

## 1. OBJETIVO

Definir de manera sistemática, clara y correcta, la Tarifa Técnica y el valor del Fondo de Estabilización (FET) del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) de Pasajeros de la Ciudad de Popayán.

## 2. ALCANCE

Adelantar un análisis de los aspectos económicos, técnicos y financieros a tener en cuenta en la canasta de costos, que reflejen los costos asociados a la operación y remuneración de los diferentes Agentes del Proyecto, en el marco de la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros (SETP) de la ciudad de Popayán.

## 3. RESPONSABLE.

Gerente - Proceso de Operaciones.

## 4. DEFINICIONES

### 4.1 INGRESOS DEL SISTEMA

El Sistema tiene como fuente principal de ingresos el recaudo de dinero correspondiente a los viajes pagos realizados por los usuarios del Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros (SETP).

### 4.2 SOSTENIBILIDAD

Corresponde establecer criterios costo/beneficio, planeación y desarrollo del proyecto, propendiendo por la eficiencia del uso de los recursos disponibles, racionalización y eficiencia de los costos en las inversiones del estado y el privado a través del tiempo para que sean reflejados en el mejoramiento de la calidad del servicio, uso racional de los recursos y reducción de externalidades negativas.

### 4.3. COSTEABILIDAD

La Tarifa al Usuario deberá ser competitiva con otros sistemas de transporte público.

### 4.4. DETERMINACIÓN DE LA TARIFA USUARIO

Según lo previsto en las normas aplicables, corresponde a Alcalde Municipal de Popayán establecer la Tarifa al Usuario.

#### 4.5. TARIFA AL PÚBLICO

Es el valor del pasaje por persona, es competencia del gobierno local y/o autoridad competente, quien define el momento y el valor de su incremento.

#### 4.6. TARIFA TÉCNICA

corresponde al valor medio por viaje que se requiere para cubrir los costos de inversión, administración y operación así como el retorno sobre la inversión (si aplica) de los operadores y agentes del sistema de transporte público, por lo que su valor es una cifra dinámica que requiere de actualizaciones y ajustes periódicos conforme al comportamiento de los indicadores macroeconómicos que la impactan (IPC, SMLV, entre otros), el entorno socioeconómico local, el comportamiento de la demanda y los requerimientos de inversión que se puedan presentar en el tiempo.

#### 4.7. ACTUALIZACIÓN DE LA TARIFA USUARIO

La actualización de la tarifa deberá actualizarse anualmente y corresponderá a la dinámica de los diferentes componentes y comportamiento de los indicadores macroeconómicos que la impactan, el entorno socioeconómico local, comportamiento de la demanda de pasajeros y los requerimientos de inversión que se presenten en el tiempo.

#### 4.8. MANEJO DE RECURSOS

Los Ingresos totales del Sistema, serán recibidos y administrados en un patrimonio autónomo creado y administrado por el Agente de Recaudo, cuyos beneficiarios serán igualmente el/los Transportadores, y el Ente Gestor.

#### 4.9. DISPOSICIÓN DE LOS INGRESOS DEL SISTEMA

La totalidad de los flujos de dinero producidos por el pago de la Tarifa al Usuario de la actividad de transporte del Sistema, ingresará al Patrimonio Autónomo, de administración, inversión y fuente de pago, constituido mediante el Contrato de Fiducia del Sistema, que se suscriba con la Entidad adjudicataria del proceso de selección que adelantará el Agente de Recaudo.

#### 4.10. FONDO GENERAL

La totalidad de los ingresos producidos por los viajes que constituyen pago en el Sistema conformarán un Patrimonio Autónomo, que será administrado por una fiduciaria que contrate el Agente de Recaudo y estarán distribuidos de la siguiente manera:



GESTIÓN OPERACIONES	Código: P-04-GO-1
ANÁLISIS Y AJUSTE DE LA ESTRUCTURA FINANCIERA DE LA OPERACIÓN	Versión: 2
	Fecha: 28/06/2021

