1080

REPUBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO DEL CAUCA
MUNICIPIO DE SANTANDER DE QUILICHAO

NOMBRE DEL PROYECTO:
FORTALECIMIENTO DE LA PLANIFICACIÓN Y REGULACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL EN EL MUNICIPIO DE SANTANDER DE QUILICHAO, CAUCA.

SECTOR PDM:
24 - Transporte

Dependencia Proponente:
Secretaría de Movilidad

Formulador Oficial:
Leidy Marcela Obando León

Fecha de presentación:
26/11/2025

Contenido

1. DATOS BÁSICOS DEL PROYECTO 4
2. DIAGNOSTICO 4
2.1 Municipio de Santander de Quilichao 5
2.1.1 Código DANE: 19698 5
2.1.2 Limites 5
2.1.3 Extensión 6
2.1.4 Economía 7
2.1.5 Población 11
2.1.5.1 Distribución por edad 13
2.1.6 Antecedentes (Línea Base) 17
3. MÓDULO DE IDENTIFICACIÓN 18
3.1 Contribución a la política pública 18
3.1.1 Contribución al Plan Nacional de Desarrollo 18
3.1.2 contribución al Plan de desarrollo departamental o sectorial 18
2.1.1 Contribución al Plan de Desarrollo Distrital o Municipal 18
3.2 Problemática 18
3.2.1 Problema central 20
3.2.2 Descripción de la situación existente con relación al problema 18
3.2.3 Justificación del proyecto 19
3.2.4 Marco legal normativo: 20
3.2.5 Magnitud actual del problema – Indicadores de referencia 20
3.2.6 Causas 20
3.2.7 Efectos 21
3.2.8 Árbol de problema 22
3.3 Análisis de participantes 23
3.3.1 Identificación de los participantes 23
3.3.2 Análisis de los participantes 23
3.4 Población 24
3.4.1 Población afectada por el problema 24
3.4.2 Población objetivo de la intervención 24

3.4.3 Características demográficas de la población objetivo**¡Error! Marcador no definido.**

3.5 Objetivo Generales y Específicos 25

3.5.1 Objetivo General e indicadores de seguimiento 25

3.5.2 Árbol de objetivos 27

3.6 Alternativas de solución 28

4. MÓDULO PREPARACIÓN 28

4.1 Estudio de necesidades 28

4.2 Análisis técnico de la alternativa 28

Resumen de la alternativa * 28

4.3 Localización de la alternativa 29

4.4 Cadena de valor 29

4.5 Análisis de riesgos 30

5. MÓDULO PROGRAMACIÓN 30

5.1 Indicadores de producto 30

5.2 Esquema Financiero ..... **¡Error! Marcador no definido.**

5.3 Cronograma 30

1. DATOS BÁSICOS DEL PROYECTO

ITEM	DETALLE
Nombre Del Proyecto:	FORTALECIMIENTO DE LA PLANIFICACIÓN Y REGULACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL EN EL MUNICIPIO DE SANTANDER DE QUILICHAO, CAUCA.
Sector	24 – Transporte
Valor Del Proyecto:	$45.000.000
Objetivo:	Fortalecer la capacidad institucional del Municipio de Santander de Quilichao para la planificación, regulación y gestión eficiente del sistema de transporte público municipal
Alcance del proyecto:	Desarrollar y poner en marcha de los instrumentos técnicos, normativos y operativos requeridos para optimizar la gestión del transporte público en el ámbito urbano del municipio.
Fase Del Proyecto:	Inversión
Plazo De Ejecución:	6 meses

2. DIAGNOSTICO

El municipio de Santander de Quilichao presenta una débil capacidad institucional para la planificación, regulación y gestión del sistema de transporte público municipal. Actualmente, la Secretaría de Tránsito y Transporte carece de herramientas técnicas y normativas actualizadas que le permitan ejercer un control efectivo sobre la prestación del servicio y sobre el creciente fenómeno del transporte informal. El Plan Estratégico para el Control del Transporte Informal (PECTI) existente se encuentra desactualizado, lo que limita su efectividad frente a las nuevas dinámicas urbanas, el aumento del parque automotor y la expansión de la motorización informal, especialmente en la modalidad de mototaxismo.

A esta situación se suma la ausencia de un estudio técnico de costos y estructura tarifaria actualizado para el servicio de transporte público municipal. Las tarifas vigentes se han establecido sin sustento técnico reciente, lo que ha generado desequilibrios económicos para los operadores, pérdida de sostenibilidad financiera y malestar entre los usuarios por percepciones de injusticia en el cobro. La falta de estudios de costos también impide al municipio ejercer una regulación efectiva sobre las empresas transportadoras y garantizar condiciones de calidad y accesibilidad.

Estas deficiencias han contribuido a un deterioro en la eficiencia y formalidad del sistema de transporte público, con una oferta desorganizada, competencia desleal entre actores y una débil capacidad de control. Como resultado, se evidencian altos niveles de informalidad, congestión vial, desarticulación con el ordenamiento territorial y falta de información técnica para la toma de decisiones.

En consecuencia, el municipio enfrenta un contexto de baja gobernanza en materia de movilidad, donde la inexistencia de instrumentos actualizados, la debilidad institucional y la falta de estudios técnicos afectan directamente la prestación del servicio, la sostenibilidad del sistema y la calidad de vida de la población urbana. Este panorama justifica la necesidad de fortalecer la capacidad institucional de la administración municipal mediante la actualización del PECTI y la realización de un estudio técnico tarifario, acciones que permitirán contar con bases sólidas para la regulación, el control y la planificación del transporte público en Santander de Quilichao.

2.1 Municipio de Santander de Quilichao

Nombre: Santander de Quilichao.

NIT: 891500269-2

Categoría: CUARTA.

2.1.1 Código DANE: 19698

Gentilicio: Quilichagueño. Otros nombres que ha recibido el municipio: Jamaica de los Quilichao, Tierra de Oro, Ciudad de los Samanes, Villa de Quilichao.

El municipio de Santander de Quilichao se encuentra ubicado en la región norte del Cauca, a 45 Km de Santiago de Cali y 97 Km de Popayán. Con una Temperatura media de 26ºC. Es el municipio más importante del norte del cauca, gracias a su contexto económico y social.

2.1.2 Limites

El municipio de Santander de Quilichao limita al norte con los municipios de Villa Rica y Jamundí, al sur con el municipio de Caldono, al occidente con el Municipio de Buenos Aires, al Oriente con los Municipios de Caloto y Jámbalo. Su posición geográfica respecto al meridiano de Bogotá es de 3º 0' 38" Latitud Norte y 2º 23' 30" latitud Oeste.

