Documento Conpes

3637

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

SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÙBLICO DE PASAJEROSPARA EL MUNICIPIO DE SINCELEJO

Ministerio de Hacienda y Crédito Público
Ministerio de Transporte
DNP: DIES-GEINF

Versión aprobada

Bogotá D.C., 1 de febrero de 2010

Resumen

Este documento presenta el proyecto: "Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para la Ciudad de Sincelejo", el cual tiene como objetivo desarrollar un sistema de transporte y responde a la necesidad estructural de desarrollar una movilidad adecuada para la ciudad.

El proyecto se enmarca dentro del Programa Nacional de Transporte Urbano establecido en el Documento Conpes 3167 de 2002 y responde a la necesidad de establecer un sistema que estructure el ordenamiento de la ciudad y permita un mejor planeamiento de la misma.

Clasificación: G673.

Palabras claves: Transporte público, sistema estratégico, Sincelejo, recaudo integrado, SETP.

CONTENIDO

I. INTRODUCCIÓN 4

II. ANTECEDENTES 4
A. Jurídicos 4
B. Justificación 5

III. MARCO CONCEPTUAL 7

IV. DIAGNÓSTICO 8

V. OBJETIVOS 11
A. Operacional 11
B. Infraestructura. 13
C. Institucional 14

VI. IMPACTO DEL PROYECTO 14
A. Impacto técnico económico 14
B. Impacto físico espacial 15
C. Impacto socio ambiental 16

VII. ORGANISMOS DE EJECUCIÓN 16

VIII. PLAN DE ACCIÓN 17
A. Operacional 17
B. Infraestructura 17
C. Institucional 18

IX. COSTOS DEL PROYECTO 19

X. FINANCIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PARA EL SETP DEL MUNICIPIO DE SINCELEJO 20

XI. ELEMENTOS ELEGIBLES - COFINANCIABLES POR LA NACION 21

XII. COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO 23

XIII. CONDICIONES NECESARIAS PARA LA PARTICIPACIÓN DE LA NACIÓN 24

XIV. MECANISMOS DE SEGUIMIENTO 25

XV. RECOMENDACIONES 26

XVI. BIBLIOGRAFÍA 28

XVII. ANEXOS 29

I. INTRODUCCIÓN

Este documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES, los términos para la participación de la Nación en el Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para el municipio de Sincelejo y su determinación como de importancia estratégica. Este proyecto está incluido en el Plan Nacional de Desarrollo, 2006 – 2010: "Estado comunitario: desarrollo para todos". El análisis presentado se basa en estudios de factibilidad, rentabilidad y diseño, adelantados por la Nación y el municipio de Sincelejo.

II. ANTECEDENTES

A continuación se presentan los antecedentes y justificación que dieron origen al proyecto que se presenta en este documento.

A. Jurídicos

El Plan Nacional de Desarrollo, 2006 – 2010 (Ley 1151 de 2007), "Estado comunitario: desarrollo para todos", estableció en el programa de Ciudades Amables, la estrategia que desarrolla diferentes acciones que permitirían estructurar movilidades eficientes. Para ello la Nación ha cofinanciado los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, para las ciudades de más de 500.000 habitantes y en ese mismo sentido el Gobierno Nacional apoya el desarrollo de sistemas de transporte para las ciudades que tienen una población entre 250.000 y 500.000 habitantes, mediante la implantación de Sistemas Estratégicos de Transporte Público – SETP.

Al respecto la ley del Plan en su artículo 52 establece: *"...El Gobierno Nacional propenderá, en conjunto con el sector privado, por conseguir los recursos para la construcción de los proyectos de infraestructura y analizará las condiciones particulares y los esfuerzos fiscales locales que permitan impulsar los Sistemas Estratégicos de Transporte Público."*

Es importante establecer que el servicio de transporte es considerado un servicio público esencial, al respecto la Ley 336 de 1996 menciona en su ARTÍCULO 4º: *"El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos*

por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares" y reitera en su ARTÍCULO 5o: *"El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo."*

B. Justificación

El Documento Conpes 3167 – de mayo 23 de 2002, "Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros" – formula la política del Gobierno Nacional en materia de transporte urbano y las estrategias para la realización de la misma. Dentro del documento se plantean acciones para todas las ciudades y se subdividen de acuerdo con su población. Para las ciudades que tenían entre 250.000 y 500.000 habitantes se estableció la necesidad de efectuar estudios de preinversión con el fin de determinar los proyectos que permitieran desarrollar sistemas de movilidad sostenibles para ellas.

Los estudios de preinversión permitieron determinar que las ciudades que se denominaron intermedias, tenían problemas similares a los de las grandes ciudades como la mala prestación del servicio de transporte público, la escasa o nula integración, ineficiente articulación y una mala estructura empresarial. Por ello se determinó la necesidad de desarrollar una estrategia con el objeto de mejorar el servicio y una política integral.

En virtud del documento Conpes 3167 de mayo 23 de 2002 se realizaron estudios para mejorar el transporte público de la ciudad de Sincelejo. Es así como en los años 2007 a 2008 se adelantó un estudio[1] por parte del Departamento Nacional de Planeación la "Caracterización y evaluación de la situación actual del tránsito y el transporte del municipio de Sincelejo".

[1] Estudio realizado por la firma Movilidad Sostenible Ltda.

Posteriormente y con el ánimo de definir el cronograma para la entrada en operación del SETP de la ciudad de Sincelejo, reestructurar el sistema actual y establecer una gradualidad en la nueva operación del transporte público, el Departamento Nacional de Planeación contrató durante los años 2008 y 2009 el "Diseño conceptual del sistema estratégico de transporte público de Sincelejo"[2]. Los estudios contratados, arrojaron la posibilidad de implementar el sistema en dos etapas, la primera que aquí se describe, y que atenderá la demanda completa y una segunda etapa que se complementará con las rutas circulares la cual atenderá el crecimiento de la demanda de los años 2014 en adelante.

Adicionalmente, el proyecto está incorporado dentro de la estructura del Plan de Desarrollo del municipio de Sincelejo 2008 – 2011 "En equipo por Sincelejo" como programa del eje "Sincelejo ciudad optimista" (Acuerdo Municipal 011 de mayo 31 de 2008).

Como resultado de esta política se definió el proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público en la ciudad de Sincelejo, el cual hace parte integral del plan de movilidad del Municipio, y deberá ser construido entre los años 2010-2013, la primera fase y durante el año 2014 la segunda fase. El sistema se orienta a la ejecución de tres acciones: operacionales, institucionales y de infraestructura.

