ALCALDÍA DE SINCELEJO

**DECRETO No. 393 DE 2010**
**(4 DE AGOSTO DE 2010)**

**"Por medio del cual se adopta el Sistema Estratégico de Transporte Público en el municipio de Sincelejo"**

## EL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE SINCELEJO,

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las previstas por los artículos 315 y 365 de la Constitución Política, Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, y Decretos 170 de 2001 y Decreto 3422 del 9 Septiembre de 2009, y

## CONSIDERANDO

Que de conformidad al artículo 3 de la Ley 105 de 1993, corresponde a las autoridades el diseño y ejecución de políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte público, para garantizar el acceso al mismo, como principio básico.

Que según el artículo 8 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con la ley 105 de 1993, las autoridades del sistema de transporte tienen la responsabilidad de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y de aplicar las restricciones establecidas por la ley a la iniciativa privada.

Que conforme a lo establecido por el artículo 3, numeral 5, de la Ley 105 de 1993, el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público no genera derechos especiales diferentes a los estipulados en dichos actos, bajo el principio de que el interés general prevalece sobre el particular; así mismo, el artículo 18 de la ley 336 de 1996, prevé que los permisos otorgados para la prestación del servicio público de transporte son revocables.

Que el transporte público en el municipio de Sincelejo, según el estudio de caracterización y evaluación de la situación actual del tránsito y el transporte del municipio, realizado por la empresa Movilidad Sostenible Ltda., evidencia las siguientes características:

- Mala condición del parque vehicular, con edades promedio de 14,6 años, que es una edad relativamente alta.
- Horario de servicio poco eficiente, el horario de servicio es de las 6:30 AM a las 5:30 PM, situación que hace que los usuarios busquen medios alternativos e ilegales para su movilización como lo es el mototaxismo.
- Bajo índice de pasajeros kilómetro (IPK) que se traduce en alto costo pasajero – kilómetro y baja rentabilidad para el sector transportador.

- Problemas de mantenimiento, amortización de inversión y calidad del servicio.

Que el Plan Nacional de Desarrollo, adoptado mediante la Ley 1151 de 2007, prevé en su artículo 52, la implementación de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público – SETP, en varios municipios de Colombia, incluido Sincelejo.

Que el Acuerdo 007 de 30 de mayo de 2008 "Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo del Municipio de Sincelejo para el período 2008 – 2011", en el capítulo 3 que trata del espacio público, ordenamiento territorial y movilidad, prevé como objetivo general, mejorar la seguridad y eficiencia de los sistemas de accesibilidad y movilidad, ampliar la oferta de espacio público y garantizar su disfrute; igualmente en el artículo 19 establece el sistema estratégico de transporte público colectivo a fin de mejorar las condiciones de movilidad para toda la población en cuanto a accesibilidad, seguridad, equidad, disciplina y cultura en el Municipio de Sincelejo.

Que el Decreto 3422 de 2009, por el cual se reglamentan los Sistemas Estratégicos de Transporte Públicos SETP, dispone que las autoridades de transporte, dentro de su jurisdicción, adoptarán las medidas necesarias para reorganizar la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y corresponde al Alcalde adoptar el SETP para el municipio de Sincelejo.

Que el artículo 10 del Decreto 3422 de 2009, establece que la autoridad competente deberá reestructurar oficiosamente el servicio, sustentada en los respectivos estudios técnicos y respetando los criterios de equidad y proporcionalidad de las empresas en el mercado.

Que de conformidad al Documento CONPES 3637 de 2010, los Sistemas Estratégicos de Transporte Público 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.

Que el Plan de Ordenamiento Territorial – POT del municipio de Sincelejo, adoptado mediante Acuerdo No. 07 de 2000, ajustado por medio del Acuerdo 26 del 13 de octubre de 2009, en sus artículos 94, 95 y 96 establece y define la prestación del servicio de transporte terrestre público urbano de pasajeros colectivo, y el Sistema Estratégico para la prestación del mismo.