Tabla 1. Límites geográficos municipio de Santander de Quilichao

LIMITE	MUNICIPIO
Norte:	Municipio de villa rica
Oriente:	Municipio de Buenos Aires y Jamundí
Sur:	Municipio de Caldono
Occidente:	Municipio de Caloto

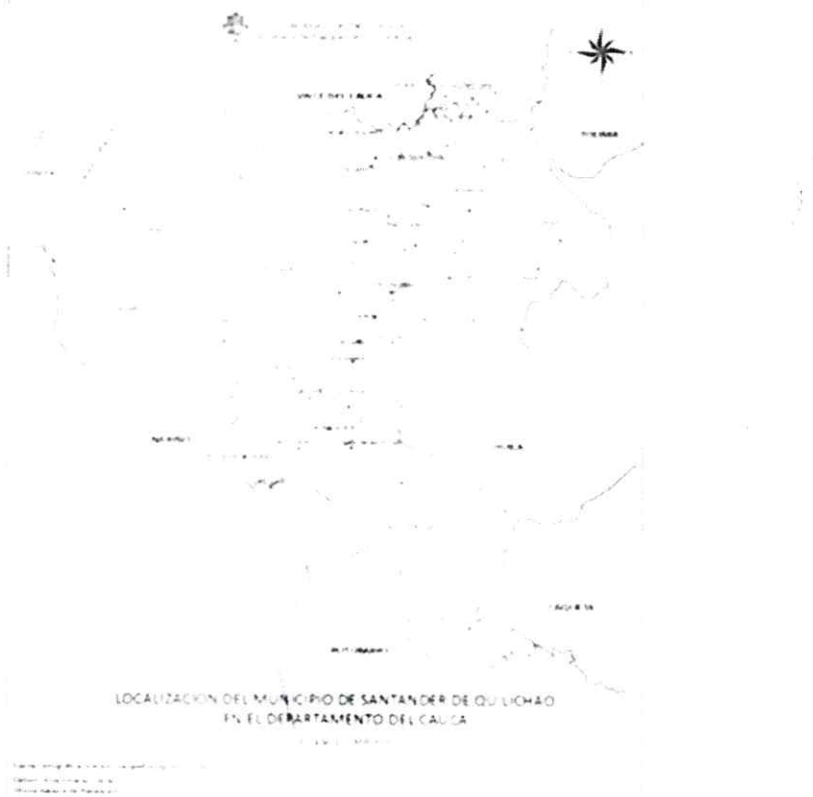
2.1.3 Extensión

La extensión total del municipio de Santander de Quilichao es de 518 Km^2, de la cual la extensión del área urbana representa 8,58 Km2 y la extensión del área rural representa 509,42 Km^2. En cuanto a la altitud, la cabecera municipal se encuentra a 1.071 metros sobre el nivel del mar.

Tabla 2. Extensión Urbana y Rural del municipio de Santander de Quilichao

Municipio	**Extensión Urbana**		**Extensión Rural**		**Extensión Total**	
	Extensión	**Porcentaje**	**Extensión**	**Porcentaje**	**Extensión**	**Porcentaje**
Santander de Quilichao	8,58 Km^2	1,65%	509,42 Km^2	86%	518Km^2	100%

Mapa 1ubicacion geográfica del municipio de Santander de Quilichao



***Fuente**: Unidad de sistemas de información - Oficina Asesora de Planeación Departamental.*

Tabla 3. Ordenamiento Territorial, por área 2021 y 2023

INFORMACIÓN CATASTRAL	**TOTAL PREDIOS 2021**	**TOTAL PREDIOS 2023**
Total de predios	38.841	49.552
Predios urbanos	19.429	23.847

Predios rurales	19.412	24.932
Predios Centro Poblado Mondomo	-	773
Porcentaje de predios urbanos	50,02%	49,70%
Porcentaje de predios rurales	49,98%	50,30%

***Fuente**: DNP a partir de información del IGAC 2021. SUI-IGAC 2023*
Elaboró/Proyectó: Carmen Jackeline Cifuentes Vergara_PU SPOTV

2.1.4 Economía

De acuerdo al diagnóstico de condiciones sociales y económicas del municipio de Santander de Quilichao, la economía del Municipio de Santander proviene en buena parte del sector primario con vocación agropecuaria, donde el café, la caña de azúcar y la yuca entre otros ocupan un renglón muy importante porque generan ingresos a los agricultores. Con los beneficios que trajo la Ley Páez y la instalación de empresas manufactureras, el renglón secundario pasó a ocupar un buen lugar en la economía local y regional, sin desconocer que el sector terciario, el comercio en el casco urbano es fuente generadora de empleo y actividad económica dinámica.

En el sector primario los cultivos más importantes son: la caña de azúcar que ocupa el 47,12% del área sembrada en cultivos transitorios y permanentes según distribución del uso actual del suelo, en segundo lugar, el café con el 23,55%, la piña con el 9,73%, la yuca con el 6,79%, la caña panelera con el 2,78% y el plátano con el 1,87 %. Entre otros cultivos se encuentran: piña, maíz, cítricos, fique, mora, lulo, mango, fríjol, tomate, arroz y habichuela que participan en menor escala. En el área pecuaria hay cría de ganado bovino doble propósito y de ganado porcino. La zona plana (Valle geográfico del Río Cauca), se caracteriza por la explotación a gran escala de la caña de azúcar, de pastos mejorados para el ganado, en la zona de ladera ocupa un lugar relevante el cultivo del café, la yuca, el plátano y cultivos de pan coger.
De acuerdo a la Unidad de planificación rural agropecuaria – UPRA, el último dato de ordenamiento por nivel de producción (2021), los cultivos de mayor producción en el Municipio, fueron:

Cultivos de mayor producción en la entidad

Orden por nivel de producción (2021)	Cultivo	Producción (t)	Rendimiento (t/ha)
Primer cultivo	Caña de Azúcar	50.813,88	12,93
Segundo cultivo	Piña	19.360,00	40,00
Tercer cultivo	Plátano	4.653,00	11,00
Cuarto cultivo	Arroz	3.535,00	5,86
Quinto cultivo	Café	3.359,77	1,00

Fuente: UPRA

La zona plana (Valle geográfico del Río Cauca), se caracteriza por la explotación a gran escala de la caña de azúcar, de pastos mejorados para el ganado, en la zona de ladera ocupa un lugar relevante el cultivo del café, la yuca, el plátano y cultivos de pan coger.

En el área pecuaria se tienen registros de cría de ganado bovino doble propósito y de ganado porcino. De acuerdo a los inventarios pecuarios del Municipio con corte al año 2022, el mayor número de existencia se registran en el inventario aviar (1.544.964), seguido del inventario porcino (35.040) y el inventario bovino (14.531).

En cuanto al desarrollo del sector secundario (industrias) y terciario (servicios) del municipio, este obedece a dos variables; la implementación de la Ley Páez y en segundo lugar el aprovechamiento estratégico de su geografía y ubicación geográfica. Debido al lugar central de Santander de Quilichao en el contexto nortecaucano y departamental, presenta unas características importantes para el desarrollo activo de los tres sectores de la economía en comparación con otros municipios de la misma región, entre ellos vale la pena mencionar:

- Geografía: El municipio cuenta con dos zonas bien definidas: la zona plana, donde inicia el Valle geográfico del Río Cauca y con explotaciones agropecuarias y tecnologías apropiadas. La zona de montaña: con topografía ondulada, con diferencia de pisos térmicos que hacen que el establecimiento de actividades agropecuarias sea muy variado. La infraestructura vial y de comunicaciones es adecuada y están cerca los centros de producción.
- Ubicación geográfica: cercano al principal centro de producción y consumo del suroccidente colombiano, como es Cali; su cercanía al Puerto de Buenaventura, a los puertos secos de Yumbo y Buga y a otras ciudades considerados centros de abastecimiento estratégico.

Estos factores conllevan a posicionar a Santander de Quilichao como uno de los principales territorios para el desarrollo económico del departamento, pero de igual forma afronta grandes retos en desarrollo social, un crecimiento poblacional urbano desorganizado y socavación de capacidades para la prestación de servicios básicos, tanto en el área urbana como en la rural.