Lo anterior supone por lo tanto que las inversiones que se realicen en el Sistema Estratégico de Transporte Público, tienen la posibilidad de cubrir necesidades insatisfechas y en especial atender poblaciones con menos recursos para su movilización. En conclusión las obras del SETP de la ciudad de Sincelejo, reportaran un beneficio social a la población, lo que las constituye en una obra de inversión social importante para el desarrollo de la Ciudad.[3]

Adicionalmente, el municipio de Sincelejo realizó obras de infraestructura durante el año 2009, que hacen parte de las vías del Sistema Estratégico de Transporte de la ciudad de Sincelejo y que deberán ser evaluadas por el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de

[2] Estudio realizado por la firma Movilidad Sostenible Ltda.
[3] La corte constitucional definió como inversión social, todas las obras incluidas dentro del presupuesto… y las partidas incorporadas al presupuesto de gastos para la realización de aquellas obras que por su importancia y contenido social, le reportan un beneficio general a la población (sentencia C-590 -1992).

Transporte, como parte de los aportes del Municipio al proyecto en los años 2009 y próximamente en el 2010.

Lo anterior permite concluir que el Sistema Estratégico de Transporte Público, es un proyecto que mejorará la calidad de vida de los ciudadanos de Sincelejo, que por sus características y por la especial protección estatal que de acuerdo con el artículo 4º de la Ley 336 de 1996 debe brindarle el Estado, se considera de importancia estratégica para el País[4].

III. MARCO CONCEPTUAL

Los Sistemas Estratégicos de Transporte Público corresponden a la estrategia de Ciudades Amables consignada en el Plan Nacional de Desarrollo 2006 – 2010, "Estado comunitario desarrollo para todos". Dichos sistemas buscan mejorar la prestación del servicio de transporte público colectivo en ciudades intermedias con el fin de estructurar urbes competitivas, eficientes y equitativas, que permitan a los ciudadanos tener oportunidades seguras de movilidad, bajo principios de economía. Los sistemas deberán responder a las necesidades de ordenamiento y planificación de su territorio, para ello los principios básicos que buscan los SETP son:

Eficiencia: la mejor y la máxima utilización de los recursos.

Seguridad: Los sistemas deben privilegiar el peatón, bajo criterios de seguridad vial y accesibilidad.

Responsabilidad: que cumpla con la regulación.

Equidad y competitividad: que ofrezca la oportunidad a todos los ciudadanos de movilizarse rápidamente, ofreciendo tarifas que equilibren el costo del servicio y la calidad del mismo.

[4] El Consejo Superior de Política Fiscal – CONFIS, en sesión del 1 de febrero de 2010, dio aval fiscal para el SETP del municipio de Sincelejo.

Ambientalmente sostenible: que todas las alternativas ofrecidas propendan por aire más puro, menor ruido y accidentalidad, y un adecuado ordenamiento del territorio.

Mensurable: que cada ciudad o municipio desarrolle modos que faciliten a sus ciudadanos la movilidad bajo proyectos en los cuales las inversiones que se efectúen redunden en una mejora en la movilidad pública, pero que correspondan con eficiente ejecución fiscal del Estado.

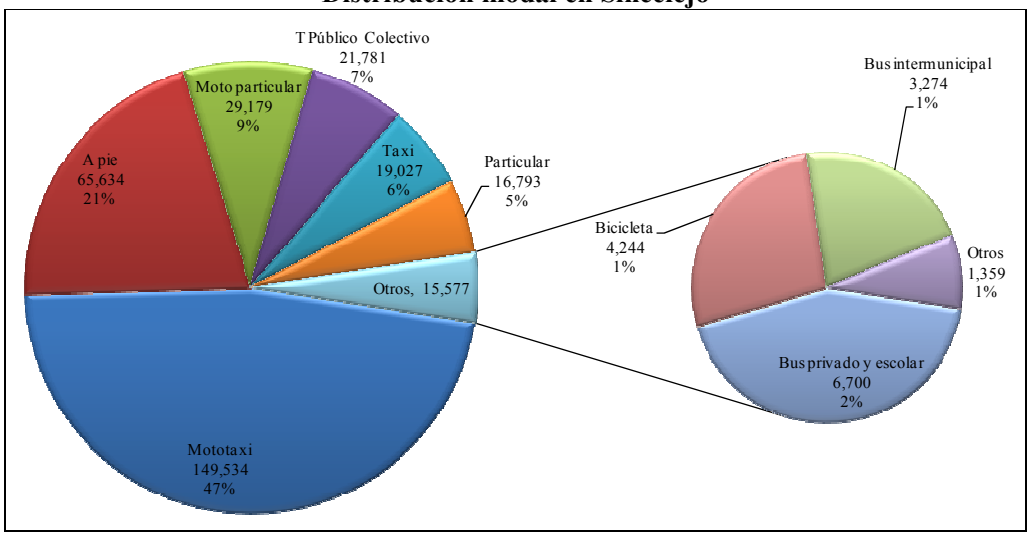
IV. DIAGNÓSTICO

El municipio de Sincelejo, está ubicado en el departamento de Sucre y según proyecciones efectuadas por el DANE en el año 2009, tiene una población de 252.554 habitantes en 46.991 viviendas, donde cerca del 8% de la población es rural. Es una ciudad de naturaleza ganadera y de servicios de la región.

Cabe resaltar que, proporcionalmente hablando, Sincelejo es la ciudad con mayor cantidad de desplazados de acuerdo con las cifras de la Agencia Presidencial para la Acción Social y la Cooperación Internacional, que reportó un total de 84.000 desplazados lo que corresponde al 31% de la población actual de este municipio. Lo anterior ha contribuido con los fenómenos de informalidad e ilegalidad en el transporte dentro del municipio.

En el municipio de Sincelejo se generan alrededor de 317.000 viajes diarios, de los cuales el 47% se realizan en mototaxismo, el 21% se realiza en modo peatonal y tan solo el 7% se realiza en transporte público colectivo, lo que implica que por cada 2 viajes en transporte público, se realizan alrededor de 15 viajes en mototaxismo. (Figura 1)

Figura 1.
Distribución modal en Sincelejo



Fuente: Elaboración propia, basado en la "Caracterización y evaluación del tránsito y el transporte en el municipio de Sincelejo"

Adicionalmente, el servicio de transporte público se encuentra prestado por seis empresas de transporte, con alrededor de 200 vehículos que tienen en promedio 14 años de servicio, los cuales en su mayoría son microbuses para 12 pasajeros, lo que genera problemas en la calidad del servicio.

Los recorridos tienen un bajo nivel de ocupación, con un promedio de 1.69 pasajeros transportados por kilómetro recorrido (IPK), cuando lo deseable es que sea superior a 3.00, lo que se explica fundamentalmente, por la amplia incorporación del mototaxismo en la ciudad y por la mala calidad en la prestación actual del servicio de transporte público colectivo. Los tiempos de espera y los tiempos abordo del vehículo de transporte público colectivo son muy altos comparados con los tiempos de recorrido de otros modos, resultado de la mala gestión operacional y por ende significa una preferencia por otros modos en la ciudad.

El esquema institucional que opera en el transporte urbano en el municipio de Sincelejo no es el más adecuado, ya que la responsabilidad de la operación se diluye entre las empresas afiliadoras, los conductores y los propietarios.

Las empresas son intermediarias entre la autoridad y los propietarios que, en general, son un gran número, debido a la dispersión de la propiedad del parque automotor. Los propietarios son inversionistas que ven en el vehículo un negocio independiente, juegan un papel fundamental en la operación, en la calidad del servicio que se presta al usuario y son los principales responsables del recaudo del sistema.

