITA, CLL 171, VIA AL SALADO, BARRIO LA CEIBITA, CRA 9, CLL 161, CRA 8 E, CLL 160, CRA 8 D, BARRIO MODELIA, CLL 157, CRA 9, AV AMBALÁ, GLORIETA CLL 91, GLORIETA CLL 77, GLORIETA CLL 69, GLORIETA CLL 60, CLL 37, CRA 9A, CLL 40, CRA 10, CLL 44, CRA 6, CLL 24, CRA 7, CLL 19, CRA 8, CLL 10, CRA 5.

SENTIDO VUELTA: CLL 10, CRA 5, CLL 18, CRA 4, CLL 19, CRA 6, CLL 44, AV AMBALÁ, GLORIETA CLL 60, GLORIETA CLL 69, GLORIETA CLL 77, GLORIETA CLL 91, CRA 9, CLL 157, BARRIO MODELIA, CRA 8 D, CLL 160, CRA 8 E, CLL 161, CRA 9, BARRIO LA CEIBITA, VIA AL SALADO, CLL 171 BARRIO LA CEIBITA.

TERMINAL: LOTE LA CEIBITA CALLE 12 N°. 172-38.

20. RUTA TREINTA Y TRES

SENTIDO IDA: PUNTO INICIO DE RUTA PUERTA ALCALÁ, BARRIO NUEVA CASTILLA, CLL 123, CRA 4 A SUR, CLL 117, CRA 4 SUR, CLL 103, CRA 2 SUR, AV PEDRO TAFUR, CRA 7, CRA 1, CLL 69, CRA 1A, CLL 67, CRA 1 A, CLL 67, CRA 2, CLL 60, CRA 5, PUENTE DEL SENA, AV FERROCARRIL, CLL 42, CRA 4 ESTADIO, ESTADIO MANUEL MURILLO TORO, CRA 4 TAMANÁ, AV FERROCARRIL, CLL 19, CRA 1, CLL 15, AV GUABINAL- CRA 8, CLL 10, CRA 11, CLL 3, CRA 10, CLL 1.

SENTIDO VUELTA: CRA 9, CLL 1, CRA 10, CLL 3, CRA 4 ESTADIO, ESTADIO MANUEL MURILLO TORO, CLL 42, AV FERROCARRIL, VERSALLES, CRA 2A, CRA 5, CLL 60, CRA 2, CLL 67, CRA 1A, CLL 67, CRA 1A, CLL 69, CRA 1, CRA 7, AV PEDRO TAFUR, CRA 2 SUR, CLL 103, CRA 4 SUR, CLL 117, CRA 41 SUR, CLL 123, BARRIO NUEVA CASTILLA, PUERTA ALCALÁ.

TERMINAL: PUERTA DE ALCALÁ

21. RUTA TREINTA Y CINCO

SENTIDO IDA: PUNTO INICIO PUENTE BLANCO, AV PICALAÑA, GLORIETA CLL 145, BARRIO LAS AMERICAS, CLL 145, CRA 16, CLL 144 B, CRA 15 F, CRA 143 B, CLL 15, CRA 145, AV MIROLINDO, GLORIETA MIROLINDO, CRA 4 ESTADIO, ESTADIO MANUEL MURILLO TORO, CLL 35, CRA 4 TAMANA, CLL 28, CRA 1, CLL 24, CRA 1 A, CLL 25, CRA 2 SUR, CRA 24, CRA 1, GLORIETA CLL 19, PARQUE DE LA MUSICA ,CRA 1 SUR, CLL 4, CRA 2, CLL 15.

SENTIDO VUELTA: CRA 2, CLL 15, CRA 4 ESTADIO, ESTADIO MANUEL MURILLO TORO, CRA 4, AV MIROLINDO, GLORIETA MIROLINDO, GLORIETA CLL 147, BARRIO LAS AMERICAS, CLL 145, CRA 16, CLL 144 B, CRA 15 F, CRA 143B, CLL 145, GLORIETA CLL 147, AV PICALAÑA, LOTE PUENTE BLANCO.

TERMINAL: LOTE PUENTE BLANCO VIA BOGOTA.

22. RUTA TREINTA Y SIETE

SENTIDO IDA: PUNTO INICIO DE RUTA PUERTA ALCALÁ, BARRIO NUEVA CASTILLA, CLL 123, CRA 4 A SUR, CLL 117, CRA 4 SUR, CLL 103, CRA 2 SUR, CLL 100, CRA 2 A, CLL 96, CRA 3, CLL 91, CRA 2, CLL 86, CRA 4, AV PEDRO TAFUR, GLORIETA CLL 83, AV PEDRO TAFUR, CRA 4, CLL 71, CRA 5, CLL 14, CRA 6, CLL 15, CRA 2, CLL 18, VUELTA LA CHIVO, CLL 29, CRA 1



(17 JUL 2019)



SUR, CLL 12, AUTOPISTA SUR, SEMAFORO ACCESO YULDAIMA, CRA 5 SUR, CRA 4 SUR, CLL 23, CRA 5A SUR, CLL 24, CRA 5H SUR, CLL 25.

SENTIDO VUELTA: CRA 5 H SUR, CLL 25, CRA 4 A SUR, CLL 24, CRA 5 A SUR, CLL 23, CRA 4 SUR, CRA 5 SUR, SEMAFORO ACCESO YULDAIMA, AUTOPISTA SUR, CLL 12, CRA 2 SUR, VUELTA AL CHIVO, CLL 20, CRA 1, CLL 16, CRA 5, CLL 37, AV FERROCARRIL, CRA 2A, VERSALLES, AV JORDÁN – CRA 5, CLL 71, CRA 4, CLL 80, GLORIETA CLL 83, CLL 86, CRA 2, CLL 96, CRA 2 A, CLL 100, CRA 2 SUR, CLL 103, CRA 4 SUR, CLL 117, CRA 4 A SUR, CLL 123, BARRIO NUEVA CASTILLA, LOTE PUERTA ALCALÁ.

TERMINAL: PUERTA DE ALCALÁ.

23. RUTA CUARENTA

SENTIDO IDA: PUNTO INICIO DE RUTA BOQUERÓN PARTE ALTA, CLL 21, CRA 38 SUR, CLL 18 SUR, AUTOPISTA SUR, DIAG 17, BARRIO JAZMIN, CRA 28 A BIS SUR, CLL 18 SUR, CRA 25 SUR, AUTOPISTA SUR, CLL 12, CRA 2 SUR, VUELTA AL CHIVO, CLL 20, CRA 1, CLL 17, CRA 4, CLL 19, CRA 5, CLL 42, AV FERROCARRIL, PUENTE SENA, AV JORDÁN – CRA 5, CLL 77, GLORIETA CLL 77, GLORIETA CLL 91, AV AMBALA, CLL 96, CRA 41.

SENTIDO VUELTA: CRA 41, CLL 95, AV AMBALÁ, GLORIETA CLL 91, GLORIETA CLL 77, CLL 77, AV JORDÁN – CRA 5, CLL 43B, CRA 5, CLL 17, CRA 7, CLL 15, CRA 2, CLL 18, CRA 1A SUR, CLL 12, AUTOPISTA SUR, CRA 25 SUR, CLL 18 SUR, CRA 28 A BIS SUR, BARRIO JAZMIN, DIAG. 17. AUTOPISTA SUR, CLL 18 SUR, CRA 38 SUR, CLL 21, BOQUERON PARTE ALTA.