ALCALDÍA DE SINCELEJO

**DECRETO No. 393 DE 2010**
**(4 DE AGOSTO DE 2010)**

**"Por medio del cual se adopta el Sistema Estratégico de Transporte Público en el municipio de Sincelejo"**

## DECRETA

**ARTÍCULO 1º. Adopción del SETP:** Adoptase el Sistema Estratégico de Transporte Público - SETP para el Municipio de Sincelejo, de conformidad con lo establecido por el Decreto Nacional 3422 de Septiembre 9 de 2009.

Los servicios de transporte público en el área urbana del municipio de Sincelejo, en adelante se prestaran dentro del SETP. En consecuencia, todas las empresas que presten el servicio de transporte público colectivo, sus equipos de operación, las rutas, viajes, pasajes y el talento humano involucrado en la operación forman parte de un solo sistema integrado, con recaudo centralizado, equipos apropiados progresivamente incorporados al sistema, planeación y gestión única de flota por Operador Privado que integre a los prestadores. La organización Vigilancia y control del SETP se ejercerá por la Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal o quien haga sus veces.

**Parágrafo:** Se exceptúan de la obligatoriedad de integrarse al SETP las rutas y empresas habilitadas para el transporte público colectivo de pasajeros en el sector rural diferentes a las rutas de empresas que concomitantemente prestan el servicio de transporte en el área urbana, sin perjuicio de que dicho transporte rural exceptuado esté obligado a cumplir las disposiciones que sobre integración tarifaría se adopte para el SETP.

## CAPÍTULO I

## ASPECTOS GENERALES

**ARTÍCULO 2º- Del ente titular de SETP:** La implementación y construcción del sistema estará a cargo de una Sociedad por Acciones Simplificada S.A.S, creada mediante documento privado, de acuerdo a las facultades otorgadas al Alcalde de Sincelejo según el Acuerdo N°044 de Marzo 29 de 2010 y conforme a lo previsto en el Documento CONPES 3637 DE 2010 – Capítulo VII.

Las funciones de planificación, regulación, control y vigilancia del SETP se ejercerán por la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal o el ente designado para tales fines.

**ARTÍCULO 3º- Prioridad del SETP**. El desarrollo e implementación del SETP, de conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo y el Plan de Desarrollo del municipio de Sincelejo, será criterio prioritario y esencial para la adopción de

políticas públicas asociadas a la definición, desarrollo e implementación de políticas de tránsito y transporte del municipio.

**ARTÍCULO 4º- Estudios técnicos previos.** Todas las medidas que se tomen dentro del proceso de reestructuración del servicio deberán fundamentarse en los estudios que previamente se han realizado por parte del Departamento Nacional de Planeación, en coordinación con la Secretaria Municipal de Tránsito y Transporte, o en los estudios que se realicen para tal efecto y que de acuerdo con el Decreto Nacional 3422 de 2009 deben estar validados por la nación a través del DNP.

**ARTÍCULO 5º- Reestructuración del servicio.** La Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal o quien haga sus veces podrá suprimir, modificar, recortar, fusionar, empalmar o prolongar las actuales rutas, sin que para ello existan limitaciones de longitud, recorrido y/o nivel de servicio. Así mismo, podrá modificar las frecuencias, horarios, clase, número de vehículos y capacidad transportadora, de conformidad con los estudios técnicos realizados para tal efecto, o declarar la vacancia de las rutas de conformidad con lo dispuesto por el Decreto Nacional 170 de 2001.

El servicio en el Sistema Estratégico de Transporte Público se prestará a través de rutas estratégicas.

**ARTÍCULO 6º- Implementación del SETP:** La implementación del SETP se hará en dos fases, necesarias para la entrada en operación óptima del mismo; una primera fase pre operativa y una segunda fase operativa.