- **Fondo Principal:** La fuente de los recursos de este fondo consiste principalmente en los ingresos por la venta de los pasajes del sistema, por lo tanto, en esta cuenta se deberán depositar la totalidad de los recursos provenientes del recaudo que realice el concesionario de recaudo.
- **Fondo de Contingencias:** Las fuentes de recursos del mismo consisten en los rendimientos del fondo principal, así como los rendimientos propios. En este fondo se podrán depositar: i) los sobrantes de recaudo (en el caso de que existan), lo cual consiste en la diferencia positiva del valor total recaudado de la tarifa al usuario y las remuneraciones que se deben realizar a los diferentes agentes del sistema, ii) los recursos provenientes de la proporción de las sanciones impuestas a los AOST, iii) el menor valor a remunerar por incumplimiento del factor de calidad de prestación del servicio de acuerdo a la fórmula de remuneración de los agentes, iv) los recursos que se puedan generar a partir de fuentes alternativas de financiación creadas para la sostenibilidad del sistema y v) los recursos excedentarios del Fondo de Estabilización.
- **Fondo de Estabilización Tarifaria:** Este fondo podrá crearse desde el inicio del sistema en caso de recibirse recursos públicos para financiar subsidios. Los recursos deberán depositarse en dicho fondo, para luego ser girados al fondo principal si en el periodo de liquidación se requieran para remunerar los agentes. Los rendimientos financieros de este fondo acrecentarán el mismo. Con el fin de no contar con recursos ociosos dentro del Fondo de Estabilización Tarifaria, este podrá liberar recursos únicamente cuando el saldo del mismo sea suficiente para que el sistema honre sus obligaciones con la totalidad de los agentes, correspondiente al promedio de los últimos tres (3) meses de operación. El valor excedentario podrá ser transferido al Fondo de Contingencias.
- **Fondo de Fuentes Externas:** Este fondo se alimentará con todos los recursos que se obtengan por fuentes diferentes a las recargas, previo descuento de la participación que obtengan los diferentes agentes. Los rendimientos de este Fondo deberán ser girados mensualmente al Fondo de Contingencias. En este Fondo se deberán destinar, en caso de existir, los recursos provenientes, pero sin limitarse, a la sobretasa al parqueadero, sobretasa a los combustibles, contraprestaciones de proyectos desarrollados bajo mecanismos de APP, publicidad en los vehículos, espacio público y paraderos, uso de zonas de estacionamiento de uso público, cobros por congestión o contaminación, explotación comercial de los intercambiadores, publicidad en publicaciones de circulación dentro del sistema, entre otros de carácter similar



- **Fondo de reposición de tecnología:** los ingresos de este fondo provendrán del descuento de un porcentaje del recaudo total en cada periodo de liquidación y los rendimientos que estos generen. La destinación de los recursos asignados a este fondo será exclusivamente para realizar la reposición de tecnología del sistema de gestión y control de flota del SETP.

#### 4.11. TARIFA POR KILÓMETRO

Base para el pago de los kilómetros recorridos por los Operadores de Transporte en el periodo anual correspondiente.

#### 4.12. EXCEDENTES DEL SISTEMA

Recursos generados por el Sistema por efectos del pago de la tarifa de transporte, como el resultado de la diferencia si existiera, ente los Ingresos del Sistema por efectos del pago de la Tarifa al Usuario y los Egresos del Sistema (remuneración de los diferentes Agentes)

#### 4.13. EXCEDENTES NETOS DEL SISTEMA

Tan pronto como se llegue al valor equivalente a las cuatro (4) quincenas de operación del Sistema del *Fondo de Contingencias* (FC min), los recursos que superen este valor del *Fondo de Contingencias*, constituirán los *Excedentes Netos del Sistema* y se procederá a su distribución.

#### 4.14. INPUTS

Contiene información relacionada con el rendimiento y costos unitarios por tipología vehicular (19 pax, 24 pax, 36 pax), la variación en los costos por Operador Único y el índice de variación anual de precios de operación.

#### 4.15. ÍNDICES CRECIMIENTO PRECIOS DE OPERACIÓN

Contiene los soportes de la estimación de los índices de variación anual de precios de operación.