TERMINAL: LOTE BOQUERÓN PARTE ALTA.

24. RUTA CUARENTA Y TRES

SENTIDO IDA: PUNTO INICIO DE RUTA RINCÓN DE LAS AMÉRICAS, CLL 144 B, CRA 15 A SUR, CLL 144, CRA 15 F SUR, CLL 142, CRA 15 D SUR, CLL 143, AV PICALAÑA, GLORIETA MIROLINDO, AV PEDRO TAFUR, GLORIETA CLL 83, AV GUABINAL, CRA 8, CLL 10.

SENTIDO VUELTA: CRA 5, CLL 18, CRA 4, CLL 19, AV GUABINAL – CRA 8, GLORIETA CLL 83, AV PEDRO TAFUR, GLORIETA MIROLINDO, AV PICALAÑA, GLORIETA CLL 145, CLL 143, CRA 15 F SUR, CLL 144, CRA 15 A SUR, CLL 144, RINCON LAS AMÉRICAS.

TERMINAL: LOTE RINCÓN DE LAS AMÉRICAS.

25. RUTA CUARENTA Y OCHO

SENTIDO IDA: PUNTO INICIO DE RUTA BARRIO TIERRA FIRME, CRA 19, CLL 115, CRA 17, CLL 119, CLL 121, CRA 13 A, CLL 120, CRA 9, CLL 115, CRA 8, CRA 5, CLL 60, CRA 6, CLL 41, CRA 5, CLL 14, CRA 5, CLL 15, CRA 1, PARQUE DE LA MUSICA, CRA 1 SUR, VIA CAÑÓN DEL COMBEIMA, RESTAURANTE EL PEÑÓN (a), JUNTAS.

SENTIDO VUELTA: JUNTAS, VIA DEL CAÑÓN COMBEIMA, CRA 1 SUR, PARQUE DE LA MUSICA, CRA 1, CLL 10, CRA 2, CLL 15, CRA 5, VERSALLES, - CRA 2 A, AV JORDAN- CRA 5, CRA 8, CLL 111, CRA 9, CLL 120, CRA 13 A, CLL 121, CLL 119, CRA 17 BARRIO TIERRA FIRME.



(17 JUL 2019)

NOTAS:

SE REALIZARÁ UN DESPACHO ALTERNO, UNO PARA JUNTAS CON PARADA MOMENTÁNEA EN LA CARRERA 1 CON CALLE 13, OTRO PARA EL PEÑÓN. EL PRIMER DESPACHO SE REALIZARÁ A LAS 4:30 DE TIERRA FIRME Y A LAS 5:30 DESDE JUNTAS.

TERMINAL: PARQUEADERO CANTABRIA.

26. RUTA CINCUENTA

SENTIDO IDA: PUNTO INICIO DE RUTA VIA HUEVOS ORO – CRA 19, CLL 144, CRA 9, CLL 115, CRA 8, CRA 5, GLORIETA CLL 86, AV GUABINAL, CRA 8, CLL 16, CRA 7, CLL 15, CRA 3 A, CLL 14, CRA 4, CLL 15, CRA 9, CLL 16 A, CRA 10 A, CLL 15, CRA 14, CLL 16, CRA 17, CLL 17 A, CRA 25.

SENTIDO VUELTA: CRA 25, CLL 17 A, CLL 16, CLL 17, CRA 12, CLL 16 A, CRA 9, CLL 15, CRA 1 A, RETORNO CLL 15, CRA 4, ESTADIO MANUEL MURILLO TORO, CLL 42, AV FERROCARRIL, AV JORDÁN - CRA 5, CRA 8, CLL 111, CRA 9, CLL 144, CRA 19 - VIA HUEVOS ORO.

TERMINAL: LOTE VIA HUEVOS ORO.

27. RUTA CINCUENTA Y TRES

SENTIDO IDA: PUNTO DE INICIO DE RUTA BARRIO EL MIRADOR, CLL 64, CRA 22, CLL 67 BIS A, CRA 21 H, CLL 67 B, CRA 21 F, BARRIOS LOS ALPES, CLL 67, CRA 20, CLL 61 F, CRA 17, CLL 64, AV AMBALÁ, GLORIETA CLL 60, CRA 5, CLL 14, CRA 6, CLL 15, CRA 1, PARQUE DE LA MUSICA, CRA 1 SUR, CLL 4, CRA 2, CLL 6, CRA 3, BARRIO LA COQUETA.

SENTIDO VUELTA: BARRIO LA COQUETA, CRA 3, CLL 2, CRA 4, CLL 25, AV AMBALÁ, GLORIETA CLL 60, GLORIETA CLL 69, AV AMBALÁ, CLL 64, CRA 17, CLL 61 F, CRA 20, CLL 67, BARRIO LOS ALPES, CRA 21 F, CLL 67, CRA 21 H, CLL 67 BIS A, CRA 22, CLL 64, BARRIO EL MIRADOR.

TERMINAL: EN EL MIRADOR.

28. RUTA OCHENTA Y DOS

SENTIDO IDA: PUNTO INICIO RUTA LOTE LA CEIBITA, CLL 171, VIA AL SALADO, BARRIO LA CEIBITA, CRA 9, CLL 144, CRA 12, CLL 145, CRA 8, CLL 123, CRA 6, CLL 114, CRA 6B, CRA 8, AV JORDÁN - CRA 5, CLL 43 B, CRA 5, CLL 17, CRA 7, CLL 15, CRA 2, CLL 19, CRA 1 SUR, CLL 12, AUTOPISTA SUR, CLL 18 SUR, CRA 38 SUR, CLL 19 SUR, LOS TÚNELES.

SENTIDO VUELTA: LOS TÚNELES, CRA 19 SUR, CRA 38 SUR, CLL 18 SUR, AUTOPISTA SUR, CLL 12, VUELTA AL CHIVO, CLL 20, CRA 1, PARQUE DE LA MUSICA, CRA 1 SUR, CLL 4, CRA 2, CLL 6, CRA 4, CLL 15, CRA 5, VERSALLES, CRA 2 A, AV JORDAN - CRA 5, CRA 8, CLL 114, CRA 7, CLL 123, CRA 8, CLL 145, CRA 12, CLL 147, CRA 9, BARRIO LA CEIBITA, VIA AL SALADO, CLL 171, LOTE LA CEIBITA.

NOTAS:

VIAJE ADICIONAL: PLAZA DEL SALADO, CRA 9, CLL 114, CRA 9, VÍA TAMARINDO SALADO, VEREDA SAN BERNARDO.

(a) SE INCREMENTAN 4 VEHICULOS. 2 VEHICULOS PARA HACER DESPACHO DE BOQUERÓN, CADA 1 HORA A SAN BERNARDO Y 2 VEHÍCULOS PARA HACER DESPACHO DESDE SAN BERNARDO A LOS TÚNELES CADA 1 HORA, DENTRO DE LA FRECUENCIA DESDE LAS 05:30 A 18:00.



(17 JUL 2019)

(b) LA RUTA SUBURBANA A CHUCUNI SE CUMPLIRÁ CON VEHÍCULOS DE LA RUTA 82 EN LOS HORARIOS DE 05:30, 12:00 Y 17:30, REINTEGRÁNDOSE A LA PROGRAMACIÓN DE LA RUTA 82 EN EL RETORNO DE CHUCUNI.