En cuanto a la gestión pública se presenta una gran debilidad técnica, económica y deficiencias en el recurso humano, con pocas posibilidades de planificar, regular y proteger al usuario, o de establecer criterios técnicos para la definición de tarifas y por ende para fiscalizar el cumplimiento de la normatividad.

No se cuenta con infraestructura ni equipamientos que reúnan las condiciones técnicas para la operación del transporte como son: áreas de espera y de abordaje para los pasajeros, sistemas de información al usuario, integración de rutas, y la continuidad vial del municipio es muy baja lo que genera dificultades operacionales por la sinuosidad que las rutas de transporte deben realizar.

Por otra parte, el gran número de viajes en modos motorizados individuales generan inconvenientes por el aumento indiscriminado de las externalidades propias del transporte como son la accidentalidad, la congestión y la contaminación ambiental. Lo anterior, sumado al inadecuado esquema de servicio del transporte público, ha creado inconvenientes en los desplazamientos de los habitantes de la Ciudad, principalmente en la población escolar.

Los anteriores factores han hecho que el transporte público de pasajeros en el Municipio de Sincelejo sea: i) ineficiente: debido a que genera un alto costo social por el consumo innecesario de recursos y una tarifa elevada en relación con la calidad del servicio ofrecido; ii) inseguro: debido a que genera altos índices de accidentalidad; iii) informal: porque no cumple con la normatividad y regulación establecida; iv) no confiable: ya que el sistema no ofrece cumplimiento, calidad e información en la movilización de pasajeros y v) ambientalmente no viable: por el volumen de emisiones de gases contaminantes y elevados niveles de ruido que genera su operación, debido a la edad de la flota en operación.

V. OBJETIVOS

El Sistema Estratégico de Transporte Público permitirá a la población del municipio de Sincelejo, contar con un servicio de transporte de calidad, oportuno, confiable, con condiciones de accesibilidad, con costos acordes, y eficiente en la prestación del servicio. De tal manera que permita reducir costos operacionales con tarifas integradas y una reducción en las externalidades propias del transporte.

En la medida en que se racionalice el uso de la infraestructura tanto en vías como en espacio público en general, se podrá invertir los recursos que hoy se destinan a la recuperación de la malla vial a otras necesidades de la población, permitiendo tener mejores condiciones de vida urbana.

En ese orden de ideas, las siguientes son las principales características del SETP del municipio de Sincelejo, distribuidas en cuatro conjuntos de acciones para mejorar las condiciones de movilidad para el Municipio:

A. Operacional

Desde el punto de vista operacional se establece un reordenamiento de la totalidad de las rutas, de acuerdo con la intención de viaje de los usuarios, logrando una mayor cobertura y accesibilidad. El SETP del municipio fue diseñado bajo principios de eficiencia y sostenibilidad, de modo que el servicio al usuario mejore como consecuencia de una moderna y óptima estructura empresarial de los operadores, una eficaz regulación del servicio y una mayor capacidad. La adquisición, la operación, el mantenimiento y la dotación de equipos se realizarán a través del sector privado, mientras que el sector público realizará la inversión en infraestructura y tendrá a su cargo la planificación, regulación y control del sistema.

Para la entrada en operación del Sistema en esta etapa se han establecido dos etapas: (i) En el primer semestre de 2010 se reestructurarán e implementarán 11 rutas estratégicas y se suprimirán la totalidad de las rutas del sistema actual (ii) En el primer semestre de 2012 se reestructurarán e implementarán 2 rutas estratégicas y la estación central en donde se realizaran

las transferencias no pagas dentro del sistema. Quedarán pendientes por entrar en operación 6 rutas complementarias previstas en el diseño que operarán una vez se culmine la siguiente etapa del proyecto.

Las etapas propuestas se basan en los cronogramas de ejecución de las obras necesarias para la adecuada y correcta implementación del SETP.

En cuanto a la flota, se emplearán dos tipologías de vehículos: microbuses con capacidad máxima de diecinueve (19) pasajeros[5], y vehículos adaptados para pasajeros con movilidad reducida. Los vehículos deberán contar con tecnologías de baja contaminación y con los dispositivos de comunicación, control de gestión e ingreso, requeridos para el recaudo electrónico y el sistema de control de flota. Para el recaudo se requiere de la instalación de validadores en todos los buses y en puntos externos de recarga. Los dispositivos del sistema de control de flota estarán interconectados al centro de control de operaciones y de semaforización de la ciudad.

Vale la pena aclarar que el parque automotor para iniciar la etapa 1 será el que actualmente está en servicio, pero el mismo deberá ser reemplazado en su totalidad por la tipología establecida en los estudios adelantados por el Departamento Nacional de Planeación, antes culminar las obras descritas en este documento.

El control de la programación y la planeación de servicios estará en cabeza de la Secretaría de Tránsito y Transporte de la Alcaldía o en la autoridad de transporte correspondiente, ajustándose siempre a las principales características operativas, presentadas en el diseño conceptual o aquellas que resulten del análisis posterior a la puesta en marcha de la operación de acuerdo con el seguimiento al control de flota, según indicadores valorados por el Gobierno Nacional y el Municipio.

De acuerdo con las proyecciones de crecimiento de población del municipio de Sincelejo, se espera que el sistema, en los próximos años, no presente un incremento significativo en el

[5] En cualquier caso los vehículos deberán corresponder con los homologados por el Ministerio de Transporte y de acuerdo con la norma NTC506.

número de viajes de transporte público al día. Sin embargo se prevé que los usuarios del SETP del municipio aumenten como producto de la eficiencia del sistema y por lo tanto capture demanda que hoy se moviliza en vehículo particular, y en medios informales o ilegales. En cualquier caso, la propuesta de nuevas rutas debe estar siempre sujeta a la verificación de la sostenibilidad financiera del SETP.

B. Infraestructura.

La infraestructura requerida para desarrollar el sistema contempla: (i) Vías: 67.27 km de vías de los cuales se realizará la construcción, reconstrucción o mantenimiento de 56.09 km dentro del presente proyecto, y los restantes 11.18 km se encuentran en un nivel de servicio adecuado para la operación del sistema. La inversión que se tiene prevista en la adecuación de vías está dividida en dos grupos: en el primer grupo están las que sólo requieren su rehabilitación o mantenimiento para la puesta en marcha del proyecto (49.23 km) y en el segundo grupo se encuentran aquellas vías para las cuales se tiene previsto la construcción total de las mismas (6.86 km). (ii) Renovación y construcción de andenes y la construcción de equipamiento urbano como paraderos con espacio público, terminales de ruta, terminales de intercambio, CAMIS (Centros Administrativos Municipales de Información y Servicio), y el Centro de control de flota y semaforización, (iii) señalización horizontal y vertical en sitios de ascenso y descenso. (iv) Patios y talleres, las inversiones de este último ítem estarán a cargo del sector privado.