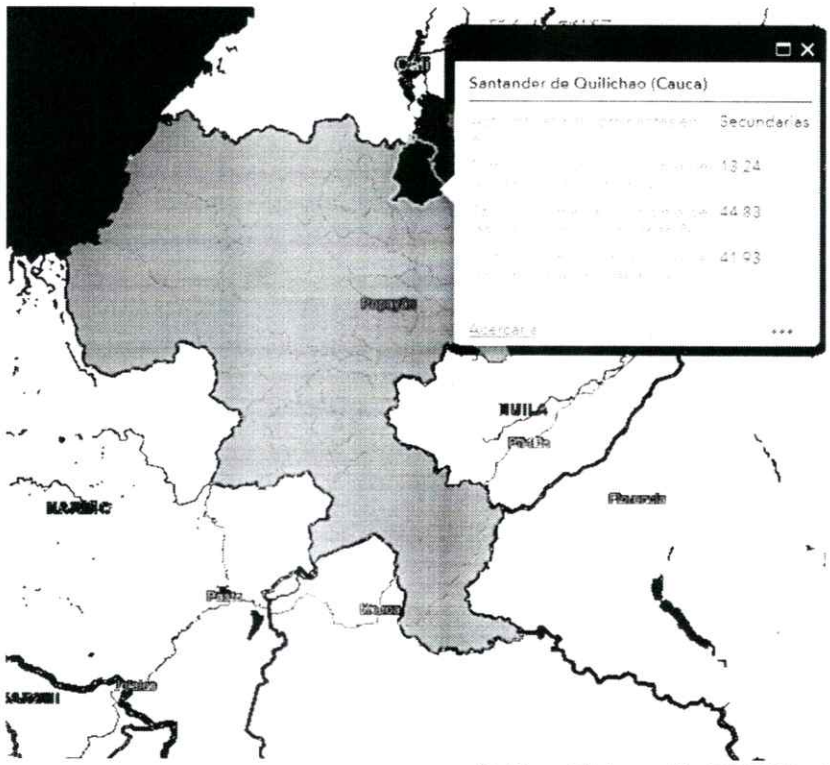
PIB - Valor agregado municipal



Gráfica: Elaboración BPIM Santander de Quilichao
Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda DANE 2018, Proyecciones 2025

De acuerdo al DANE, el último informe disponible data del año 2022, el municipio de Santander de Quilichao presenta una tendencia positiva y sostenida a razón de crecimiento en el valor agregado de su economía interna. El sector secundario y terciario son el de mayor aporte al valor agregado municipal. Esto en correspondencia a las dinámicas de crecimiento comercial de las zonas urbanas y el nacimiento de un sector industrial incipiente y en constante crecimiento.

De acuerdo a estos resultados, las actividades económicas de mayor peso en el municipio corresponden al sector secundario de la economía (industrias manufactureras y construcción), con una participación total del 44,83. Seguido se encuentran las actividades del sector terciario (suministro de electricidad, gas, vapor, aire acondicionado, comercio al por mayor y al por menor, transporte, alojamiento, servicios de comida, información y comunicaciones, actividades financieras, actividades profesionales, actividades artísticas, administración púbica), con una participación del 41,93. Por último el sector primario (agricultura, ganadería, caza, explotación de minas y canteras), el cual aporta un total de 13,24 puntos al total del agregado de la economía municipal.



Gráfica: Elaboración BPIM Santander de Quilichao
Fuente: DANE 2018, Valor agregado y actividades económicas - municipios (2021 - 2022)

A nivel departamental la economía del municipio de Santander de Quilichao fluctúa entre la segunda y tercera con mayor peso relativo. Del PIB departamental, Santander aportar el 18,8% del valor agregado total en el sector secundario, el 7,72% del valor agregado total en el sector terciario y un 6,53% del valor total agregado del sector primario del departamento del Cauca.

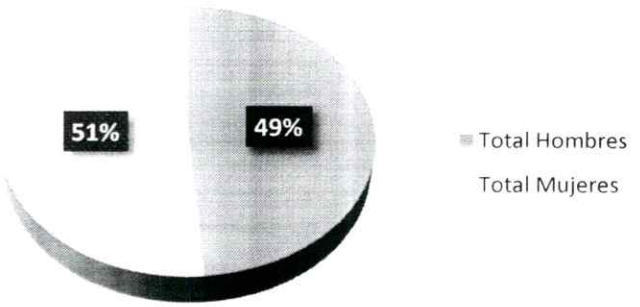
En total se ubica como el segundo municipio con el mayor PIB del departamento, solo por detrás del municipio capital Popayán y seguido por el municipio vecino Caloto. Ambos municipios del norte del departamento del Cauca, representan un peso relativo del 20,2% en el valor agregado departamental (10,1% cada uno).



Gráfica Elaboración BPIM Santander de Quilichao
Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda DANE 2018, Proyecciones 2025

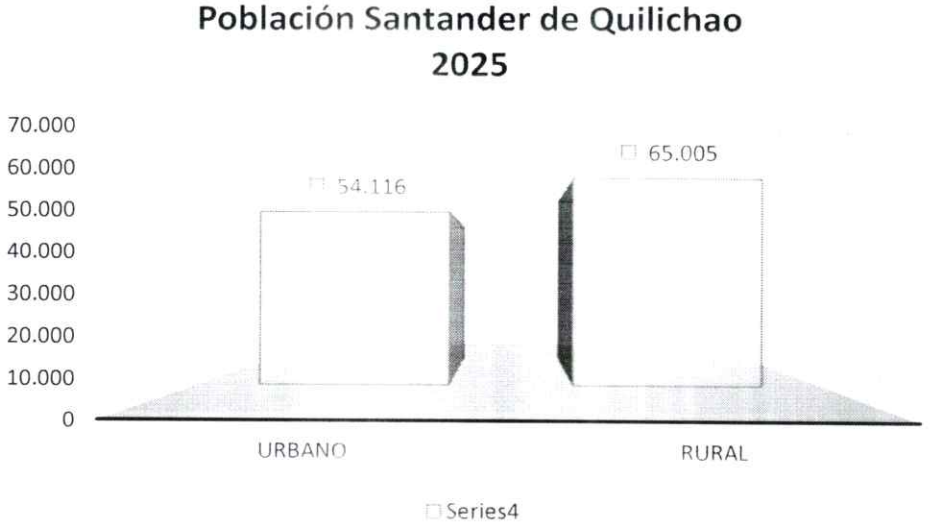
2.1.5 Población

La población del municipio de Santander de Quilichao para el año 2025 según las Proyecciones del Censo nacional de Población y vivienda 2018, del Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas DANE, es de **119.121** habitantes. **61.084** (51,3%) mujeres y **58.037** (48,7%) hombres.



Gráfica: Elaboración BPIM Santander de Quilichao
Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda DANE 2018, Proyecciones 2025

De acuerdo al DANE, la distribución de la población es **54.116** (45,4%) personas en la zona urbana y **65.005** (54,6%) personas en la zona rural dispersa.



Gráfica: Elaboración BPIM Santander de Quilichao
Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda DANE 2018, Proyecciones 2025

Esto es acorde a que es un municipio rural, de vocación agrícola pero empobrecido en su zona rural. El desarrollo económico del territorio se ve jalonado por las industrias manufactureras, servicios de construcción, servicios y por último el aporte agrícola y pecuario, mientras que la zona rural concentra un 9% más de población en comparación con la cabecera municipal.