TERMINAL: LOTE LA CEIBITA

29. RUTA NOVENTA

SENTIDO IDA: PUNTO INICIO RUTA LOTE LA CEIBITA, CLL 171, VIA AL SALADO, CRA 9, CLL 161 A, CRA 8 I BIS, CRA 8 F, CLL 157, CRA 9, CLL 123, CRA 8, CRA 5, CLL 100, CRA 2 SUR, AV PEDRO TAFUR, CRA 1, CLL 83 A, CRA 2, AV PEDRO TAFUR, GLORIETA MIROLINDO, AV MIROLINDO, GLORIETA CLL 145, AV PICALENA.

SENTIDO VUELTA: AV PICALENA, GLORIETA CLL 145, AV MIROLINDO, GLORIETA MIROLINDO, AV PEDRO TAFUR, CRA 2 SUR, CLL 100, CRA 5, CRA 8, CLL 123, CRA 9, CRA 157, CRA 8 F, CRA 8 I BIS, CLL 161 A, CRA 9, VÍA SALDO, CLL 171, LOTE LA CEIBITA.

CARACTERISTICAS DE SERVICIO:

HORA DE INICIO: 05:00 HORA FINAL 09:00 REGRESO RECORRIDO.

FRECUENCIA SERVICIO: HORA PICO 10 MINUTOS - HORA VALLE 15 MINUTOS

SECTOR SUBURBANO

30. RUTA VEINTINUEVE CARMEN DE BULIRA – CALAMBEO

SENTIDO IDA: PUNTO INICIO DE RUTA BARRIO CARMEN DE BULIRA, VIA ROVIRA, RUTA AL TOTUMO, VIA IBAGUE, GLORIETA MIROLINDO, AV MIROLINDO, GLORIETA CRA 5, AV FERROCARRIL, CLL 19, CRA 1, CLL 15, CRA 4, CLL 19, DIA 19.

SENTIDO VUELTA: DIAG 19, CLL 19, CRA 7, CLL 18, CRA 6, CLL 21, CRA 5, CLL 14, CRA 6, CLL 15, CRA 2, CLL 19, CRA 4, ESTADIO MANUEL MURILLO TORO, CRA 4, AV MIROLINDO, GLORIETA MIROLINDO, GLORIETA MIROLINDO, VIA IBAGUÉ, RUTA AL TOTUMO, VIA ROVIRA, CLL 1, BARRIO CARMEN DE BULIRIA.

NOTAS:

DESDE EL LLANO DEL COMBEIMA SE HARÁN DESPACHOS DE 05:30, 12:20, 17:00 DENTRO DEL RODAMIENTO DE LA RUTA DE CARMEN DE BULIRA A CALAMBEO. EL TERMINAL DE SALIDA SERA EN LA CALLE 13, CARRERA 1.

PARAGRAFO TERCERO: Para garantizar el cumplimiento efectivo del plan de rodamiento elaborado por la Secretaría de Movilidad, la misma exigirá la rotación diaria del personal controlador (jefes de rutas) por los diferentes puntos de control establecidos.

PARÁGRAFO CUARTO: Las características de operación de la arquitectura de las rutas, se establecen de la siguiente manera:

RUTA	DIAS ORDINARIOS						DIAS FESTIVOS		
	TERMINAL	TIEMPO RECORRIDO	KILOMETRAJES (KM)	HORA DE DESPACHO O PRIMERA LINEA	FRECUENCIA	VEHÍCULOS NECESARIOS	HORA DESPACHO PRIMERA LINEA	FRECUENCIA	VEHÍCULOS NECESARIOS
1	BARRIO DELICIAS	109	28,7	05:00 a. m.	5-6	20	05:20 a. m.	7	22
2	CANAVERAL	87	26,3	05:00 a. m.	4-5	24	05:20 a. m.	7	22



(17 JUL 2019)

4/7	BARRIO JAZMIN	120	26,2	05:00 a. m.	7-8	19	05:18 a. m.	7	20
6	SAN ISIDRO	153	36,8	05:00 a. m.	4-5	31	05:20 a. m.	6	26
8	PROTECHO B	95	28,9	04:50 a. m.	2-3	42	05:00 a. m.	4	30
9	NUEVA CASTILLA	111	32,3	04:55 a. m.	5-6	29	05:20 a. m.	6	24
11	LA CEIBITA	106	34,2	04:30 a. m.	3-4	36	05:00 a. m.	4	32
14	NUEVA CASTILLA	104	30	04:50 a. m.	4-5	27	05:20 a. m.	6	28
15	PROTECHO B	112	31,8	05:00 a. m.	5-6	24	05:20 a. m.	7	22
17	PROTECHO B	112	37	05:00 a. m.	6-7	18	05:20 a. m.	7	22
18	PICALÉÑA	135	43,3	04:45 a. m.	5-6	33	05:00 a. m.	6	28
19	PRADERA DIVINO NIÑO	147	45,3	05:00 a. m.	6-7	26	05:30 a. m.	7	25
20	BARRIO DELICIAS	95	25,8	04:56 a. m.	7-8	19	05:20 a. m.	8	18
21	CASA BLANCA	101	31	04:30 a. m.	3-4	28	04:50 a. m.	5	30
22	CASA BLANCA	111	35	04:50 a. m.	4-5	29	05:00 a. m.	5	28
23	PROTECHO B	130	31	05:00 a. m.	6-7	27	05:20 a. m.	8	24
24	NEUVA CASTILLA	83	23,8	04:50 a. m.	6-7	19	05:10 a. m.	7	19
28	PEAJE	135	55,6	05:20 a. m.	7-8	20	05:30 a. m.	8	19
29	CARMEN DE BULIRA	160	35	05:30 a. m.	20	7	06:00 a. m.	20	8
31	LA CEIBITA	105	35	05:00 a. m.	4-5	23	05:20 a. m.	8	23
33	NUEVA CASTILLA	92	28	05:00 a. m.	5-6	21	05:20 a. m.	8	21
35	PICALÉÑA	106	42	04:54 a. m.	5-6	24	05:00 a. m.	6	28
37	NUEVA CASTILLA	99	30,4	05:00 a. m.	4-5	26	05:00 a. m.	7	24
40	BOQUERON PARTE ALTA	116	34	05:00 a. m.	3-4	37	05:00 a. m.	5	32
43	RINCON DE LAS AMERICAS	92	30,2	05:00 a. m.	3-4	30	05:00 a. m.	7	24
48	CANTABRIA	168	40	04:30 a. m.	7-8	20	04:30 a. m.	7	30
50	HUVOS DE ORO	109	31	05:15 a. m.	6-7	18	05:25 a. m.	8	19
53	MIRADOR DE AMBALA	75	21	05:15 a. m.	5-6	18	05:30 a. m.	7	19
82	LA CEIBITA	159	45	04:40 a. m.	4-5	38	05:30 a. m.	5	42
90	LA CEIBITA	101	20	05:00 a. m.	7-8	17	05:00 a. m.	10	17

PARÁGRAFO QUINTO.: Tipología Vehicular: en cuanto a la flota, se emplearan las tipologías de vehículos establecidas para el municipio de Ibagué conforme a los estudios técnicos, legales y financieros realizados para el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP), teniendo en cuenta el diseño conceptual realizado hasta la fecha y sus ajustes. Sin embargo se deberá establecer las pautas para la transición, racionalización de la oferta y la modernización del parque automotor, parque que deberá estar homologado por el Ministerio de Transporte, cumpliendo con las especificaciones técnicas y ambientales.