El proyecto que se describe en este documento y que será cofinanciado por la Nación comprende las obras mínimas que garantizan su funcionamiento. La malla vial que no está incluida y podría ser usada por el proyecto es responsabilidad de la Alcaldía del municipio.

Se realizaron modelaciones de la situación del transporte público y su interrelación con la movilidad en el municipio de Sincelejo, encontrando que debido a la concentración de la mayor parte de sitios de ascenso y descenso de la zona centro, la presencia de un número considerable de establecimientos comerciales y un alto volumen de pasajeros, se hace necesario la construcción de dos anillos centrales para el uso exclusivo del transporte público comprendido por la calle 19 entre carreras 17 y 22, carrera 17 entre calles 19 y 23, calle 23 entre carreras 17 y

21, carrera 21 entre calles 23 y 25, carrera 22 entre calles 19 y 25 (1,66 km). Por lo anterior se hace necesario definir horarios y sitios para el cargue y descargue de mercancías.

C. Institucional

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

El esquema institucional fomenta la participación privada en la prestación del servicio. En este sentido la Secretaría de Tránsito y Transporte o la autoridad de transporte competente, debe cumplir su rol de control y regulación del transporte de tal forma que se pueda asegurar la implantación del sistema en su jurisdicción, con elementos e instrumentos idóneos que permitan asegurar la cobertura y eficiencia del mismo.

VI. IMPACTO DEL PROYECTO

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

A. Impacto técnico económico

Los principales impactos técnico-económicos positivos en este proyecto, se refieren a la reducción de los costos de operación, a la disminución de emisiones de gases y partículas contaminantes, a la reducción de la accidentalidad, a la disminución de tiempos de viaje de los usuarios de transporte público y ahorros en costos de mantenimiento de la infraestructura vial frente a la situación sin proyecto. Estos beneficios se derivan principalmente de la

reestructuración operativa por un sistema más eficiente en términos de menores recorridos (Se pueden ahorrar hasta 40.580 kilómetros al día en operación), mayor ocupación por vehículo, mayor velocidad de recorrido (16 km/h en promedio para todo el sistema, en la actualidad la velocidad está entre los 12 y los 14 km/h), mayores facilidades para el ingreso y egreso de pasajeros, adecuación de la infraestructura a las características de los buses, y mayor adaptación de la tipología de los equipos a las características de la demanda.

Los flujos monetarios asimilables a los beneficios anteriormente enumerados se compararon con los costos descritos en el literal IX: el valor presente neto del proyecto es de 44,155 millones de pesos de 2009 el cual se define con una tasa de actualización del 12%; el proyecto tiene una tasa de mantenimiento 2% anual; y la tasa interna de retorno equivale al 28%; en la evaluación económica del proyecto se obtiene una relación beneficio costo de 1.35.

B. Impacto físico espacial

El sistema será un promotor de la recuperación urbana de la ciudad. La Terminal central organizará los flujos de transporte público que se producen en el centro de la ciudad y permitirá propiciar el ordenamiento del centro histórico. Adicionalmente los CAMIS que se tendrán en los sectores de Argelia, el Salvador y el Terminal de Transporte serán generadores de centralidades de servicios públicos y privados, de tal manera que se eliminen viajes innecesarios y puedan constituirse nuevos polos de desarrollo. De igual manera el proyecto permitirá continuar con la recuperación del centro histórico como ordenador de los flujos peatonales, atractivo turístico y eje de desarrollo de actividades productivas.

De otra parte, las medidas de gestión de tráfico (definición de zonas de parqueo, señalización, optimización de sentidos de circulación, integración de parqueo y transporte público) y la articulación con los proyectos de renovación urbana permitirán un mejor aprovechamiento del espacio urbano, la renovación de zonas deprimidas y un mejoramiento en las rentas catastrales que percibe el municipio.

Las actuaciones contempladas en el presente documento, buscan consolidar un proceso que convierta a Sincelejo, capital del departamento de Sucre, en una Ciudad Amable.

C. Impacto socio ambiental

Con la construcción del SETP, entre 2010 y 2013, se espera generar cerca de 5.000 empleos directos y 7.700 empleos indirectos, resultado de la inversión pública y privada. En relación con el medio ambiente, la sustitución tecnológica, la reducción de recorridos inoficiosos y el aumento en la velocidad de operación, así como la reducción de los viajes en vehículos motorizados individuales, permitirán reducir las emisiones de monóxido de carbono (CO) hasta en un 78%, de óxidos de nitrógeno (NOX) hasta un 86% y de compuestos orgánicos volátiles (metano e hidrocarburos) hasta un 2%. Dentro de las perspectivas del proyecto a corto plazo, se ha considerado el poder acceder a recursos que resulten de la reducción de emisión de contaminantes a la atmósfera como parte de los mecanismos de desarrollo limpio en los cuales Colombia está interesada. También se ha valorado la reducción de la accidentalidad en un 55%, debido a la mayor señalización y mejores condiciones de operación.

VII. ORGANISMOS DE EJECUCIÓN

Para la etapa de implementación y construcción del sistema y de conformidad con el Decreto 3422 de 2009 se conformará un gestor, como entidad titular, bajo la modalidad de sociedad por acciones simplificada (SAS), que realizará las funciones que le correspondan de acuerdo con dicho reglamento y contará con el apoyo de: la Secretaría de Desarrollo y Obras Públicas, la Secretaría de Hacienda, la Secretaría de Planeación Municipal, y la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal o las autoridades que ejerzan dichas funciones. Una vez el sistema entre en operación, será el Alcalde como autoridad de transporte o quien él delegué quien tendrá las funciones de planificación, de control y de vigilancia del sistema.

Para efectos de control, la Nación firmará un convenio de cofinanciación con la Alcaldía del municipio de Sincelejo y se constituirá una fiducia para la administración de los recursos que se requieren para el desarrollo del proyecto, de la cual hará parte la Nación.

VIII. PLAN DE ACCIÓN

Previo a la etapa de inversión, las partes deberán adelantar las tareas necesarias para asegurar las fuentes de financiación de manera parcial o total según la programación de las obras.

El plan de acción supone la puesta en marcha de las actividades que asegurarán el logro de los objetivos propuestos, para ello se han dispuesto fechas relacionadas con los productos asociados al cumplimiento de los objetivos.

A. Operacional

Para el logro de la mejora operacional, se deberá asegurar el cumplimiento de los planes de rodamiento que ahora desarrollará el sistema. Se hace necesario que el nuevo esquema asociado a la jerarquización y a los niveles de demanda cumpla con el soporte legal que permita la prestación del servicio. Lo anterior supone la necesidad de efectuar la reorganización del transporte público colectivo actual, para ello igualmente, deberán emitirse todos los actos administrativos que darán el marco regulatorio y el establecimiento del nuevo orden jurídico que asegure el servicio, lo cual se concretará en la reorganización del sistema.