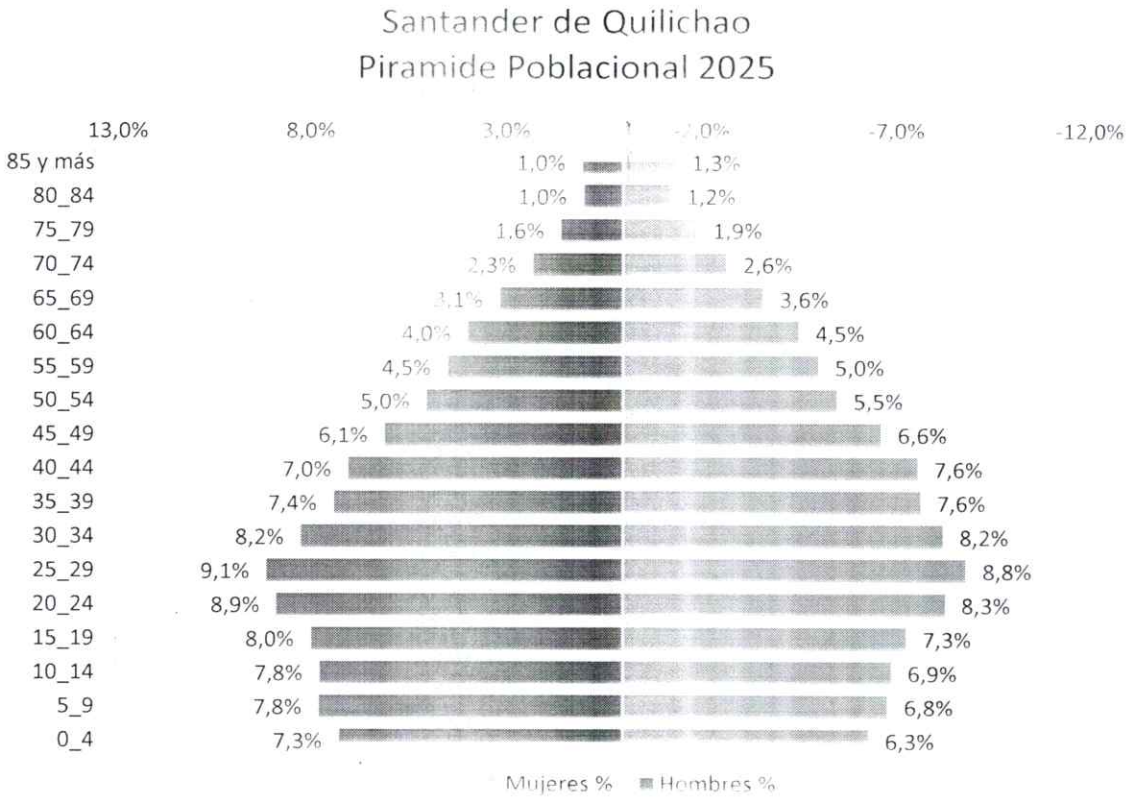
2.1.5.1 Distribución por edad

En la tabla 4. se presenta la población del municipio de Santander de Quilichao por género y rangos de edad, según los datos de las proyecciones Censo 2018, DANE.

Tabla 4. Población Santander de Quilichao por sexo y edad

Santander de Quilichao - 2025 Grupos Quinquenales de Población por Sexo			
Grupos Quinquenales	Hombres	Mujeres	Total
TOTAL	58037	61084	119121
0_4	4213	3854	8067
5_9	4514	4153	8667
10_14	4499	4208	8707
15_19	4629	4438	9067
20_24	5152	5056	10208
25_29	5302	5387	10689
30_34	4784	5022	9806
35_39	4293	4663	8956
40_44	4078	4617	8695
45_49	3534	4047	7581
50_54	2913	3353	6266
55_59	2594	3059	5653
60_64	2294	2751	5045
65_69	1821	2186	4007
70_74	1331	1613	2944
75_79	914	1141	2055
80_84	575	731	1306
85 y más	597	805	1402

Fuente: *DANE - Proyecciones de población 2.024. Censo 2018.*



Gráfica: Elaboración BPIM Santander de Quilichao
Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda DANE 2018, Proyecciones 2025

De acuerdo a la pirámide poblacional del municipio de Santander de Quilichao para el año 2025, se observa una población en pleno proceso de transición demográfica, una población ampliamente joven. La pirámide presenta dos momentos; un primer momento con una base ancha a partir de los 25 y que se estrecha rápidamente al aumentar la edad, reflejo de dinámicas demográficas de alta natalidad y alta mortalidad. El segundo momento, se encuentra en una estabilización y tendencia a disminuir en edades inferiores a los 25 años. Esto impulsado por bajas tasas de fecundidad, consecuencia de políticas de "control de nacimientos" o de "planificación familiar" implementadas desde mediados de los años 80's y 90's. El municipio aumenta su base de población anciana con edades superiores a los 80 años, generando mayor carga en los servicios de salud prestados en el territorio, mayores cargas pensionales, entre otros aspectos referentes al bienestar social de la población adulto mayor en Colombia.

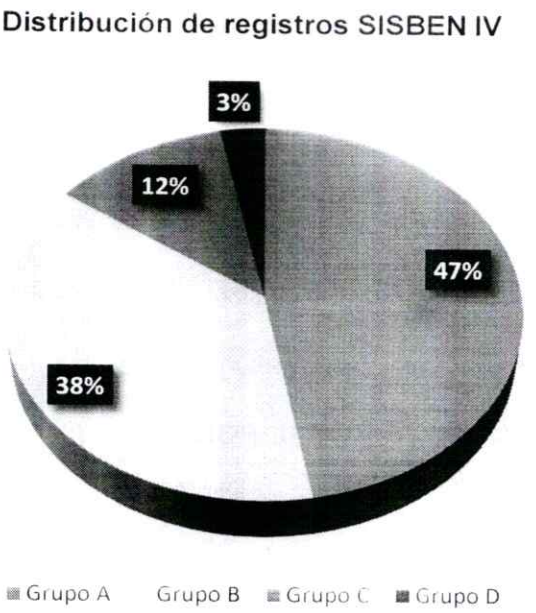
De igual forma, una pirámide ancha en el sector poblacional joven (el 35% de la población se concentra entre los 20 a 35 años), generando una presión en la demanda de servicios habitacionales, laborales, deportivos y recreativos. Insinúa la necesidad de generar soluciones de vivienda óptimas, ampliación de la cobertura de servicios básicos domiciliarios,

garantizar un incremento sostenido en la oferta laboral del municipio, al igual que la necesidad de garantizar servicios deportivos y recreacionales para un segmento poblacional altamente activo.

Registros Población SISBEN IV

El SISBEN IV corresponde a un instrumento que permite al Estado ordenar a la población civil colombiana de acuerdo a sus capacidades para la generación de ingresos y condiciones de vida, de tal forma que permita a los entes territoriales y la nación, focalizar de manera rápida y objetiva la inversión social, en aquellos grupos poblacionales en situación de pobreza y alta vulnerabilidad.

A continuación, se presenta gráficamente los registros de SISBEN IV para el municipio de Santander de Quilichao, año 2023



El municipio de Santander de Quilichao aumentó en 19,7 puntos porcentuales la población registrada en SISBEN IV, del año 2022 al año 2023. El mayor aumento se registra en el número de personas que ingresaron al Grupa A (Población en pobreza extrema), con una variación anual de 37,2%. Mientras que disminuye en -30,9% el total de población registrada en el grupo D (Población no pobre, no vulnerable). Este tipo de movilidad social genera una serie de retos para las administraciones municipales; primero, generar políticas de mayor impacto y alcance para la atención de población en condiciones de pobreza a nivel municipal. Segundo, fortalecer los procesos internos administrativos que conlleven a una mayor

eficiencia en los procesos de aplicación de las fichas de registro de hogares en el SISBEN IV, disminuyendo el número de sub registros y aportando información de mayor veracidad al momento de categorizar un hogar en los grupos definidos por el SISBEN IV.

En la tabla 5.se presenta un resumen del registro arrojado por el SISBEN IV para los años 2022 y 2023.

Tabla 6. Registros población SISBÉN, Santander de Quilichao.