#### 4.16. TARIFA TÉCNICA

Constituye una **tarifa de equilibrio** técnicamente estructurada para atender los costos de producción del servicio de transporte. La totalidad de los componentes de la tarifa técnica son cargados finalmente al usuario. La tarifa técnica que contempla: combustible, Lubricantes, Llantas, Servicio de Estación, Mantenimiento, Conductores,

<b>GESTIÓN OPERACIONES</b>	Código: P-04-GO-1
<b>ANÁLISIS Y AJUSTE DE LA ESTRUCTURA FINANCIERA DE LA OPERACIÓN</b>	Versión: 2
	Fecha: 28/06/2021

Patios (Capex y Opex), SRC (Capex y Opex), SGCF (Capex y Opex), Ente Gestor, Administración, Impuestos, Seguros, Recuperación de Capital y Margen.

#### 4.17. TARIFA AL USUARIO

Contempla la capacidad de pago de los usuarios y a su vez que sea competitiva con otros sistemas en su área de influencia.

#### 4.18. AGENTES DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Actores que desarrollan actividades directamente relacionadas con la producción y prestación de los servicios que requiere la implantación de este tipo de sistemas.

#### 4.19. AGENTE DEL SISTEMA – EMPRESAS OPERADORAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE

Encargadas de suministrar, administrar y mantener el parque automotor bajo condiciones de calidad

#### 4.20. AGENTE DEL SISTEMA – RECAUDADOR Y/O INTEGRADOR TECNOLÓGICO

Encargado de proporcionar la plataforma tecnológica para el Sistema Centralizado de Recaudo.

#### 4.21. AGENTE DEL SISTEMA – ADMINISTRADOR FINANCIERO

Conforme al artículo 2.2.1.2.2.8 del Decreto 1079 de 2015 es la entidad financiera debidamente autorizada por la autoridad competente que se encargará de la administración de los recursos provenientes de la actividad de recaudo realizada por la empresa recaudadora. La entidad financiera que administre los recursos provenientes del recaudo de la tarifa del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) se seleccionará mediante el modo de selección que por ley le corresponda

#### 4.22 COSTOS SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO

De acuerdo con el artículo 17 del Decreto 3422, el Sistema de Recaudo Centralizado (SRC) es el conjunto de servicios, software, hardware, y demás mecanismos de control centralizados e integrados a dicho sistema, que permite efectuar la operación de recaudo centralizado a través de medios electrónicos de pago y el registro de viajes del Sistema.

#### 4.22. COSTOS SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA

El artículo 19 del decreto 3422 de septiembre de 2009, define el Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF) como aquel que *“está constituido por todos los equipos,*



GESTIÓN OPERACIONES	Código: P-04-GO-1
ANÁLISIS Y AJUSTE DE LA ESTRUCTURA FINANCIERA DE LA OPERACIÓN	Versión: 2
	Fecha: 28/06/2021

*infraestructura, aplicativos informáticos y procesos que permiten realizar las actividades de planeación, programación y control de la operación del SETP. Entendiendo por planeación y programación la especificación de las rutas, servicios y frecuencias del sistema; y por control, aquellas actividades que tienen como fin coordinar, vigilar, registrar y fiscalizar dicha operación, así como hacer seguimiento de los indicadores de servicio del sistema”.*

#### **4.23. IPK (Índice de Pasajeros por Kilómetro)**

Es el número de pasajeros que la flota transporta por cada kilómetro recorrido. Se toma como base tanto los kilómetros año recorridos por el Sistema, como la proyección de demanda (Demanda de pasajeros al año / Kilómetros recorridos al año).

#### **5. NORMATIVIDAD.**

La Constitución Política de Colombia, en el Artículo 365 define la finalidad social del estado y de los servicios públicos. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra Cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que, en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.

Ley 105 de 1993

Ley 310 de 1996

Ley 336 de 1996

Decreto 170 de 2001

Ley 1151 de 2007 (Artículo 52)

Decreto 3422 de 2009

Documento Conpes 3602 de 2009

Decreto 1079 de 2015

Ley 1753 de 2015

Documento Conpes 3833 de 2015

## 6. CONDICIONES GENERALES

### 6.1 REGLAS GENERALES

El Documento Conpes 3167 de mayo del 2002 “Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros”, formula la política del Gobierno Nacional en materia de transporte urbano y las estrategias para la realización de la misma, estableciendo para las ciudades entre 250 mil y 500 mil habitantes, la necesidad de efectuar estudios de preinversión con el fin de determinar los proyectos que propiciarían una movilidad sostenible.