B. Infraestructura

Todo el proyecto supone el mejoramiento de infraestructura que está asociada a la prestación del servicio de transporte público urbano. Como objetivo se plantea el mejoramiento de la infraestructura, la incorporación de elementos como: paraderos, paraderos con espacio público (PEP), estaciones terminales, vías con preferencia, etc., por lo tanto para el logro de este objetivo, se hace necesario concretar los mecanismos de cofinanciación, como son: la firma del convenio de cofinanciación y la consecución del financiamiento, los cuales se considerarán hitos del proyecto y se prestará especial atención a su cumplimiento.

En cualquier caso el municipio de Sincelejo podrá empezar a desarrollar el proyecto con su presupuesto antes de la firma del convenio de cofinanciación y las partidas que para ello dispongan o hubiese dispuesto, se entenderán como parte de su cofinanciación, siempre y cuando

correspondan con los costos elegibles del proyecto que aquí se describe y sean aprobadas por el DNP y el Ministerio de Transporte.

C. Institucional

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

El logro de los objetivos y su plan de acción se ven de manera más concreta en el Cuadro 1:

Cuadro 1.
Cronograma del SETP el municipio de Sincelejo

Actividad	Fecha
Aprobación del proyecto y su financiación	1 trimestre de 2010
Adopción del esquema institucional para la puesta en marcha del sistema	1 trimestre de 2010
Suscripción del convenio de cofinanciación Nación – Municipio	1 semestre de 2010
Contratación de diseños	1 semestre de 2010
Inicio de compra de predios para la construcción del sistema	1 semestre de 2010
Inicio de construcción de infraestructura	2 semestre de 2010
Reglamentación y reorganización de rutas nuevo sistema operativo	1 semestre de 2010
Contratación Sistemas de Recaudo	1 semestre de 2011
Contratación Sistema de Gestión y Control	1 semestre de 2011
Adquisición de nueva flota de buses	2 semestre de 2010
Inicio de operación estación central	Último trimestre 2011

Fuente: Diseño Conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público para el Municipio de Sincelejo – Movilidad Sostenible Ltda. 2008 -2009.

En cualquier caso, el cronograma y el control de ejecución arriba propuesto será motivo de seguimiento por parte de la Nación y en especial del grupo que se designe para ello. Por lo que se espera que variaciones en el cronograma se acuerden con la Nación.

IX. COSTOS DEL PROYECTO

El costo estimado del sistema es de $173.519 millones de pesos colombianos del 2009, de los cuales $143,317 millones de pesos colombianos del 2009 son inversión pública destinada a cubrir los costos de los elementos del sistema descritos en el Cuadro 2. La inversión pública por kilómetro nuevo de ruta estratégica intervenido es de aproximadamente $2.000 millones de pesos colombianos del 2009 que corresponde a los valores calculados por tramo provenientes de los estudios previamente realizados. Sin embargo, los estudios complementarios o el valor final de los predios y/o las licitaciones pueden variar los costos por ítem y/o por tramo. Los costos por encima del presupuesto global no serán reconocidos por la Nación y los costos adicionales o los sobrecostos deberán ser asumidos por el Municipio.

La inversión privada se estima en $30.202 millones de pesos colombianos del 2009 que se destinarán a la compra de vehículos, sustitución de vehículos viejos, compra y montaje de equipos y software de recaudo, patios y talleres. En el Cuadro 2 se presentan las estimaciones de inversión.

Cuadro 2.
Inversión del SETP del municipio de Sincelejo (Millones de pesos 2009)

INVERSIÓN PÚBLICA	
Infraestructura vial (incluye interventoría, estudios y diseños, y predios)	$68,980
Plan Especial de Protección Centro Histórico (PEP)	$5,500
Terminales de transferencia y abordaje	$9,060
Paraderos	$8,621
Puentes	$4,800
Camis	$1,875
Sistema de control del tráfico	$8,136
Sistema de gestión y control de flota	$13,190
Gerencia de Proyecto	$3,388

Costos Financieros	$19,767
Total Inversión Pública	**$143,317**
INVERSIÓN PRIVADA	
Flota (Operación y Reserva)	$5,250
Desintegración física	$6,060
Patios y Equipamiento de Talleres	$9,686
Sistema de recaudo	$9,206
Total inversión privada	**$30,202**
Valor total inversión pública + privada	**$175,610**

Fuente: Diseño Conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público para el Municipio de Sincelejo – Movilidad Sostenible Ltda. -2008 -2009.

X. FINANCIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PARA EL SETP DEL MUNICIPIO DE SINCELEJO

El esquema de financiación propuesto estima un servicio de deuda para el SETP hasta por $143,317 millones de pesos colombianos del 2009, el cual comprende el costo de las obras por valor de $123,550 millones de pesos colombianos del 2009 y se estiman costos financieros por el orden de $19,767 millones de pesos colombianos del 2009.

Los aportes de la Nación al proyecto serán por un monto máximo de $100,322 millones de pesos colombianos del 2009 y los del Municipio serían del orden de $42,995 millones de pesos colombianos de 2009. Teniendo en cuenta la programación de desembolsos presentada en el Cuadro 3; los aportes del Municipio serán respaldados con el recaudo de sobretasa a la gasolina, recursos propios, regalías, impuesto de valorización y SGP; en el caso que se generen costos adicionales y/o sobrecostos en el desarrollo del proyecto estos serán cubiertos por el Municipio Sincelejo.

Cuadro 3.
Programación de Aportes (Millones de pesos de 2009)

Año	Municipio	Nación
2009*	1,672*	0
2010	12,728	0
2011	10,982	4,142
2012	9,915	14,609
2013	4,119	49,278
2014	3,579	15,223
2015	0	10,129
2016	0	6,941
Total	**42,995**	**100,322**

* Corresponde a inversiones ejecutadas por el Municipio en los ejes estratégicos del Sistema.

Fuente: Diseño Conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público para el Municipio de Sincelejo – Movilidad Sostenible Ltda. -2008 -2009.

Además de los aportes presentados en el Cuadro 3, los riesgos financieros y las coberturas que generen el esquema de financiación, estarán en su totalidad, a cargo del Municipio. En cualquier caso el manejo financiero y que pueda afectar la ejecución total de obras, implicará la reducción de aquellas que sean menos estratégicas o el aumento en aportes por parte del Municipio. Para ello deberán aprovisionarse siguiendo la metodología establecida por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público. En cualquier caso la proporción de los aportes de la Nación al proyecto, aquí estipulados no podrán superarse.

XI. ELEMENTOS ELEGIBLES - COFINANCIABLES POR LA NACION

Tal y conforme se estableció en el Plan de Desarrollo 2006-2010. “Estado comunitario: desarrollo para todos” en el ítem: 3.5.4 Transporte urbano y movilidad, se hace necesario que los SETP cumplan con criterios funcionales y optimicen la operación del transporte, para ello deberán contar con los elementos mínimos que aseguren el cumplimiento de dichos objetivos. En este sentido, se han supuesto como elementos elegibles de cofinanciación por parte de la Nación, aquellos que se consideran los mínimos para desarrollar un nuevo sistema con altos estándares funcionales y operativos como son:

- Inversiones en el Centro Histórico
- Adecuación de la Malla Vial del Sistema
- Centros de control: Gestión de flota (sistema de ayuda de explotación), semafóricos y de señalética.
- Centros de Atención Municipal: Nuevos hitos o centralidades urbanas
- Estaciones o módulos de transferencia o terminales de integración de cabecera
- Talleres, patios y paraderos

Se ha considerado como parte integral del proyecto los patios y talleres, pero se espera que los mismos se financien con recursos privados o con explotación colateral.