PARÁGRAFO SEXTO: Se dictan disposiciones en materia de Transporte Público Colectivo Municipal en la ciudad de Ibagué, en cuanto a: la imagen, logos, siglas y denominación, de los equipos que conforman el parque automotor de las empresas legalmente habilitadas, con base en las descripciones que cada una de ellas presenta conservando la razón social, objeto, emblemas, siglas, numeración, eslogan y logo.



PARAGRAFO SÉPTIMO: En cuanto a los Emblemas; estos se ubican en la parte trasera de cada vehículo con las correspondientes siglas de cada empresa a la cual pertenecen, con dimensiones de un (01) metro de largo en sentido horizontal por doce (12) centímetros de alto, con el tipo de letra que conserva en la actualidad cada empresa; las letras de las siglas debe ser uniforme en color blanco con bordeado negro.

PARAGRAFO OCTAVO: Las siglas, en los vehículos de cada empresa se plasmaran en la parte posterior las siguientes siglas:

1. CAMBULOS S.A.
2. COTRAUTOL
3. EXPRESO IBAGUE
4. LA IBAGUEREÑA S.A.
5. LOGALARZA S.A.
6. TRANSLAIN S.A.
7. TURES TOLIMA S.A.
8. NUEVA TRANSPORTADORA DE IBAGUÉ S.A.S

PARAGRAFO NOVENO: La Numeración, con la cual se identifica cada vehículo del parque automotor, correspondiente a dos letras que representan el nombre de la empresa a la que pertenecen, junto con el número consecutivo de cuatro dígitos, iniciando desde el número 0001 con el primer vehículo nuevo o usado debidamente pintado y legalizado.

Las dos letras que anteceden los números y que corresponden a cada empresa son las siguientes:

- | | |
|---|----|
| 1. CAMBULOS S.A. | CA |
| 2. COTRAUTOL | CO |
| 3. EXPRESO IBAGUE | EI |
| 4. LA IBAGUEREÑA S.A. | IB |
| 5. LOGALARZA S.A. | LO |
| 6. TRANSLAIN S.A. | TI |
| 7. TURES TOLIMA S.A. | TT |
| 8. NUEVA TRANSPORTADORA DE IBAGUÉ S.A.S | NT |

PARAGRAFO DÉCIMO: Los signos distintivos del Ente Gestor, serán ubicados en la parte trasera y lateral de cada vehículo con el nombre “**SETP IBAGUÉ S.A.S**”.

ARTICULO DECIMO SEGUNDO: COMPONENTE TECNOLÓGICO. La plataforma tecnológica estará soportada básicamente en un Sistema de Recaudo Centralizado, un Sistema de Gestión y Control de Flota, un Sistema de Información al Usuario (SITREC) y un Sistema semafórico con control central de las intersecciones semaforizadas, también un sistema de paraderos y una herramienta de conectividad que los interconecte, con la finalidad de prestar un servicio de muy buena calidad y confiable.

Las características de cada uno de estos sistemas serán establecidas por el Ente Gestor denominado **SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE IBAGUÉ S.A.S** e incluidas en los contratos que se celebre con los agentes privados responsables de este componente.

PARÁGRAFO PRIMERO: El Ente Gestor como titular del Sistema es el responsable del recaudo y el control, sin perjuicio de la posibilidad de contratar o autorizar a terceros para que su nombre presten integral o parcialmente algunos de estos servicios. En consecuencia, será el Ente Gestor quien implementará las plataformas tecnológicas bajo las reglas definidas en los contratos.



(17 JUL 2019)

ARTICULO DECIMO TERCERO: COMPONENTES DE LA INFRAESTRUCTURA. La infraestructura requerida para desarrollar el sistema contempla:

1. Corredores preferenciales de transporte público, mejoramiento y mantenimiento de la malla vial existente, adecuaciones de espacio público como andenes y soluciones a intersecciones viales congestionadas o conflictivas.
2. La construcción de equipamiento urbano como paraderos (con espacio público, amoblamiento y con señalización), patios, terminales. Estaciones de integración de transporte, intercambiadores modales, centros de información al usuario, centro de control de flota y de semaforización, así como la señalización horizontal y vertical.

PARAGRAFO: los proyectos de infraestructura requeridos y que se definan para garantizar el mejor funcionamiento del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP), deben ser conceptualizados dentro de las prioridades, programas y proyectos planteados en el Plan Maestro de movilidad (PMM), y los estudios técnicos, legales y financieros elaborados para la implementación y operación del sistema. Cualquier cambio en el planteamiento y la formulación de los proyectos del Plan Maestro de Movilidad PMM, deberá ser ajustado a los nuevos requerimientos viales, conforme a los resultados de los estudios técnicos, financieros y jurídicos y a los ajustes del diseño conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP).

ARTICULO DECIMO CUARTO: COMPONENTE INSTITUCIONAL. El Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) 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, sobre la base de que la planeación, programación y control del servicio están en cabeza del Municipio. Sin perjuicio de las demás entidades que deberán participar en el SETP, el Alcalde Municipal actuará como máxima autoridad administrativa, la Secretaría de Movilidad como autoridad de transporte, la sociedad **SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE IBAGUÉ S.A.S.**, como Ente Gestor, bajo los parámetros de coordinación institucional definidos en el presente decreto.

CAPITULO III

REORGANIZACION DEL SERVICIO

ARTICULO DECIMO QUINTO: DE LA REORGANIZACION DEL SERVICIO: El Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) para la ciudad de Ibagué parte del esquema jurídico de reestructuración del servicio de transporte público colectivo municipal previsto en el artículo 2.2.1.2.2.1.2., del Decreto Nacional 1079 de 2015, para lo cual, el Ente Gestor, expedirá los actos administrativos de habilitación y permiso de operación de rutas del SETP, con base en el estudio técnico, reestructurará el servicio, teniendo en cuenta el nuevo diseño arquitectónico de las rutas, generando un reordenamiento de estas, de acuerdo con los deseos de viaje de los usuarios, propendiendo por una mayor cobertura y accesibilidad, mediante acto administrativo integral que establezca la prestación del servicio de las empresas de transporte público colectivo municipal de pasajeros, a la fecha de la reorganización del servicio y posterior operación del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP).

Estos actos administrativos deberán indicar que cualquier modificación futura en materia operacional (rutas, frecuencias, horarios, tipología vehicular, entre otros), será realizada por el Ente Gestor a través de actos administrativos que deberán estar sustentados en estudios de demanda.

La reorganización del servicio implica la posibilidad de actuar oficiosamente para suprimir, modificar, recortar, fusionar, empalmar o prolongar las actuales rutas, sin que para ello existan limitaciones de



(17 JUL 2019)

longitud, recorrido y/o nivel de servicio. Así mismo, de modificar las frecuencias, horarios y clase, capacidad transportadora y número de vehículos.

PARÁGRAFO PRIMERO. En caso de que las empresas habilitadas para la operación del SETP incumplan con las condiciones que dieron lugar a la habilitación y/o el permiso de operación, o con los indicadores y niveles de servicio autorizados, ocasionará la pérdida de dicho permiso, y el Municipio procederá a licitar las rutas en los términos del Decreto 1079 de 2015.

Igual actuación adelantará en caso de que las empresas habilitadas no inicien operación en el SETP dentro de los 3 meses posteriores a la orden impartida por el Ente Gestor, con fundamento en los permisos de operación o si se niegan a facilitar la instalación del Sistema de Recaudo, Control e Información al Usuario en los equipos vinculados a ellas.