En este sentido, para el Municipio de Popayán se realizaron diferentes estudios para diagnosticar la situación y proponer mejoras en el transporte público de la ciudad, por lo que en el año 2003, se adelantó el estudio del Plan de Gestión de Tránsito y Transporte, y en los años del 2003 al 2009 se realizaron los estudios de “Reestructuración de Rutas de Transporte Público Colectivo Urbano”, “Plan de Movilidad de la Ciudad de Popayán: Caracterización de la Movilidad”, y “Diseño Conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público de la ciudad de Popayán”.

A partir de los resultados de estos estudios técnicos, y en el marco de lo establecido en el Plan de Desarrollo 2006 – 2010 “Estado Comunitario: Desarrollo para todos”<sup>1</sup>, que dentro del programa de Ciudades Amables, direcciona la estrategia para el desarrollo e implantación de Sistemas Estratégicos de Transporte Público – SETP, el 24 de agosto de 2009 fue suscrito el Documento Conpes 3602 “Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para la ciudad de Popayán”, el cual dimensiona el alcance del proyecto, sus parámetros operacionales, y los términos en los que se vincularía la Nación y el Municipio.

<sup>1</sup> Expedido mediante la Ley 1151 de 2007.



GESTIÓN OPERACIONES	Código: P-04-GO-1
ANÁLISIS Y AJUSTE DE LA ESTRUCTURA FINANCIERA DE LA OPERACIÓN	Versión: 2
	Fecha: 28/06/2021

De esta forma, el 12 de noviembre de 2009 se suscribió el Convenio de Cofinanciación del SETP<sup>2</sup>, documento que define los montos que la Nación y el Municipio aportarían para la financiación del SETP, las vigencias fiscales en las cuales se debían realizar dichos aportes y las condiciones bajo las cuales debían realizarse los correspondientes desembolsos.

El Decreto 470 de 2009, definió como Ente Gestor del Proyecto a Movilidad Futura S.A.S., con el objeto de desarrollar el “Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros de la ciudad de Popayán”, para lo cual fue establecido que la Sociedad realizara la planeación, construcción, promoción, organización, gestión, ejecución, ordenamiento, integración e implementación del Sistema, así como cualquier actividad lícita en los términos y para los efectos consagrados en el artículo 5 de la ley 1258 de 2008.

De esta forma y en cumplimiento de su objeto, el Ente Gestor ha adelantado una serie de estudios técnicos y de actualización del proyecto, que representan modificaciones al alcance inicialmente previsto, motivándose así la presentación de un Documento Conpes de Seguimiento.

## 6.2 RIESGOS Y CONTROLES

### 6.2.1 Riesgos

Aumento costo de pasaje debido a políticas gubernamentales en materia tributaria, afectando la disminución de la demanda de pasajes vendidos.

- Sobrecostos en la tarifa por inclusión de nuevos ítems en los inputs, lo que conllevaría a una pérdida de demanda.
- No existencia de puntos de venta que la demanda exige, por lo tanto, los usuarios utilizando otro medio de transporte.

<sup>2</sup> A la fecha se han suscrito el Otrosí No. 1 (28 de junio de 2013) en el cual se adicionaron: los literales (j), (k), (l), (m), (n) y (o) al numeral 7.2 “obligaciones especiales del Municipio”, de la cláusula séptima “Obligaciones Especiales de las Partes”, los literales (i), (j), (k), (l) y (m) del numeral 7.3 “Obligaciones Especiales del Ente Gestor” de la Cláusula 7 “Obligaciones Especiales de las Partes”, un párrafo al numeral 2.1 de la cláusula segunda, se modificó el numeral 5.5 de la cláusula quinta y se reemplazó el anexo 1 del Convenio por el ANEXO ÚNICO-SETP (Carpeta 7568 folios 28-33), y el Otrosí No. 2 (7 de noviembre de 2013), mediante el cual se modificó la Cláusula 2, numeral 2.2.- “Aportes de la Nación” y se adicionó el literal d) en el numeral 2.4. “Ajustes de los aportes del Municipio” de la Cláusula 2 “Aportes para la Cofinanciación del Proyecto” (Carpeta 7568 folios 34-36). Se encuentra por suscribir el Otrosí No. 3 con el objeto de Modificar la Cláusula 2 Numeral 2.2.- “Aportes de la Nación” del Convenio de Cofinanciación del SETP de Popayán para reprogramar los aportes de las vigencias 2013 y 2015, adicionando lo correspondiente a las vigencias 2018 a 2021.