También se han considerado elegibles, los gastos que se ocasionen con la gerencia del proyecto, las interventorías del mismo y los costos de los diseños de ingeniería de detalle. Así mismo, se tendrán en cuenta como cofinanciación por parte de la entidad territorial los costos que resulten en la ejecución de obras viales de los años 2009 y 2010 que pertenezcan y sean definidas como parte integral del SETP, antes de la puesta en funcionamiento de la entidad o unidad administrativa encargada, siempre y cuando los mismos sean aprobados por el DNP y el Ministerio de Transporte como elementos cofinanciables.

El rubro de predios se ha tenido en cuenta para las terminales y en algunas de las vías que conforman el sistema; sin embargo, debe entenderse que el rubro de predios no puede ser un gasto representativo del SETP, en especial si se entiende que los buses circularán por carril preferencial, y la mayoría de paradas se efectuarán sobre andén, lo que significa que las variaciones en la sección de la vía serán mínimos. Lo anterior supone el máximo de esfuerzo por parte del Municipio para que en aquellos sitios en los cuales se requieran predios, se utilicen los mecanismos de los cuales dispone la Ley 388 de 1997 con el fin de disminuir la posible especulación en el costo de los mismos.

Se han supuesto dos tipos de intervenciones viales, aquellas que constituyen una reconstrucción de la vía existente y aquellas que suponen un mantenimiento que permitan la operación del sistema. Aquellas vías que por su carga operativa y por su estado requieran

reconstrucción total, deberán contar con los recursos suficientes para la reposición, reconstrucción o traslado de redes de servicios públicos. El Municipio deberá en cualquier caso asegurar, con las empresas prestadoras de servicios, los recursos necesarios para las obras en redes. En ningún caso los ítems referidos a redes de servicios públicos, en este proyecto, podrán ser cofinanciables por parte de la Nación.

XII. COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

Dada la deficiente prestación del servicio de transporte público en el Municipio Sincelejo y la proliferación de servicios ilegales o informales, se requiere una estrategia que permita mejorar dicha condición a partir de las necesidades operativas del nuevo sistema. Para ello se espera que antes de finalizar el 2013 se hayan dispuesto todos los mecanismos que aseguren una adecuada prestación del servicio de transporte público, que a su vez redunde en la disminución de los servicios informales e ilegales.

Los costos de operación del sistema se pagarán con la tarifa. Estos costos comprenden gastos de funcionamiento de operadores, recaudador, administración fiduciaria, y gastos operativos. Así mismo, se hace necesario que el Municipio tenga en cuenta los costos futuros del mantenimiento de la infraestructura vial. En cualquier caso, el Municipio buscará la manera más eficiente que asegure el mantenimiento del sistema semafórico y de control y gestión, entendiendo la importancia de este último en el funcionamiento del sistema.

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

XIII. CONDICIONES NECESARIAS PARA LA PARTICIPACIÓN DE LA NACIÓN

De conformidad con el Decreto 3422 de 2009, reglamentario del artículo 52 de la Ley 1151 de 2007, la cofinanciación de la Nación en los proyectos SETP, supone el cumplimiento de unas condiciones de participación que deberán ser las mismas para todas las ciudades, que conforman el programa:

Se considera condición para la firma del convenio que el Municipio de Sincelejo garantice los recursos para el desarrollo del SETP y efectuar las gestiones pertinentes, para la consecución de los recursos necesarios para las intervenciones de redes de servicios públicos en las vías estratégicas que lo requieran y que se intervendrán como parte del sistema.

Como condiciones generales dentro del desarrollo del proyecto:

- Definir e implantar diferentes mecanismos que garanticen la reducción de la sobreoferta, ilegalidad e informalidad, entre otros, la cancelación de matrículas, la definición de la reglamentación de los procedimientos de desintegración física y su verificación.

- El Municipio deberá modificar y cancelar las rutas existentes, conforme a las disposiciones legales que en la materia se encuentren vigentes, para permitir la operación de conformidad con los diseños definidos en la estructuración del sistema antes de finalizar el primer semestre de 2010. Este procedimiento contemplará un período de transición para asegurar la prestación del servicio antes de la puesta en marcha del SETP y deberá prohibir la coexistencia con cualquier tipo de transporte público informal o ilegal en los corredores que conforman el SETP.

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

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

- Mantener una estructura tarifaria que permita la recuperación de costos del operador y la sostenibilidad del proyecto sin subsidios externos, cuya metodología de estimación y aplicación sea sencilla.

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

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

- Adoptar el SETP en el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio – POT, como eje estratégico del Plan de Movilidad de Sincelejo, cuando el mismo se ajuste y revise.

- Adoptar el SETP el municipio de Sincelejo, de acuerdo con los requisitos establecidos en el artículo 7º, del Decreto 3422 de 2009 o aquel que lo modifique o sustituya

XIV. MECANISMOS DE SEGUIMIENTO

Con el objeto de establecer el cumplimiento de las condiciones aquí descritas se deberá crear un comité técnico de seguimiento compuesto por un delegado del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, uno del Ministerio de Transporte y uno del Departamento Nacional de Planeación. El comité definirá la metodología e indicadores necesarios para desarrollar su trabajo, incluyendo las causales y procedimientos para suspender los aportes de la Nación al sistema y verificar el cumplimiento de los gastos elegibles que son financiables y que quedaron descritos en el literal XI.

En cualquier caso el municipio deberá cumplir con los mecanismos de seguimiento que se establezcan en el convenio de cofinanciación que se firme entre la Nación y el Municipio. Una vez comience a funcionar el ente titular del sistema, la Nación tendrá mayoría en la Junta Directiva del mismo.

XV. RECOMENDACIONES

A. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación recomiendan al CONPES:

1. Aprobar los recursos para el proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros del Municipio de Sincelejo, de acuerdo con el esquema de financiación y el cronograma descrito en el presente documento.

2. Declarar el SETP del Municipio de Sincelejo de importancia estratégica para el país, en virtud de lo estipulado en el artículo 10 de la Ley 819 de 2003.

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

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

2. Concurrir con el Municipio de Sincelejo a la suscripción del convenio de cofinanciación – primer semestre de 2010

C. Sugerir al Municipio de Sincelejo, dentro de sus competencias:

1. Garantizar la fuente de contrapartida de los recursos verificando la destinación de los mismos como compromiso para la suscripción del convenio de cofinanciación - primer trimestre de 2010

2. Cumplir con los indicadores de gasto de la ley, de acuerdo con el artículo 80 de la Ley 617 de 2000, lo dispuesto en Leyes 358 de 1997 y 819 de 2003.