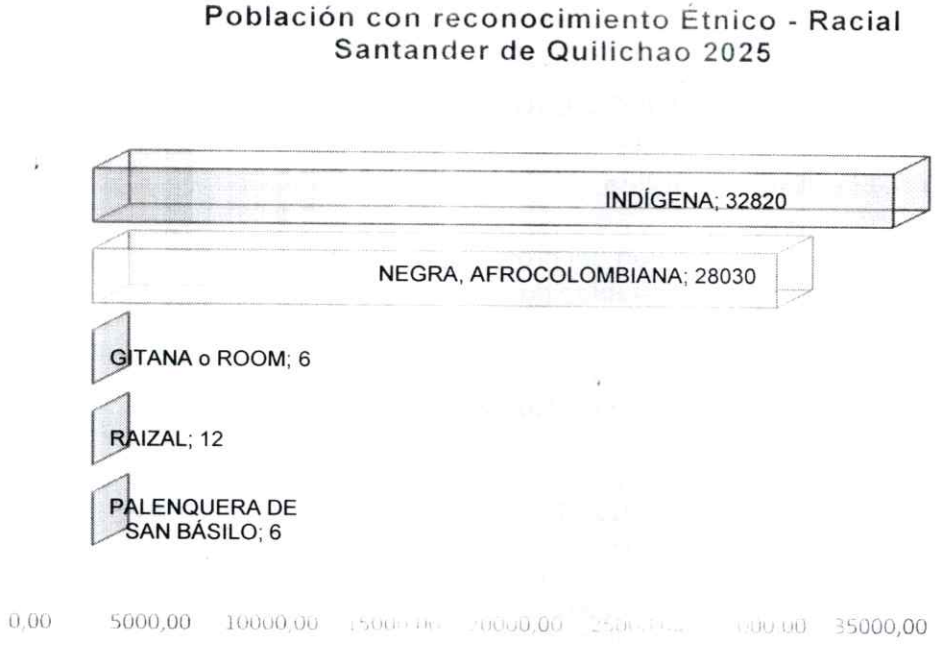
CATEGORÍA	INDICADOR	Año 2022	Año 2023	UNIDAD DE MEDIDA
Información SISBEN IV	Total Fichas	33.403	45.033	Registros - Fichas
Información SISBEN IV	Total Hogares	42.141	51.904	Registros - Hogares
Información SISBEN IV	Total Personas	65.384	78.318	Registros - Personas
Información SISBEN IV	Grupo A	30.848	42.322	Personas
Información SISBEN IV	Grupo B	24.626	29.102	Personas
Información SISBEN IV	Grupo C	7.919	9.519	Personas
Información SISBEN IV	Grupo D	1.991	1.375	Personas

Elaboró/ Proyectó /Elaboró: Carmen Jackeline Cifuentes Vergara_PU SPOTV

Tabla 7. Población Étnica 2024

GRUPO ÉTNICO	TOTAL POBLACIÓN	PORCENTAJE
INDÍGENA	32.429	27,47%
NEGRA, AFROCOLOMBIANA	27.748	23,51%
GITANA o ROOM	6	0,01%
RAIZAL	12	0,01%
PALENQUERA DE SAN BASILIO	6	0,01%
	60.201	

La Población étnica total corresponde a 60.201 personas, equivalente al 51 % del total de la población del municipio de Santander de Quilichao. El grupo de mayor representatividad poblacional étnica corresponde a la población indígena, con una participación del 53,87%, seguido de la población afrocolombiana con un 46,09% del total de población étnica. Esto de acuerdo al censo nacional de población y vivienda 2018.



Gráfica: Elaboración BPIM Santander de Quilichao
Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda DANE 2018, Proyecciones 2025

2.1.6 Antecedentes (Línea Base)

En el año 2019, la Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio de Santander de Quilichao adelantó un estudio técnico para la determinación de la tarifa del servicio de transporte público colectivo municipal, con el propósito de establecer una base metodológica que permitiera calcular las tarifas de manera objetiva y conforme a los lineamientos del Ministerio de Transporte. Este estudio constituyó un avance importante para la regulación del sistema, pues permitió contar con una estructura de costos que, en su momento, reflejaba las condiciones operativas, económicas y de demanda del servicio.

Año Base	Unidad de medida	Línea base
2019	Documentos realizados	1

3. MÓDULO DE IDENTIFICACIÓN

3.1 Contribución a la política pública

A continuación, se presenta la contribución del proyecto al cumplimiento de la política pública nacional, departamental y municipal, establecida en los planes de desarrollo y su gestión institucional.

3.1.1 Contribución al Plan Nacional de Desarrollo

Programa:	2402- Infraestructura red vial regional
Plan Nacional de Desarrollo:	(2022-2026) Colombia Potencia Mundial de la Vida
Transformación:	Derecho Humano a la alimentación
Pilar:	Acceso físico a alimentos
Catalizador:	Transporte eficiente a lo largo de la cadena logística agropecuaria.
Componente:	Protocolo de atención prioritaria.

Fuente: Plan de Desarrollo Nacional, 2022-2026.

3.1.2 contribución al Plan de desarrollo departamental o sectorial

Plan Departamental de Desarrollo:	PLAN DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL CAUCA 2024 – 2027 "LA FUERZA DEL PUEBLO"
Línea Estratégica:	Competitividad para el crecimiento económico y el desarrollo social
Programa:	Programa 2. Infraestructura vial y conectividad regional

Fuente: Plan de Desarrollo Departamental del Cauca 2024-2027

3.1.3 Contribución al Plan de Desarrollo Distrital o Municipal

Plan Municipal distrital o Municipal:	Quilichao Somos Todos
Pilar:	1 - Quilichao planificado, ordenado y de gobierno abierto
Programa:	2402 – Infraestructura Red Vial Regional

Fuente: Plan de Desarrollo Municipal 2024-2027

3.2 Problemática

3.2.1 Descripción de la situación existente con relación al problema

El Municipio de Santander de Quilichao presenta deficiencias en la planificación, regulación y control del sistema de transporte público municipal, reflejadas en una prestación del servicio con baja cobertura, limitada calidad y escasa articulación con el ordenamiento territorial y los planes de movilidad urbana. Actualmente, el sistema de transporte público colectivo opera

sin contar con instrumentos actualizados de planificación y regulación que orienten la gestión del servicio, tales como:

- ✓ Plan de Movilidad o Plan Maestro de Transporte actualizado.
- ✓ Reglamentación municipal para operación, frecuencias, tarifas y control del transporte público.
- ✓ Sistema de información para el seguimiento de rutas, vehículos y concesiones.

3.2.2 Justificación del proyecto

El proyecto "Fortalecimiento de la planificación y regulación del sistema de transporte público municipal en el Municipio de Santander de Quilichao, Cauca" se justifica en la necesidad urgente de mejorar la capacidad institucional y técnica de la administración municipal para garantizar un sistema de transporte público eficiente, seguro y sostenible, acorde con las condiciones actuales de crecimiento urbano y movilidad.

En la actualidad, el municipio enfrenta serias limitaciones en la gestión del transporte público, reflejadas en la desactualización de los instrumentos técnicos de planificación, la falta de estudios recientes de costos y tarifas, y el aumento del transporte informal que afecta la operación de los servicios autorizados. La Secretaría de Movilidad, como autoridad competente, carece de herramientas técnicas y normativas actualizadas que respalden sus decisiones y acciones de control, lo que impide una regulación efectiva y una planeación basada en evidencia.

El Plan Estratégico para el Control del Transporte Informal (PECTI) existente ya no responde a la realidad actual del municipio ni a las dinámicas socioeconómicas y territoriales que han cambiado considerablemente en los últimos años. La actualización de este instrumento permitirá definir estrategias operativas y administrativas modernas para el control del transporte informal, mejorar la organización del servicio público y fortalecer la autoridad local en su capacidad de gestión y fiscalización.