- Ingresos insuficientes que disminuyen la demanda proyectada de pasajes, lo que hace que el SEPT se vuelva inviable.
- Poco uso de los portafolios de servicios bancarios de los usuarios del SETP para recargar pasajes, por desconocimiento de las aplicaciones tecnológicas (páginas web, móviles, etc), lo que restringe el acceso al sistema.

### 6.2.2 Puntos de control

Anualmente realizar una evaluación sobre la capacidad de pago de los ciudadanos, con base a las nuevas reformas tributarias que expide el gobierno nacional, Control riguroso sobre la inclusión de nuevos inputs al modelo financiero, Auditorías diarias en campo en el conteo de pasajeros, Con acompañamiento de la administración municipal se debe realizar campañas para incentivar el uso del SETP, Charlas educativas sobre el uso de aplicaciones tecnológicas para realizar recargas de pasajes en su tarjeta.

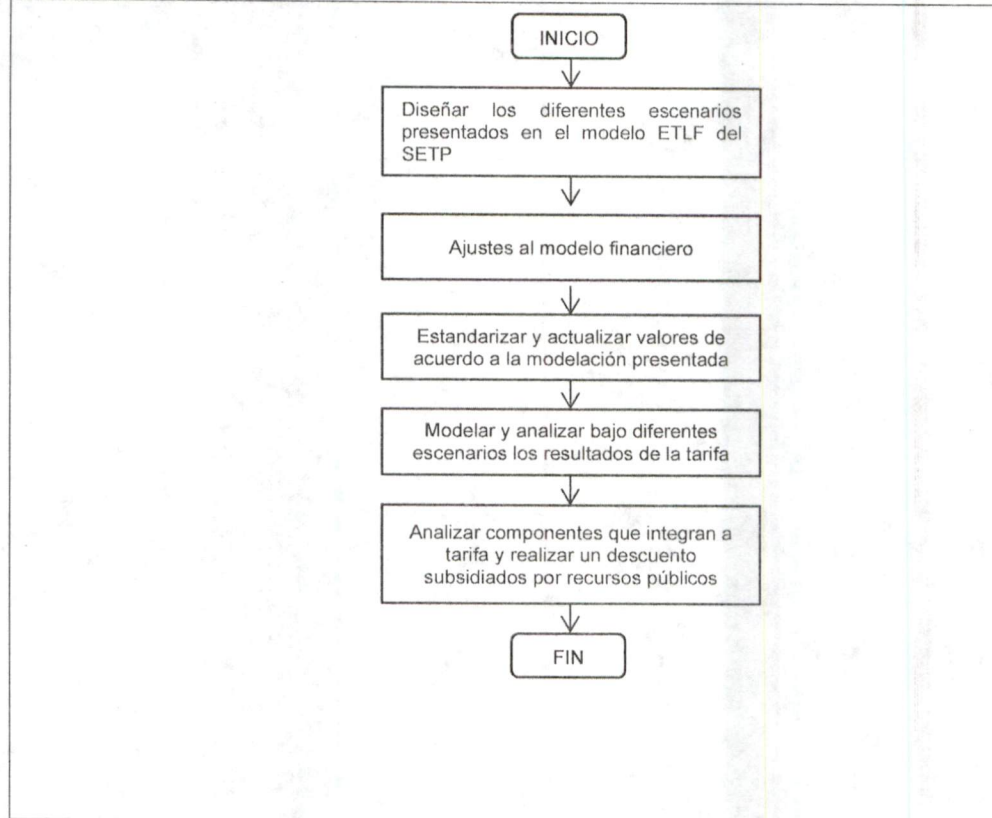
## 7. CONTENIDO

No.	NOMBRE DE LA ACTIVIDAD.	DESCRIPCION	REGISTRO	RESPONSABLE
1	Diseño	Se modelan los diferentes escenarios presentados en el modelo de la ETLF del SETP.  Los escenarios presentados son SGCF, SGCR	Archivo: Modelo ETLF SEPT Popayán	Contratista de apoyo financiero proceso de Operaciones.
2	Ajuste	De acuerdo a los diferentes factores que afectan el modelo financiero, se ajustan precios en pesos corrientes y en pesos constantes	Archivo: Modelo ETLF SEPT Popayán	Contratista de apoyo financiero proceso de Operaciones.
3	Actualización	Se actualizan valores de acuerdo a la modelación presentada en cuanto a kilómetros, demanda,	Archivo: Modelo ETLF SEPT Popayán	Contratista de apoyo financiero proceso de Operaciones.

		Flota		
4	Resultados tarifa Técnica Plena	En la medida que se van ajustando y actualizando los datos del modelo, se analizan los resultados de la Tarifa Técnica Plena.	Archivo: Modelo ETLF SEPT Popayán	Contratista de apoyo financiero proceso de Operaciones.