PARÁGRAFO SEGUNDO. La operación de transporte a través del esquema de reorganización del servicio, no implica la pérdida de facultades del Municipio, por lo cual, en cualquier tiempo y con arreglo a las normas nacionales que regulan la materia podrá adelantar procesos de contratación para la adquisición de flota y/o para la operación de transporte. Lo anterior, siempre y cuando dicha decisión se encuentre debidamente soportada.

PARAGRAFO TERCERO: teniendo en cuenta lo establecido en el presente artículo y de acuerdo a lo citado en la parte considerativa, el convenio denominado SITSA S.A, pierde totalmente su vigencia para dar lugar a la reorganización del transporte de acuerdo a los artículos subsiguientes

ARTICULO DECIMO SEXTO: Capacidad Transportadora. De conformidad con lo establecido en el Decreto Nacional 1079 de 2015, a partir de la expedición del presente decreto se suspenderá el ingreso de vehículos de transporte público colectivo por incremento; así mismo, se congela la capacidad transportadora de las empresas de transporte público colectivo con base en las tarjetas de operación y/o afiliaciones vigentes expedidas a los vehículos vinculados.

La capacidad transportadora de las empresas de transporte público colectivo, congelada mediante la expedición de este decreto, se reducirá gradualmente durante la etapa de transición a través de la reposición de los equipos de transporte.

A partir de la fecha no podrán ingresar al parque automotor de la ciudad nuevas unidades de microbuses, los actualmente en operación tendrán que ser repuestos por vehículos de tecnologías limpias (a gas o eléctricos) a más tardar al vencimiento de su vida útil por busetas de 40 o 50 pasajeros.

No obstante lo anterior, la reposición de flota durante la etapa previa al inicio de operación del SETP no genera derecho alguno frente a la participación futura en este Sistema, ni frente al Municipio, por lo cual es responsabilidad exclusiva del propietario que la efectúe.

PARÁGRAFO PRIMERO La capacidad transportadora del SETP y de cada empresa, será la definida en los actos administrativos de permiso de operación y solo podrá ser modificada por el Ente Gestor, previa la realización de un estudio de demanda que lo justifique.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Durante el periodo de Transición a la operación del Sistema Estratégico de Transporte Público - SETP, se establece en 976 unidades vehiculares como la capacidad máxima transportadora global de la ciudad, de acuerdo a lo descrito en el estudio técnico, legal y financiero y ratificado en el plan de rodamiento diario de la ciudad. Con base en lo anterior, las capacidades mínimas y máximas (las cuales perderán su valor con la reorganización para la operación del SETP) de las empresas que se encuentra habilitadas a la fecha de expedición del presente, de acuerdo al parque automotor activo y que se está programando para el Plan de Rodamiento de la ciudad, quedaran así:



(17 JUL 2019)

EMPRESA	PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN	CAPACIDAD AUTORIZADA	
		MININA	MÁXIMA
LA IBAGUERENA S.A.	5,12295082%	40	41
CAMBULOS S.A.	4,61065574%	36	45
TRANSLAIN S.A.	6,8647541%	54	67
TURES TOLIMA S.A.	3,48360656%	27	34
COTRAUTOL	30,1229508%	235	294
EXPRESO IBAGUE	30,2254098%	236	295
LOGALARZA S.A.	17,8278689%	139	174
NUEVA TRANSPORTADORA IBAGUÉ S.A.S.	1,74180328%	14	17
TOTALES	100%	781	976

PARÁGRAFO TERCERO: LAS EMPRESAS HABILITADAS, actuales podrán rotar (vincular y desvincular) libremente sus unidades vehiculares dentro del tope máximo de capacidad transportadora que registra la ciudad, mientras se aplique la reorganización del servicio y posterior operación del Sistema estratégico de Transporte Público (SETP)

PARAGRAFO CUARTO: La disminución de las capacidades, se realizará por las empresas mediante las figuras que establece la ley para la reposición, para tal efecto se deberá tener en cuenta lo establecido en el artículo 2.2.1.1.9.3., del decreto 1079 de 2015. Igualmente dicha reposición continuará realizándose con automotores que deberán tener las siguientes características de acuerdo a lo establecido en los estudios técnicos: Bus, con capacidad total de 32 sillas más 18 pasajeros de pie según ficha de homologación de carrocería; hasta tanto entre en vigencia el Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP.

NÚMERO Y TIPOLOGÍA VEHICULAR A INGRESAR	NÚMERO Y TIPOLOGÍA DE LOS VEHÍCULOS A REPONER
Cuatro (4) Microbuses de 19 pasajeros	Dos (2) buseta de 40 o 50 pasajeros
tres (3) busetas de 32 pasajeros	Dos (2) buseta de 40 o 50 pasajeros

PARAGRAFO QUINTO: Para el año 2024, la capacidad global de la ciudad de Ibagué será de 608 vehículos, donde dicha disminución deberá realizarse únicamente mediante la figura de reposición establecida en el Parágrafo Cuarto del presente artículo. En caso tal que las empresas no logren la disminución de la capacidad transportadora antes relacionada para el año 2024, se dará aplicación a la siguiente tabla de venta y rentas:

MOD	MICROBUS			BUSETA			BUS - BUSETON		
	Valor RENTA Fija Mensual	Valor Vehículo para RENTA	Valor Vehículo para VENTA	Valor RENTA Fija Mensual	Valor Vehículo para RENTA	Valor Vehículo para VENTA	Valor RENTA Fija Mensual	Valor Vehículo para RENTA	Valor Vehículo para VENTA
1992	1.224.000	81.810.000	90.000.000	1.360.000	90.900.000	100.000.000	1.496.000	99.990.000	110.000.000
1993	1.224.000	81.810.000	90.000.000	1.360.000	90.900.000	100.000.000	1.496.000	99.990.000	110.000.000
1994	1.224.000	81.810.000	90.000.000	1.360.000	90.900.000	100.000.000	1.496.000	99.990.000	110.000.000
1995	1.224.000	81.810.000	90.000.000	1.360.000	90.900.000	100.000.000	1.496.000	99.990.000	110.000.000
1996	1.224.000	81.810.000	90.000.000	1.360.000	90.900.000	100.000.000	1.496.000	99.990.000	110.000.000
1997	1.224.000	81.810.000	90.000.000	1.360.000	90.900.000	100.000.000	1.496.000	99.990.000	110.000.000
1998	1.251.200	83.628.000	92.000.000	1.428.000	95.445.000	105.000.000	1.564.000	104.535.000	115.000.000



(17 JUL 2019)