De igual forma, la realización del estudio técnico de costos para la determinación de la tarifa del transporte público es una acción prioritaria, dado que el último estudio fue elaborado en 2019 y sus resultados han perdido vigencia ante la variación de precios, insumos, demanda y condiciones de operación. Actualizar esta información es esencial para establecer tarifas justas, sostenibles y socialmente equilibradas que aseguren la viabilidad económica de los operadores y el acceso equitativo de los usuarios al servicio.

Desde la perspectiva del interés público, este proyecto contribuye al fortalecimiento de la gobernanza local en movilidad, al dotar al municipio de herramientas técnicas y normativas

para la toma de decisiones informadas, promover la formalización del transporte, reducir la informalidad y mejorar la calidad del servicio. Asimismo, se alinea con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026, que promueve la movilidad sostenible y segura, y con las metas del Plan de Desarrollo Municipal 2024–2027 "Quilichao Avanza", orientadas al ordenamiento territorial, la eficiencia institucional y la calidad de vida urbana.

En síntesis, el proyecto se justifica porque permitirá fortalecer la institucionalidad municipal, actualizar los instrumentos de gestión del transporte público, mejorar la regulación tarifaria y controlar la informalidad, generando condiciones más equitativas, sostenibles y seguras para la movilidad de los habitantes de Santander de Quilichao.

3.2.3 Marco legal normativo:

Ley 80 de 1993 numerales 7 y 12 artículo 25, ley 115 de 1994 art 27, 28, 29, ley 1474 de 2011, ley 769 de 2002, ley 1383 de 2010, ley 4170 de 2011, ley 1150 de 2007, ley 816 de 2003, decreto 4881 de 2008 y decreto 1082 de 2015.

3.2.4 Magnitud actual del problema – Indicadores de referencia

La magnitud del problema en el municipio de Santander de Quilichao se evidencia en el crecimiento sostenido de la informalidad en el transporte público, la pérdida de capacidad institucional para ejercer control efectivo sobre el sistema y la ausencia de información técnica actualizada que oriente la toma de decisiones en materia tarifaria y de planificación.

Actualmente, se estima que entre el 40 % y el 50 % de los desplazamientos urbanos en el municipio se realizan a través de modos informales de transporte, principalmente mototaxismo y vehículos no autorizados, lo que demuestra la alta dependencia de la población hacia servicios no regulados. Esta situación se agrava por la limitada cobertura y frecuencia del transporte público formal, que no logra responder a la demanda creciente generada por la expansión urbana y el aumento del parque automotor.

3.2.5 Problema central

Poca capacidad institucional para planificar, regular y controlar el sistema de transporte público en el municipio de Santander de Quilichao.

3.2.6 Causas

3.2.6.1 Causas directas

- ✓ Desactualización de los Planes Estratégicos y Estudios Técnicos para el control del Transporte Informal (PECTI) y las tarifas del transporte público.

3.2.6.3 *Causas indirectas*

- ✓ Crecimiento urbano acelerado y aumento del parque automotor sin una estrategia integral de movilidad.
- ✓ Falta de coordinación técnica y financiera para la actualización de los instrumentos de planificación.

3.2.7 Efectos

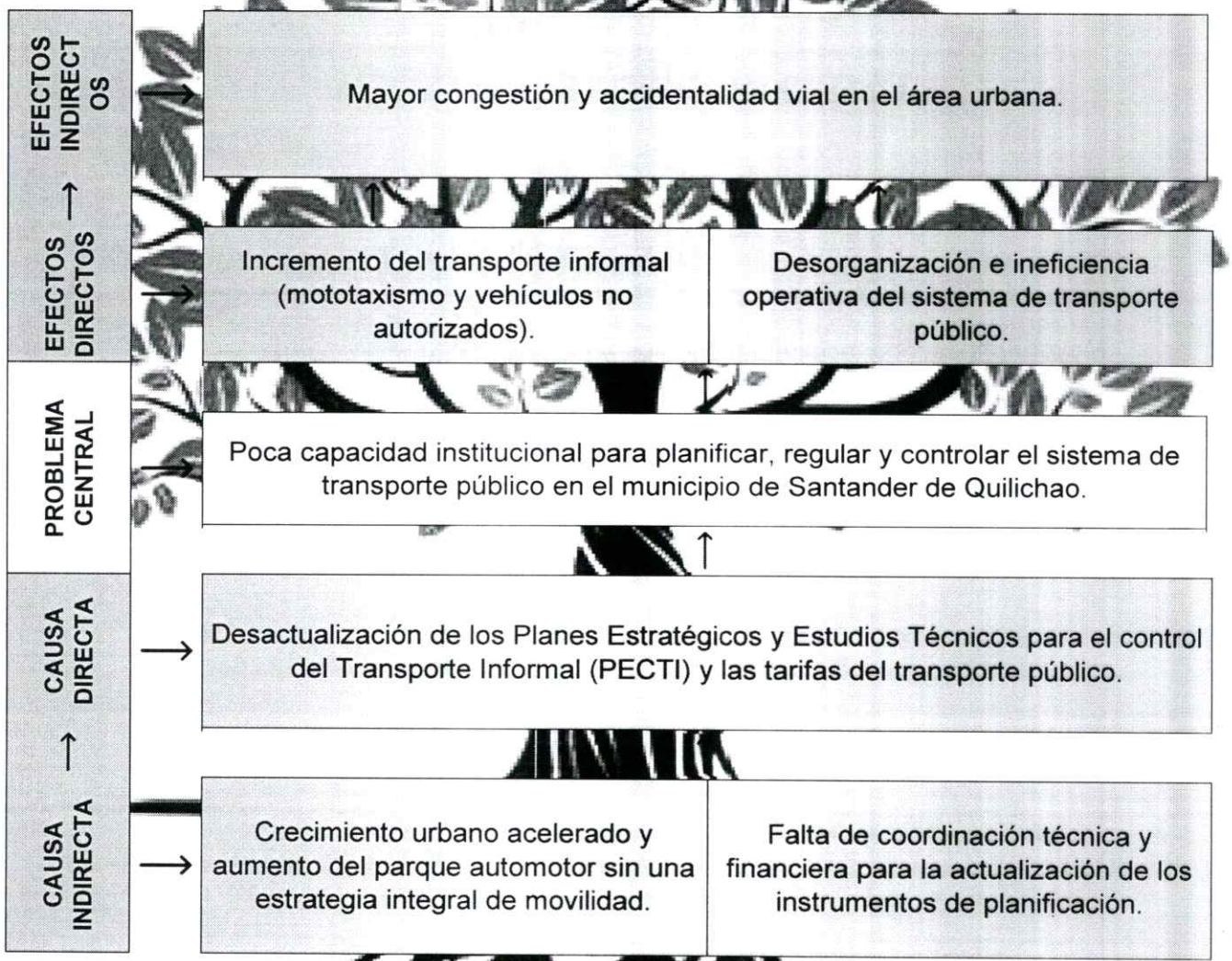
3.2.7.1 *Efectos directos*

- ✓ Incremento del transporte informal (mototaxismo y vehículos no autorizados).
- ✓ Desorganización e ineficiencia operativa del sistema de transporte público.

3.2.7.2 *Efectos indirectos*

- ✓ Mayor congestión y accidentalidad vial en el área urbana.