5	Resultados tarifa Técnica Plena con descuentos	Se analizan los componentes que integran la tarifa y se realiza un descuento de aquellos ítems que van subsidiados por recursos públicos. Por otro lado se realiza un cargo a la tarifa aquellos valores que van a ser compensados por el costo del pasaje.	Archivo: Modelo ETLF SEPT Popayán	Contratista de apoyo financiero proceso de Operaciones.
6	SETP sostenible	El Municipio de Popayán aplicará las fuentes de financiación, de conformidad con el artículo 97 de la ley 1955 de 2019, con el fin de cubrir la porción de la tarifa técnica que no supe la tarifa al usuario, para ello se han definido cuales son las posibles fuentes de financiación y adquiere el compromiso de asumir conforme a su capacidad fiscal el financiamiento del FET (Fondo Estabilización Tarifa) para la sostenibilidad financiera en la operación Fase I y siguientes del SETP de Popayán		Municipio de Popayán



## 8. DIAGRAMA DE FLUJO



## 9. DOCUMENTOS DE REFERENCIA

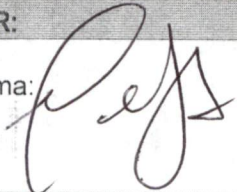
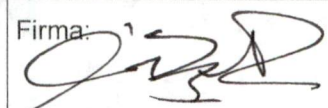
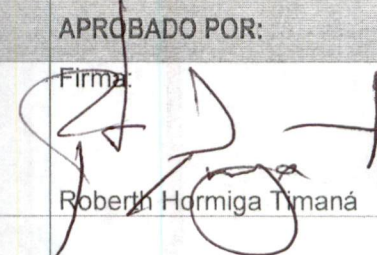
No aplica

## 10. ANEXOS

Los estudios y/o los documentos técnicos que soportan la Estructuración Técnica, Legal y Financiera Tomo I y II denominados - ESTUDIO DE ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, TECNOLÓGICA, LEGAL Y FINANCIERA DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SETP) DE LA CIUDAD DE POPAYÁN y Tomo III denominado ESTUDIO DE ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, TECNOLÓGICA, LEGAL Y FINANCIERA DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO (SETP) DE LA CIUDAD DE POPAYÁN – ESTRUCTURACIÓN FINANCIERA

### 11. NOTAS DE CAMBIO

VERSIÓN	FECHA	MOTIVO CAMBIO
2	28 de junio de 2021	Revisión y actualización de plantilla según ajuste de imagen corporativa

ELABORADO/ACTUALIZADO POR:	REVISADO POR:	APROBADO POR:
Firma:  María Fernanda Alegría Líder Proceso Operaciones Patricia Bolaños Mosquera Contratista apoyo Gestión de operaciones	Firma:  Jairo Ernesto Duque R. Contratista Líder De Planeación	Firma:  Roberth Hormiga Timaná Cargo: Gerente