1999	1.346.400	89.991.000	99.000.000	1.564.000	104.535.000	115.000.000	1.727.200	115.443.000	127.000.000
2000	1.441.600	96.354.000	106.000.000	1.700.000	113.625.000	125.000.000	1.890.400	126.351.000	139.000.000
2001	1.536.800	102.717.000	113.000.000	1.836.000	122.715.000	135.000.000	2.053.600	137.259.000	151.000.000
2002	1.632.000	109.080.000	120.000.000	1.972.000	131.805.000	145.000.000	2.216.800	148.167.000	163.000.000
2003	1.727.200	115.443.000	127.000.000	2.108.000	140.895.000	155.000.000	2.380.000	159.075.000	175.000.000
2004	1.822.400	121.806.000	134.000.000	2.244.000	149.985.000	165.000.000	2.543.200	169.983.000	187.000.000
2005	1.917.600	128.169.000	141.000.000	2.380.000	159.075.000	175.000.000	2.706.400	180.891.000	199.000.000
2006	2.012.800	134.532.000	148.000.000	2.516.000	168.165.000	185.000.000	2.869.600	191.799.000	211.000.000
2007	2.108.000	140.895.000	155.000.000	2.652.000	177.255.000	195.000.000	3.032.800	202.707.000	223.000.000
2008	2.203.200	135.108.000	162.000.000	2.788.000	186.345.000	205.000.000	3.196.000	213.615.000	235.000.000
2009	2.298.400	140.946.000	169.000.000	2.924.000	195.435.000	215.000.000	3.359.200	224.523.000	247.000.000
2010	2.393.600	146.784.000	176.000.000	3.060.000	204.525.000	225.000.000	3.522.400	235.431.000	259.000.000
2011	2.488.800	152.622.000	183.000.000	3.196.000	213.615.000	235.000.000	3.685.600	246.339.000	271.000.000
2012							0	0	0
2013							0	0	0
2014							3.628.500	268.155.000	295.000.000
2015							3.751.500	277.245.000	305.000.000
2016							3.874.500	286.335.000	315.000.000
2017							3.997.500	295.425.000	325.000.000
2018							4.120.500	304.515.000	335.000.000

CAPITULO IV

DE LOS INDICADORES DE SERVICIOS

ARTICULO DÉCIMO SÉPTIMO: INDICADORES MINIMOS DEL SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PUBLICO SETP. Para el cumplimiento de los objetivos del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP), se deben establecer indicadores del servicio que permitan cumplir con los Objetivos del SETP, los cuales tienen que ver con la calificación de cada uno de los indicadores que a su vez establecerá mediante una ecuación los niveles de servicio:

- Índice de Regularidad (IR),
- Índice de Puntualidad (IP),
- Índice de Operación (IP),
- Índice de Accidentalidad (IA),
- Índice de Estado de Autobuses (IE),
- Índice de Desempeño Ambiental (IDA),
- Índice de Estado de la Infraestructura a su cargo (IEI),
- Índice de Atención al usuario (IU).

ARTICULO DÉCIMO OCTAVO: El Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP), en cumplimiento de los indicadores mínimos y en aras de lograr el objetivo, a través del ente Gestor denominado **SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE IBAGUÉ S.A.S.**, establecerá el porcentaje y fecha límite para la implementación de vehículos que permitan atender las necesidades de la población con movilidad reducida, con el fin de garantizar sus derechos constitucionales de libertad de locomoción, e igualdad, para que puedan acceder al sistema de transporte público en especial las personas con discapacidad, sin limitaciones que supongan cargas excesivas, de conformidad con el Decreto 1660 de 2003, adoptado por la Resolución 4659 de 2008



(17 JUL 2019)

expedidos por el Ministerio de Transporte, en concordancia con la Ley 1753 de 2015 Art. 31 accesibilidad a los vehículos para personas con movilidad reducida.

ARTICULO DÉCIMO NOVENO: MECANISMO DE CONTROL Y CUMPLIMIENTO DE LOS INDICADORES. Los mecanismos de control y cumplimiento de los indicadores de servicio, serán aplicables y evaluables de acuerdo a la gradualidad de la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) y se reglamentarán mediante acto administrativo por el Ente Gestor al inicio de cada fase de implementación y operación. Con posterioridad se podrán incluir nuevos indicadores del servicio y eliminar algunos superados, de acuerdo al avance y desarrollo del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP).

ARTICULO VIGÉSIMO: RÉGIMEN DE LA OPERACIÓN: La operación Estratégica, Auxiliar y Alimentadora se someterá al régimen reglamentario que establezca el Sistema Estratégico de Transporte Público de Ibagué S.A.S. (SETP IBAGUE S.A.S), el cual estará constituido por los instructivos, manuales y reglamentos que deberá expedir para asegurar que la operación sobre la red vial, se realicen en condiciones de seguridad y fiabilidad, a los cuales deberá someterse la operación de transporte del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP).

CAPITULO V

DURACION DEL SETP E IMPLEMENTACION GRADUAL

ARTICULO VIGÉSIMO PRIMERO: DURACION DEL PERMISO DE OPERACIÓN DEL SETP: La duración de los Permisos de Operación del SETP que serán otorgados a las Empresas habilitadas para la operación de transporte, será establecida con fundamento en los documentos de estructuración del sistema en función del tiempo requerido para remunerar razonablemente las inversiones que deben realizar los prestadores del servicio. Este tiempo podrá prorrogarse por el Ente Gestor, siempre y cuando, las empresas de transporte cumplan con los estándares de calidad del servicio establecidos.

El inicio de la Etapa de Operación plena estará condicionado a la celebración y aprobación del convenio de colaboración empresarial establecido en el presente decreto de acuerdo a los parámetros de la reorganización del servicio previstos en el Decreto 1079 de 2015. En caso de no presentarse dicho convenio cumpliendo con las reglas establecidas en el presente decreto y en la normatividad nacional, en el plazo previsto en el permiso de operación, perderán vigencia los actos administrativos de dichos permisos de operación y se procederá a licitar la prestación del servicio.

ARTICULO VIGÉSIMO SEGUNDO: FASES DE IMPLEMENTACION DEL SETP: La implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP), se hará en cuatro (4) etapas:

PARÁGRAFO PRIMERO: Etapa 1 – Estudios de estructuración y otorgamiento documento CONPES: Esta etapa comprende los ajustes y aprobación de la estructuración técnica, legal y financiera del SETP, que permitan la aprobación del proyecto y la expedición de los documentos CONPES que hacen parte de la misma.

Durante esta etapa se expedirán los actos administrativos y herramientas de ajuste institucional que faciliten el proceso de implementación y posterior operación del Sistema.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Etapa 2 - Selección de agentes privados del sistema: Esta etapa comprende el inicio y culminación de los procesos de selección de los siguientes agentes privados: 1) operador de recaudo, control e información al usuario, si es operado por un tercero; 2) contratistas de obra pública de infraestructura, como vías, patios y estaciones/paraderos. Igualmente involucra la



(17 JUL 2019)

constitución de los operadores privados del SETP, a través de la expedición de los actos administrativos de habilitación y permiso de operación. Esta etapa tiene una duración de catorce (14) meses, prorrogables de acuerdo al avance de los mismos.

PARÁGRAFO TERCERO: Etapa 3 - Operación de transición: En esta etapa los operadores de transporte público colectivo continúan operando bajo las condiciones señaladas en las autorizaciones de dicha modalidad, sin que le sean aplicables las disposiciones e indicadores del SETP, donde dicha etapa tiene una duración de cuarenta y seis (46) meses, salvo en lo relacionado con los siguientes aspectos:

1. Unificación de recaudo. El recaudo será efectuado por el Ente Gestor, o a través de alianza estratégica o constituyendo un acuerdo de naturaleza asociativa o a través de un contrato de concesión, si fuere operado por un tercero, que incluya la provisión de equipos, la gestión de recaudo y el traslado de recursos a la fiduciaria de la cual se derivarán los pagos correspondientes a cada empresa. Para este fin, se deberá actualizar la tarifa de transporte público colectivo y en dicho acto se definirá la fórmula de liquidación para cada empresa de transporte colectivo, respetando la tarifa por pasajero vigente a la cual se le descontará el costo de la operación de recaudo.
2. Equipos de control de flota. Las empresas de transporte público colectivo deberán permitir la instalación de los equipos de control en los vehículos vinculados a su operación. Durante esta etapa la información que arrojen dichos equipos podrá utilizarse para efectuar mejoras operacionales o para imponer sanciones pero dentro del marco de la normatividad vigente de transporte público colectivo.
3. Efectuar la reposición de flota por vehículos con tecnología limpia y bajo las condiciones de reducción de sobreoferta definidos el presente decreto.