3.2.8 Árbol de problema



3.3 Análisis de participantes

3.3.1 Identificación de los participantes

Tabla 3 Identificación de participantes en el proyecto

Actor	Entidad	Posición	Intereses O Expectativas	Contribución Y Gestión
Otro	Empresas operadoras del transporte público municipal	Beneficiario	Disponer de un marco tarifario justo y actualizado; operar bajo condiciones de competencia legal y sostenible.	Aportar información operativa y financiera para la actualización del estudio tarifario; participar en la validación técnica del PECTI.
Otro	Usuarios del transporte público (comunidad urbana)	Beneficiario	Mejorar la calidad, seguridad, accesibilidad y cobertura del transporte público municipal.	Participar en espacios de socialización y veeduría ciudadana sobre la aplicación de las nuevas tarifas y control de la informalidad.
Municipal	SANTANDER DE QUILICHAO - CAUCA	Cooperante	Contar con herramientas técnicas y normativas actualizadas (PECTI y estudio tarifario) para ejercer control, planificación y regulación eficiente del transporte público.	Liderar la ejecución técnica del proyecto, suministrar información, facilitar la actualización del PECTI, apoyar la supervisión y adoptar los instrumentos formulados.

3.3.2 Análisis de los participantes

El proyecto involucra una amplia gama de actores institucionales, sociales y económicos, cuyas acciones e intereses influyen directamente en el desempeño del sistema de transporte público. A continuación se analiza su papel en torno al problema central y su posible aporte a la solución.

La secretaría de Movilidad es el actor más directamente relacionado con el problema central, pues su débil capacidad técnica e institucional limita la planificación, regulación y control del transporte público. Tiene un alto interés en el proyecto, ya que los resultados fortalecerán su gestión mediante la actualización del PECTI y la elaboración del estudio tarifario. Su nivel de influencia es alto, dado que liderará la ejecución técnica, coordinará los insumos de información y será responsable de adoptar los instrumentos formulados. La Secretaría es el principal beneficiario directo y su compromiso es clave para la sostenibilidad del proyecto.

Las empresas operadoras del transporte público municipal conforman el sector privado formal que presta el servicio de transporte público en el municipio. Son beneficiarios indirectos, con interés alto, pues la actualización tarifaria y el control de la informalidad impactan directamente su sostenibilidad económica. Su nivel de influencia es medio, dado que participan como fuente de información y validación técnica de los estudios. Su compromiso es proporcionar datos operativos, participar en mesas de concertación y acoger las medidas derivadas del nuevo marco regulatorio.

Los usuarios del transporte público constituyen la población beneficiaria final, ya que el proyecto busca mejorar la calidad, cobertura, seguridad y sostenibilidad del servicio. Tienen alto interés, aunque su influencia individual es baja, la participación ciudadana organizada a través de veedurías o asociaciones puede reforzar la transparencia y control social del proceso. Son beneficiarios clave, cuya satisfacción legitima el impacto del proyecto.

3.4 Población

3.4.1 Población afectada por el problema

Tipo de población *	Personas
Número*	119.121
Fuente de la información *	Proyección DANE 2018 - 2025
Localización*	Municipio de Santander de Quilichao

3.4.2 Población objetivo de la intervención

Tipo de población *	Personas
Número*	119.121
Fuente de la información *	Proyección DANE 2018 - 2025
Localización*	Municipio de Santander de Quilichao

3.4.3 Regionalización de Recursos – Beneficiarios por producto

Producto: 2402138 – Documentos de Estudios Técnicos

Clasificación	Detalle	Número de personas	Fuente de información
Etapa del ciclo de vida	Primera infancia 0 – 5 años		
Etapa del ciclo de vida	Infancia 6 – 11 años		
Etapa del ciclo de vida	Adolescencia 12- 18 años		
Etapa del ciclo de vida	Juventud 14 – 26 años		
Etapa del ciclo de vida	Adultez 27 – 59 años		
Etapa del ciclo de vida	Vejez 60 años y más		
Etaria (Edad)	0 a 14 años	25.441	PROYECCIÓN DANE 2025

Etaria (Edad)	15 a 19 años	9.067	PROYECCIÓN DANE 2025
Etaria (Edad)	20 a 59 años	67.854	PROYECCIÓN DANE 2025
Etaria (Edad)	Mayor de 60 años	16.759	PROYECCIÓN DANE 2025
Grupos étnicos	Pueblos Indígenas		
Grupos étnicos	Población Afrocolombiana		
Grupos étnicos	Comunidades Afrocolombianas		
Grupos étnicos	Comunidades Raizales		
Grupos étnicos	Pueblo Rom		
Grupos étnicos	Población Mestiza		
Grupos étnicos	Comunidades Negras		
Grupos étnicos	Comunidades Palenqueras		
Género	Masculino		
Género	Femenino		
Población Vulnerable	Personas en Reincorporación (Acuerdos de Paz)		
Población Vulnerable	Personas en Reintegración exintegrantes de Grupos Armados Organizados y otros en tránsito a la vida civil		
Población Vulnerable	Desplazados		
Población Vulnerable	Personas con discapacidad		
Población Vulnerable	Víctimas de otros hechos diferentes al desplazamiento		

3.4.4 Focalización

Código y nombre del producto *En caso de no aplicar escriba (N/A)*	**Política** *En caso de no aplicar escriba (N/A)*	**Personas beneficiadas** *En caso de no aplicar escriba (N/A)*
N/A	**N/A**	**N/A**

Categoría *En caso de no aplicar escriba (N/A)*	**Meta de la categoría** *En caso de no aplicar escriba (N/A)*	**Fuente de financiación** *En caso de no aplicar escriba (N/A)*	**Costo de la categoría**
N/A	**N/A**	**N/A**	**N/A**

3.5 Objetivo Generales y Específicos

3.5.1 Objetivo General e indicadores de seguimiento

Problema central*

Poca capacidad institucional para planificar, regular y controlar el sistema de transporte público en el municipio de Santander de Quilichao.

Objetivo general – Propósito

Fortalecer la capacidad institucional del Municipio de Santander de Quilichao para la planificación, regulación y gestión eficiente del sistema de transporte público municipal

Objetivos Específicos Directos

- ✓ Actualizar los Planes Estratégicos y Estudios Técnicos para el Control del Transporte Informal (PECTI) y las tarifas del transporte público

Objetivos Específicos Indirectos

- ✓ Promocionar las estrategias de formalización y control social del transporte informal.
- ✓ Coordinar técnica y financieramente la actualización de los instrumentos de planificación