3. Concurrir con la Nación a la suscripción del Convenio de cofinanciación – primer semestre de 2010

4. Garantizar la estructura institucional que permita desarrollar el proyecto así como la operación del mismo. (conformar una sociedad por acciones simplificada (SAS), que contará con el apoyo: de la Secretaría de Desarrollo y Obras Públicas, la Secretaría de Hacienda, la Secretaría de Planeación Municipal, y la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal o las autoridades que ejerzan dichas funciones)

5. Adoptar los actos administrativos emitidos por el Ministerio de Transporte relacionados con el SETP y promulgar los actos jurídicos que permitan su desarrollo.

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

7. Realizar las gestiones con las empresas prestadoras de servicios públicos, para que adecuen sus programas de inversión y presupuesto al mejoramiento de las redes que se encuentran localizadas en los corredores estratégicos del SETP, siempre y cuando se requieran; además, programar sus futuras inversiones teniendo en cuenta el continuo desarrollo del proyecto.

8. Reglamentar y ejecutar la desintegración física del parque automotor en el Municipio, que haya sido determinada por los estudios técnicos contratados, como requisito previo a la entrada en operación. Llevar a cabo los procesos de reordenamiento de rutas de transporte público de acuerdo con el plazo previsto en el presente documento para el inicio de operación del SETP – Segundo semestre de 2010.

9. Realizar los estudios complementarios y asesorías necesarias para el desarrollo del SETP entre otros: el acompañamiento técnico legal y financiero.

10. El municipio deberá cumplir con la obligación legal de reporte de la información que según el Decreto 3402 de 2007 las entidades territoriales deben presentar a través del Formulario Único Territorial, FUT, para efectos del monitoreo, seguimiento, evaluación y control de las Entidades Territoriales.

XVI. BIBLIOGRAFÍA

Diseño conceptual del Sistema Estratégico de Transporte público colectivo de pasajeros urbanos para el la Ciudad de Sincelejo – Movilidad Sostenible Ltda. 2008-2009.

Caracterización y evaluación de la situación actual del tránsito y el transporte del municipio de Sincelejo – Movilidad Sostenible Ltda. 2007-2008.

Estructuración Técnica, Legal y Financiera del Sistema de Recaudo Centralizado para Ciudades Intermedias" Unión Temporal Steer Davies Gleave – Akiris, 2006.

Estructuración Técnica, Legal y Financiera del Sistema de Gestión de Transporte Público para el Desarrollo de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público Colectivo en Ciudades Intermedias, 2006-2007.

Estructuración Técnica, Legal y Financiera de Centro de Control y los Equipos Semafóricos para Ciudades Intermedias – Unión Temporal Profesionales de Bolsa, GGT, TTC, 2006-2007.

XVII. ANEXOS

ANEXO 1 CRONOGRAMA DE INVERSIONES

COMPONENTE	2010	2011	2012	2013
Infraestructura vial				
Construcción vías nuevas				
Andenes				
Reconstrucción				
Recuperación				
Boxcoulvet				
Predios				
Señalización y demarcación				
Plan Centro				
Terminales de transferencia y abordaje				
Obra civil Terminal Central				
Predios				
Paraderos				
Demarcados y señalizados				
Cubiertos				
PEP				
Puentes				
Peatonales				
Mantenimiento				
Camis				
Camis				
Sistemas tecnológicos (Seguridad y Control)				
Sistema de control del tráfico				
Sistema de gestión y control de flota				
Otras Inversiones				
Gerencia de Proyecto				
Estudios, Diseños, Arquitectura e Ingeniería de Detalle				
Interventoria del Proyecto				

ANEXO 2 NUEVO ESQUEMA INSTITUCIONAL

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

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

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

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

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

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

que le serán atribuidas y regladas por el Gobierno Nacional a través del Decreto Reglamentario 3422.

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

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

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

El asistente técnico estará sometido permanentemente a la auditoria técnica, de sistemas y financiera que ejercerá el administrador financiero del recaudo y la autoridad del municipio, directamente o a través de entidades de auditoria especializadas, contratadas por el administrador financiero a estos efectos dentro de los parámetros y perfiles establecidos por el Gobierno Nacional.

El administrador financiero desarrollará diversos niveles de relación, así:

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

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

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

ANEXO 3 ESTRUCTURA DEL SETP DE SINCELEJO

Para la formulación del SETP de Sincelejo se toman en cuenta los planes de ordenamiento vial, las obras viales en proceso y los lineamientos generales de movilidad urbana. Junto con las alternativas de organización de rutas se ha planteado un plan de ordenamiento de sentidos de circulación, el plan de peatonalización del centro, plan de protección del centro histórico y complementos de la malla vial que viene desarrollando la administración para la ciudad.

A partir de los análisis de los deseos de viaje y de la estructura de la ciudad se plantea una reorganización de las rutas actuales, en especial dando lugar a viajes más directos hacia el centro de la ciudad, que corresponde al principal polo atractor de viajes en los distintos modos de transporte. Esto se explica por las características de concentración de actividades de la ciudad en el centro histórico de la misma (entes gubernamentales, bancos, clínicas, centros educativos y de servicios se localizan en el centro de la ciudad).

El SETP de Sincelejo considera la transformación conceptual de la prestación del servicio. Esta condición exige que tanto las empresas de transporte como la autoridad y los usuarios modifiquen las actitudes y comportamientos frente al sistema.

Para la formulación de la imagen objetivo del SETP de la ciudad de Sincelejo se han planteado fases que permitirán llegar a la meta de manera gradual. En este documento se presenta los elementos necesarios para poner en ejecución la etapa 1.

1. Etapa 1. Rutas estratégicas con estación central

2. Etapa 2. Rutas estratégicas, estación central y circuitos estructurantes;

Es de aclarar que las estimaciones realizadas para el SETP de Sincelejo están basadas en pronósticos de condiciones y políticas de movilidad a ser adoptadas por las autoridades. La restricción en el centro del parrillero en las motos, el incremento de los seguros y demás impuestos para las motos, y el cambio de imagen de los vehículos de transporte público (aire acondicionado), entre otras, son condicionantes que permitirán obtener los resultados esperados.

De ahí que si no se implementan estas medidas, no se alcanzarán los estimativos calculados (demanda estimada para cada escenario).