PARÁGRAFO CUARTO: Etapa 4. Operación definitiva: Con fundamento en la información recopilada mediante los equipos de recaudo y control de la operación, se iniciará la operación definitiva, con todos los estándares, obligaciones y derechos de operación SETP.

CAPITULO VI

DE LAS EMPRESAS TRANSPORTADORAS

ARTICULO VIGÉSIMO TERCERO: LAS EMPRESAS OPERADORAS DEL SETP. Son las empresas de transporte debidamente habilitadas para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo municipal de pasajeros dentro de la jurisdicción del municipio de Ibagué, organismos encargados de suministrar, administrar y mantener el parque automotor que presta el servicio monitoreado y controlado por el Ente Gestor a través del Sistema de Gestión y Control de la Flota (SGCF).

PARÁGRAFO PRIMERO: El SETP sólo podrá ser operado por empresas con condiciones financieras y organizacionales suficientes para asumir la responsabilidad de toda la flota necesaria para la operación, según lo establecido en los contratos o permisos de operación.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Las empresas habilitadas para prestar el servicio en el SETP solo podrán operar bajo la modalidad de reorganización del servicio, conformado mediante cualquiera de las figuras establecidas en el Decreto Nacional 1079 de 2015, previo cumplimiento de requisitos y aprobación del Ente Gestor.



(17 JUL 2019)

ARTÍCULO VIGÉSIMO CUARTO: CONDICIONES DE OPERACIÓN: Para estos efectos deben cumplir las siguientes condiciones:

1. Operar todos los equipos de transporte a un Sistema de Recaudo Centralizado.
2. Operar todos los equipos de transporte vinculados a un Sistema de Gestión, Control y Programación de Flota.
3. Administrar integralmente la flota vinculada a cada una de ellas, garantizar la operación, programación y planeación de la misma atendiendo la demanda de pasajeros según los parámetros de calidad operacional e indicadores definidos.
4. Presentar oportunamente al Ente Gestor; además la información que establece la ley, cada (12) meses copia de los programas de revisión y mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos que conforman la flota, los cuales deberán contener como mínimo la ubicación de los talleres, los componentes de los vehículos revisados en cada periodo.

CAPITULO VII

DEL ESQUEMA DE RECAUDO, CONTROL E INFORMACIÓN AL USUARIO

ARTICULO VIGÉSIMO QUINTO: DEFINICIÓN El Sistema de Recaudo, Control e Información al Usuario es el conjunto de software, hardware y demás componentes que permiten la gestión y operación de recaudo, del centro de control, de información y servicio al usuario, la consolidación de la información y la conectividad de la totalidad del SETP, el cual estará a cargo del Ente Gestor, quien definirá los parámetros y condiciones necesarias para su implementación y operación y quien efectuará los controles respectivos sobre el mismo.

ARTÍCULO VIGÉSIMO SEXTO: Las empresas operadoras de transporte deberán realizar la operación dentro del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP), con un Sistema de Recaudo Centralizado, administrado, diseñado e implementado por el Ente Gestor. En el mismo sentido estará conectado al sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF).

ARTÍCULO VIGÉSIMO SÉPTIMO: Operador. El recaudo será efectuado por el Ente Gestor, o a través de alianza estratégica o constituyendo un acuerdo de naturaleza asociativa o a través de un contrato de concesión, si fuere operado por un tercero, que incluya la provisión de equipos, la gestión de recaudo y el traslado de recursos a la fiduciaria de la cual se derivarán los pagos correspondientes a cada empresa. Para este fin, se deberá actualizar la tarifa de transporte público colectivo y en dicho acto se definirá la fórmula de liquidación para cada empresa de transporte colectivo, respetando la tarifa por pasajero vigente a la cual se le descontará el costo de la operación de recaudo.

PARÁGRAFO. Las empresas de transporte público colectivo habilitadas para prestar el servicio, continuarán como responsables de recaudar la tarifa en las rutas que les han sido autorizadas, **hasta cuando entre en operación el Sistema de Recaudo, Control e Información al Usuario**, todo en el marco de la gradualidad del SETP establecida en el presente decreto.

ARTÍCULO VIGÉSIMO OCTAVO: ESQUEMA BAJO EL CUAL OPERA EL RECAUDO Y SE LE ENTREGA EL DINERO AL ADMINISTRADOR FINANCIERO, estará a cargo de la sociedad recaudadora y/o integradora, quien será la encargada, entre otras de:

1. Prestar el servicio de recepción, transporte, y consignación de los dineros provenientes del recaudo por concepto de la tarifa de servicio público de transporte de pasajeros; para lo cual capturara el dinero, en los patios, punto de venta y recarga del medio de pago seleccionado.



(17 JUL 2019)

2. Descargar la información del recaudo, y efectuará las conciliaciones correspondientes así como la auditoría financiera y técnica, y de sistemas que garantice la confiabilidad de la información y del sistema de recaudo.
3. Suministrar a la autoridad de transporte municipal información confiable y periódica sobre la gestión técnica, operativa y financiera del recaudo.
4. Realizar la comercialización y distribución de los medios de pago establecidos.
5. Articular con la fiducia o el patrimonio autónomo, para la correcta administración de los recursos provenientes de la actividad de recaudo para su distribución.
6. El esquema funcional de Sistema debe tener dos ciclos, uno de la interacción del usuario con el sistema de recaudo y el otro que define los procesos de distribución control y conciliación tanto del dinero recaudado como de las cargas realizadas y la información generada por la operación.
7. El Sistema estará conformado entre otros, por equipos y enlaces de comunicación (software y hardware) entre buses, puntos de venta externos, centros de control y tarjetas inteligentes.

PARAGRAFO PRIMERO: COMERCIALIZACIÓN Y/O RECAUDO: Para las actividades de comercialización y/o recaudo, el Integrador Tecnológico y Asistente Técnico proveerá los servicios de recaudo mediante la venta a los usuarios de los pasajes y recargas de los mismos, para la utilización del servicio, representados estos en las tarjetas inteligentes. Deberá, entre otros, comercializar los pasajes y recargas de estos representados en los medios de pago; y proporcionar las redes de comercialización y el personal para la misma. Estas actividades las podrá realizar el Integrador Tecnológico de manera directa o a través de un tercero quien será la sociedad recaudadora y/o integradora.

PARAGRAFO SEGUNDO: AUDITORIAS: El integrador tecnológico y sociedad recaudadora y/o integrador estará sometido permanentemente a las auditorias técnica del sistema y financiera que ejercerá el administrador financiero, directamente o a través de entidades de auditoria especializadas, contratadas por el administrador financiero o el Ente Gestor.