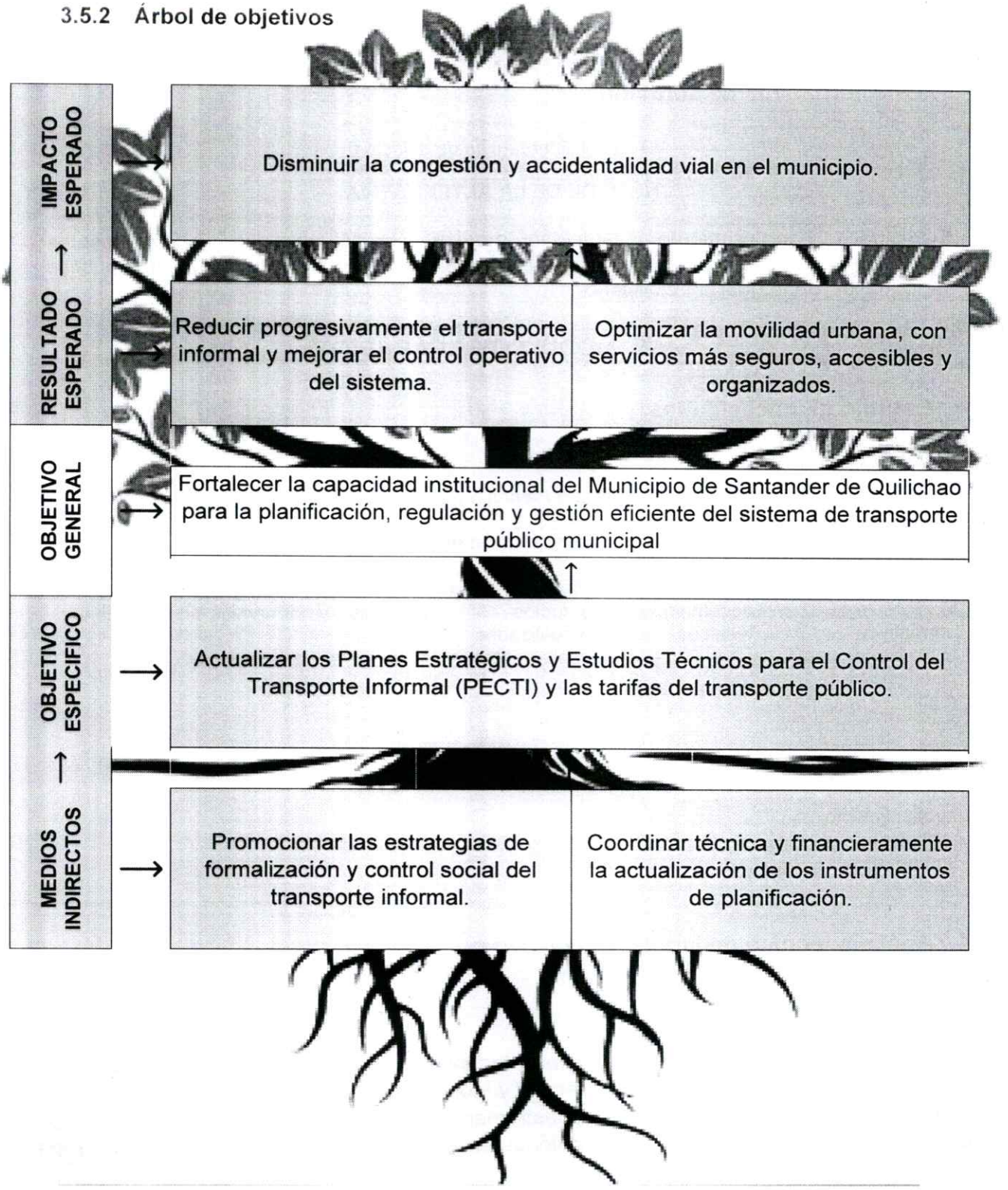
Resultado Esperado

- ✓ Reducir progresivamente el transporte informal y mejorar el control operativo del sistema.
- ✓ Optimizar la movilidad urbana, con servicios más seguros, accesibles y organizados

Impacto Esperado

- ✓ Disminuir la congestión y accidentalidad vial en el municipio.

3.5.2 Árbol de objetivos



3.6 Alternativas de solución

Tabla 4 Alternativas de solución

NOMBRE DE LA ALTERNATIVA
Alternativa 1: Fortalecimiento institucional mediante la actualización de instrumentos técnicos y normativos para la planificación, regulación y control del transporte público municipal en Santander de Quilichao.

4. MÓDULO PREPARACIÓN

4.1 Estudio de necesidades

4.1.1 Bien o servicio a entregar o demanda a satisfacer

Tabla 5 Bienes o Servicios

Bien o servicio	Medido a través de	Descripción de la oferta	Descripción de la demanda
Instrumentos técnicos y normativos actualizados para la planificación, regulación y control del transporte público municipal, complementados con el fortalecimiento institucional de la autoridad de tránsito.	Número de documentos técnicos	Planes estratégicos y estudios técnicos actualizados e implementados	Falta de instrumentos técnicos y normativos sin implementar

4.2 Análisis técnico de la alternativa

Resumen de la alternativa *

La alternativa consiste en fortalecer la capacidad institucional del Municipio de Santander de Quilichao para la planificación, regulación y control del sistema de transporte público municipal, mediante la actualización de instrumentos técnicos y normativos y la realización de estudios técnicos que soporten decisiones en materia de movilidad y sostenibilidad del servicio.

El proyecto se estructura en dos componentes principales:

- ✓ Actualización y fortalecimiento del Plan Estratégico para el Control del Transporte Informal (PECTI).
- ✓ Realización del estudio técnico de costos para la determinación de la tarifa del servicio de transporte público municipal.

Desarrollar y poner en funcionamiento los instrumentos técnicos y administrativos que permitan al municipio planificar, regular y controlar de forma eficiente el sistema de transporte público, garantizando la formalización del servicio, la sostenibilidad económica y la mejora de la movilidad urbana.

4.3 Localización de la alternativa

4.3.1 Localización

Región	Departamento	Municipio	Centro Poblado	resguardo	Especifica
Pacifico	Cauca	Santander de Quilichao	----------	----------	Urbano y Rural

4.4 Cadena de valor

CADENA DE VALOR						
Objetivo General del Proyecto: Fortalecer la capacidad institucional del Municipio de Santander de Quilichao para la planificación, regulación y gestión eficiente del sistema de transporte público municipal						
Objetivo específico	**Producto**	**Indicador de Producto**	**Meta PDM**	**Actividad / Entregable**	**Insumo**	**Costo**
ualizar los nes ratégicos y udios Técnicos a el control del nsporte ormal (PECTI) y tarifas del nsporte público.	2402138 – Documentos de estudios técnicos	Documentos de estudios técnicos realizados	M149	*Entregable 1:* Documento con análisis del estudio técnico	Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	$25.000.000
				Entregable 2: Documento con los resultados del estudio técnico		$20.000.000
sto total de la alternativa (proyecto)						$45.000.000

….. *NOTAS:*

1. *En caso de tener más actividades agregar fila a tabla de CADENA DE VALOR.*

4.5 Análisis de riesgos

Tipo de riesgo	Descripción del riesgo	Probabilidad	Impacto	Efectos	Medidas de Mitigación
1. Propósito objetivo general					
Financieros	Pocos recursos económicos para la contratación	3. Moderado	4. Mayor	Demoras y dificultades en la realización de los planes estratégicos y estudios técnicos	Gestionar los recursos necesarios para Ejecutar los planes estratégicos y estudios técnicos
2. Componente (nombre del producto)					
De calendario	Poco tiempo para la contratación	3. Moderado	4. Mayor	Incumplimiento de metas del PDM	Realizar una buena planeación de actividades
3. Actividad (nombre de la actividad)					
Administrativos	Demoras en la revisión de los procesos contractuales	4. Probable	3. Moderado	Retrasos en la prestación de los servicios	Gestionar la oportuna revisión en la oficina jurídica

5. MÓDULO PROGRAMACIÓN

5.1 Indicadores de producto

Código y nombre del Producto:	2402138 - Documentos de estudios técnicos	Código y nombre del Indicador de producto:	240213800 - Documentos de estudios técnicos realizados
Medido a través de:	Número (MGA)	Unidad de medida del indicador:	Número
Meta del producto *(vigencia actual)*:	1 documento técnico realizado	Meta del indicador de producto *(vigencia actual)*:	4 documentos de estudios técnicos realizados
Costo total del producto:	$45.000.000	Es acumulativo SI/NO	SI
		Es principal SI/NO	SI

5.2 Cronograma

Anexar cronograma

CRONOGRAMA				MESES *(marque con una x)*											
Producto	**Actividad**	**Vigencia**	**Plazo (Meses)**	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**

2402138 - Documentos de estudios técnicos	*Entregable 1:* Documento con análisis del estudio técnico	2026	6				x	x	x	x	x				
2402138 - Documentos de estudios técnicos	*Entregable 2:* Documento con los resultados del estudio técnico	2026	6				x	x	x	x	x				

MIRELLA FRANCO MUÑOZ
Secretaria de Movilidad

Anexos: tres documentos adjuntos.

Redactor(a)/transcriptor(a): Leidy Marcela Obando León – Contratista Sec. Movilidad
Sub serie documental: Proyectos