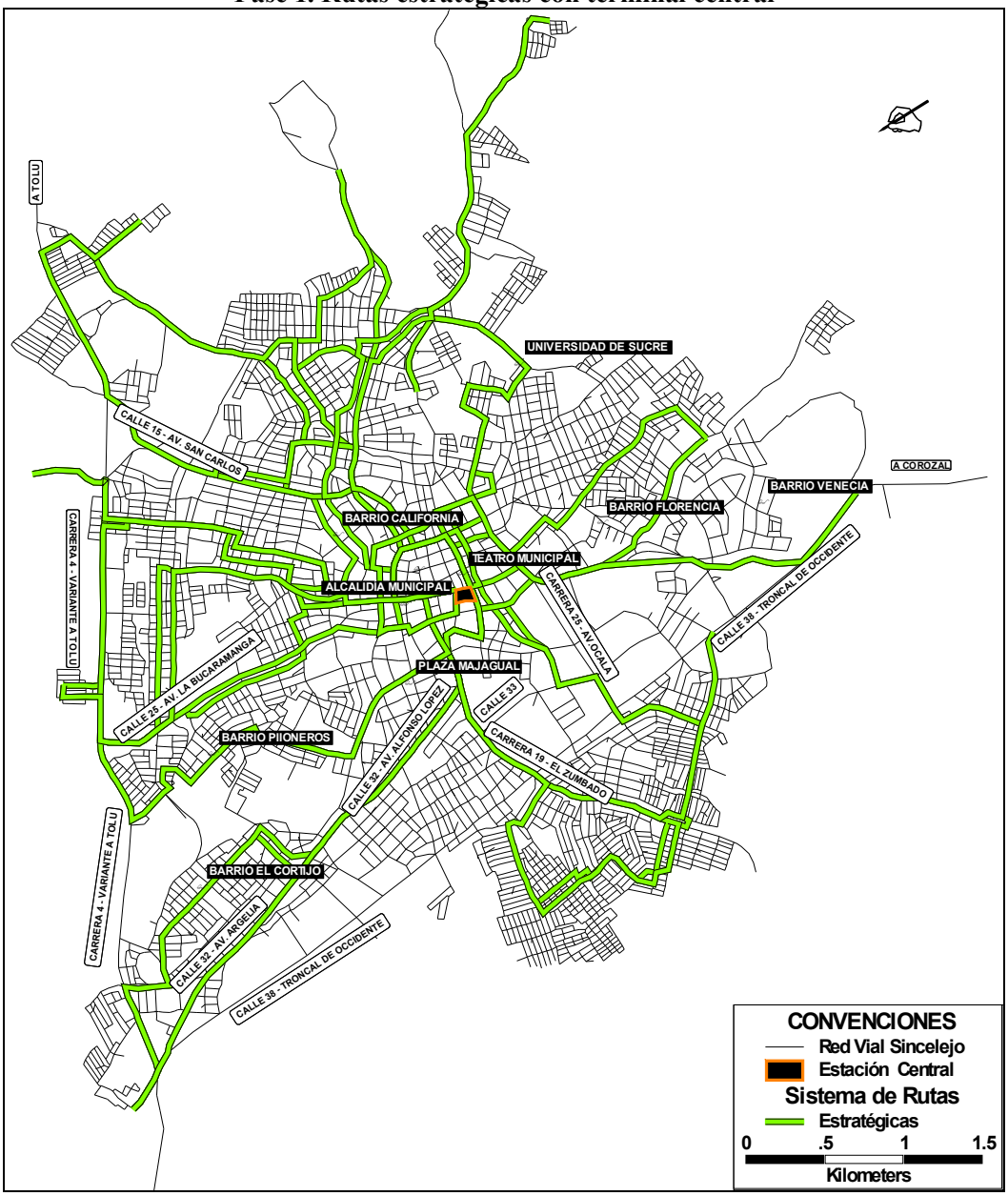
A continuación se presentan los resultados de la modelación de la etapa 1.

Etapa 1. Rutas estratégicas con estación central.

En la Etapa 1 se configura el sistema de rutas a partir de una terminal en el centro de la ciudad, localizada preferiblemente entre las carreras 21 y 22 y sobre la calle 23 (donde actualmente existen terrenos factibles de aprovechar para la estación central). Las rutas son principalmente radiales, es decir, desde los barrios periféricos llegan al centro buscando el camino más rápido. El centro es el principal atractor y ahí finalizan la mayoría de los viajes, sin embargo, existen algunos viajes que van más allá del centro o hacia otros barrios periféricos, siendo posible que en la estación central tomen cualquier otra ruta sin tener que pagar otra tarifa (zona paga).

En la estación central las rutas se integran física, operacional y tarifariamente. Es decir, los usuarios podrán llegar a cualquier destino de la ciudad sin pagar otra tarifa. Este punto se convierte también en un punto de control operacional del sistema.

Figura 2
Fase 1. Rutas estratégicas con terminal central



Fuente: Diseño Conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público para el Municipio de Sincelejo – Movilidad Sostenible Ltda. -2008 -2009.

Los parámetros generales de la Etapa 1 del SETP, estimados con la demanda actual de Sincelejo, se presentan en la Tabla 1.

Tabla 1.
Parámetros de la Fase 1 en hora pico AM

Ruta	Descripción	Veh	Long (km)	Ciclo (min)	Pas/hr	Carga (Pas/hr)	Int (min)	Flota Oper	RPD (Km/dia)	IPK
Arg-	ARGELIA	Microbús	9,94	36	291	179,8	6	6	1190	2,93
Barl	BARLOVENTO	Microbús	7,53	30	291	177,8	6	5	901	3,86
Bog2	Bogota2-Centro	Microbús	6,52	32	103	54	8	4	603	2,11
Bog3	Bogota3-Centro	Microbús	8,88	40	233	136,2	8	5	821	3,50
Cab-	CABRERO	Microbús	6,84	24	111	59,1	8	3	633	2,16
Lau-	Laureles-Centro	Microbús	6,79	24	109	58,1	8	3	628	2,14
Pio1	PIONEROS I	Microbús	6,44	28	323	155,4	7	4	688	5,85
Pio2	PIONEROS II,	Microbús	6,02	24	95	49,5	8	3	557	2,10
Poll	LA POLLITA	Microbús	8,54	32	58	47,8	8	4	790	0,91
Salv	EL SALVADOR	Microbús	9,3	36	254	167	6	6	1113	2,73
Veg1	LA VEGA	Microbús	7,86	32	115	70,6	8	4	727	1,95
Veg2	VILLA KATY A	Microbús	6,02	24	149	77,1	8	3	557	3,30
Vkat	VILLA KATY A	Microbús	9,88	40	85	44	8	5	914	1,15
Vpz1	VILLA PAZ	Microbús	7,23	24	126	75,2	8	3	669	2,32
Vpz2	VILLA PAZ	Microbús	4,58	16	89	49,3	8	2	424	2,59
					2432			60	11214	3,15

Fuente: Diseño Conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público para el Municipio de Sincelejo – Movilidad Sostenible Ltda. -2008 -2009.

El sistema debe ir recuperando la demanda perdida del transporte público de acuerdo con las medidas que se involucren de acuerdo con lo definido en la Tabla 2.

Tabla 2.
Proyecciones de demanda atendida por el SETP

Escenarios	Matriz Hp_AM	Pas/dia
Restricción en el centro para mototaxi	3,419	37,995
Restricción en el centro para mototaxi y mejora en la imagen del SETP	5,129	56,998
Restricción en el centro para mototaxi y mejora en la imagen del SETP y medidas impositivas al mototaxismo	9,132	101,483

Fuente: Diseño Conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público para el Municipio de Sincelejo – Movilidad Sostenible Ltda. -2008 -2009.