ARTICULO VIGÉSIMO NOVENO: EL INTEGRADOR TECNOLOGICO O ASISTENTE TECNICO: Es el Ente Gestor el encargado de proporcionar la plataforma tecnológica para el Sistema Centralizado de Recaudo y el sistema de Gestión, Programación y control de la flota, será además el responsable de:
(a) Proveer los componentes tecnológicos de la operación; (b) De la ejecución total de la instalación, puesta en funcionamiento, mantenimiento y actualización en el equipamiento del hardware y software bajo condiciones que le atribuyan una responsabilidad por el resultado. Así mismo para el cumplimiento de dichos propósitos, el Integrador Tecnológico y Asistente Técnico, deberá: (a) Garantizar el libre y eficiente acceso del usuario al servicio; (b) El correcto funcionamiento de los equipos; (c) La transparencia y seguridad en las transacciones y mecanismos para evitar el fraude. De igual forma, será quien se encargue de: (a) La comercialización de las tarjetas de pago; (b) Del recaudo del sistema de transporte, (c) de los puntos de atención a los usuarios; y (d) De la sensibilización del sistema de transporte y sus componentes.

ARTICULO TRIGÉSIMO: ADMINISTRADOR FINANCIERO: Es la entidad financiera sometida a la vigilancia de la Superintendencia Financiera que se encargara bajo la modalidad de fiducia, de la administración de los recursos provenientes de la actividad de recaudo realizada por el Asistente Tecnológico, con el fin de garantizar que los recursos recaudados sean administrados bajo un mecanismo seguro, transparente, auditable e independiente de cualquiera de los agentes del Sistema. El Administrador Financiero tendrá a su cargo: La liquidación, distribución y pago de las participaciones que sobre los ingresos tengan los agentes o actores del sistema, así como sus proyecciones al corto y mediano plazo, quien deberá como mínimo contar con una Garantía de Cumplimiento y una Garantía por contingencias asociadas a la preservación de los recursos y el correcto pago.



(17 JUL 2019)

ARTICULO TRIGÉSIMO PRIMERO: DEFINICION DEL ESQUEMA TECNICO BAJO EL CUAL OPERARA EL SISTEMA DE GESTION Y CONTROL DE FLOTA (SGCF): Este sistema será vigilado y controlado por el Ente Gestor, y lo constituyen todos los equipos, infraestructura, aplicativos informáticos y procesos que permiten realizar las actividades de planeación, programación, vigilancia y control de la operación del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP). Entendiendo por planeación y programación, la especificación de las rutas, servicios y frecuencias del sistema; y por control, aquellas actividades que tienen fin coordinar, vigilar, registrar y fiscalizar dicha operación, así como hacer seguimiento de los indicadores de servicio del sistema, el cual podrá delegar con un tercero de conformidad con la normatividad legal vigente.

PARAGRAFO PRIMERO: El Ente Gestor acorde a los estudios técnicos y financieros, determinará de acuerdo con las rutas establecidas, los servicios autorizados, las frecuencias del sistema y demás condiciones de operatividad, para realizar las actividades de inspección, vigilancia, seguimiento y control a la operación y el cumplimiento de los indicadores del servicio al sistema.

PARAGRAFO SEGUNDO: El sistema de programación, Control y Gestión de Flota, estará conformado entre otros, por componentes de Recaudo, Control, Concentrador en patios y Talleres, Red local inalámbrica, equipos a bordo de bus, radio comunicaciones Móviles e información al usuario.

CAPITULO IX

DISPOSICIONES VARIAS

ARTICULO TREGÉSIMO SEGUNDO: Tarifas. La tarifa adoptada para el inicio de la operación definitiva del SETP deberá ajustarse a la metodología establecida en la Resolución 4350 de 1998, expedida por el Ministerio de Transporte o las normas que la modifiquen o reemplacen, y con fundamento en los estudios de estructuración.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO TERCERO: Subsidios. En cualquier tiempo en que la autoridad de transporte defina algún tipo de subsidio para sectores específicos de la población, deberá señalar en el acto administrativo que lo autorice, la fuente de los recursos y el mecanismo que garantice la eficiencia de la medida.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO CUARTO: Integración con otros modos de transporte. El Ente Gestor del SETP, propenderán por la integración del Sistema con modos alternativos no motorizados y con otras modalidades de transporte.

ARTICULO TRIGÉSIMO QUINTO: Fuentes de financiación del Ente Gestor y del sistema Estratégico de Transporte Público. Además de las previstas en la Ley 310 de 1996, documento CONPES 3167 y Ley 1955 de 2019, también será fuente de financiación los siguientes componentes de la explotación y aprovechamiento de espacio público, uso de vías y otros.

Lo especificado en el Decreto 100-378 de 2017, artículo 6 numeral 6.16, "*Mobiliario urbano para el uso comercial: Mobiliario especialmente construido para la realización de una actividad económica de largo plazo en Espacio Público; son de carácter permanente y requieren intervención y adecuación del elemento de Espacio Público en el cuál se instalan (quioscos, casetas, revisteros, paraderos, etc.)*"

Así mismo lo que legalmente pueda ser incluido como alternativa de financiamiento como lo son: Zonas de Estacionamiento Regulado (Zonas Azules), parqueaderos, pasacalles o pasa – vías, en cuanto a la normatividad legal vigente lo permita.



DECRETO No. 1000- 0806

(17 JUL 2019)

PARAGRAFO ÚNICO: Aquellas Fuentes de Financiación como lo son las Zonas de Estacionamiento Regulado denominadas Zonas Azules, valor residual de concesiones, valorización, subasta de norma urbanística, herramientas de captura del valor del suelo, sobretasa a la gasolina o al ACPM, cobro o aportes por edificabilidad adicional y mayores valores de recaudo futuro generados en las zonas de influencia de proyectos de renovación urbana, así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales, serán llevadas al Honorable Concejo Municipal a través de la presentación del proyecto de acuerdo por parte de la Administración Municipal para su debido trámite y aprobación. Lo anterior, teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO SEXTO: Modificaciones. Cualquier modificación que se pretenda realizar sobre las condiciones de implementación, la operación y/o control del SETP deberá sustentarse en los estudios de estructuración de detalle, si a ello hubiere lugar, o en nuevos estudios técnicos sometidos a las aprobaciones y validaciones requeridas conforme a la ley aplicable.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO SÉPTIMO: CONTROL Y VIGILANCIA. Será ejercido por las autoridades y entes de control definidos en la Ley y demás normativa legal vigente.

ARTÍCULO TRIGÉSIMO OCTAVO: VIGENCIA Y DEROGATORIAS. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación, deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, entre ellas las contenidas en los decretos municipales números 1.1.-0625 del 23 de septiembre de 2008, 1-0360 del 4 de mayo de 2012, 1000-0832 del 30 de diciembre de 2014, 1000-859 del 23 de noviembre de 2015, 1000- 0246 del 05 de Mayo de 2015, 1000- 0972 del 23 de Diciembre de 2015, 1000-386 del 11 de abril de 2016, 1000-833 del 29 de julio de 2016, 1000-1115 del 31 de octubre de 2016.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE


Dado en Ibagué, a los


17 JUL 2019

JUAN MANUEL LOZANO RODRÍGUEZ
Alcalde de Ibagué (E)

JOSE ALEXIS MAHECHA ACOSTA
Secretario de Movilidad

Vo. Bo. GLORIA ESPERANZA MILLÁN MILLÁN
Jefe Oficina Jurídica: "Se imparte Vo. Bo., conforme las revisiones y estudios realizados a los antecedentes y registros documentales particulares que reposan en la dependencia encargada de su verificación".

Revisó:  Mariana Carolina Mosos Patiño
Directora de Asuntos Jurídicos de Tránsito

 Miguel Ángel Goveodrú Parra
Director Operativo y Control al Tránsito