**Fase pre operativa**: Durante esta fase se desarrollaran, entre otras, las siguientes actividades:

1. La reposición progresiva de vehículos, que implica chatarrizar un gran porcentaje de los vehículos se iniciara durante la fase operativa, con automotores de tipología uno (1) de las siguientes características y conforme al diagrama siguiente:

   En cuanto a la flota, se empleará una tipología de vehículos: minibuseta con capacidad máxima de veintiocho (28) pasajeros y mínima de veintidós (22), 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 vehículos 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.

Solo se permitirá información relativa a la Operación del SETP o publicidad en los sitios diseñados y autorizados para tal efecto.

2. En cuanto a las rutas en el primer semestre de 2010 se reestructurarán e implementarán 11 rutas estratégicas y se suprimirán la totalidad de las rutas del sistema actual. 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.

3. El operador del servicio de transporte deberá iniciar procesos administrativos respecto a la normalización laboral de todo el personal, en las condiciones previstas por el artículo 14 del Decreto Nacional 3422 de 2009, que además de las obligaciones legales, comprenderá la implantación de uniformes, imagen corporativa del personal, capacitación, verificación de certificado judicial, la vigencia de la licencia de conducción (5ª Categoría), paz y salvo por infracciones de tránsito y los demás requisitos que establece la Resolución 1540 de agosto de 2009.

4. Se constituirá un sistema centralizado y automatizado que permita el recaudo de dinero de los usuarios de transporte público por medio de vías electrónicas, que contribuya a llevar un mejor control, al mismo tiempo que se obtiene estadísticas de apoyo para el sistema.

5. Para la Ciudad de Sincelejo el Sistema de Recaudo Centralizado se llevaría a cabo por medio del pago en el uso del transporte público, el cual se efectúa en las terminales de transferencia, paraderos y

otros sitios autorizados por la SAS y en los vehículos utilizando una tarjeta inteligente la cual puede ser cargada con una cierta cantidad de dinero.

6. El operador de transporte deberá adelantar los procesos contractuales para legalización de la vinculación de los equipos de operación relacionados con la administración centralizada de flota, y remuneración a los propietarios de los equipos, según las condiciones que previamente defina el Municipio.

7. Procesos operacionales que conduzcan a la centralización de equipos en patios adecuados para tal fin.

8. Contratar el Sistema de Gestión y Control de Flota por parte de la Administración Municipal y el Sistema de Recaudo Centralizado por parte de la sociedad recaudadora.

**Fase operativa:** Una vez culminada la fase pre operativa, se inicia la fase operativa, durante la cual se cumplirán, entre otras, las siguientes actividades:

1. Inicia la puesta en marcha del Sistema de Recaudo Centralizado y el Sistema de Gestión de Flota.
2. Operación de 11 rutas estratégicas de acuerdo con los estudios pertinentes validados por el DNP, tal como lo establece el Decreto Nacional 3422 de 2009, con aplicación de ajustes, si hubiere lugar a ellos.
3. Prestación del servicio de transporte público con la tipología de vehículo previsto en el artículo 6 del presente Decreto.
4. Integración tarifaría por transferencia de pasajeros entre las diferentes rutas del SETP. de acuerdo con los lineamientos establecidos por la Secretaria Tránsito y Transporte del Municipio o quien haga sus veces.
5. Verificación de la democratización de la propiedad de qué trata el artículo 15 del Decreto 3422 de 2009, por parte de la Secretaria de Transito y Transporte Municipal.
6. Continuación de la prestación del servicio con vehículos, de la tipología definida por este decreto y por los estudios.
7. La Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal o quien haga sus veces, previa socialización con el operador, o previa delegación,

definirá un plazo de reposición de la totalidad del equipo automotor, en el cual se definirán los plazos, porcentaje de la capacidad transportadora, número de vehículos, según modelos y tipología.

**ARTÍCULO 7º- Indicadores mínimos del servicio**.- Para el cumplimiento de los objetivos del SETP, establecidos en el artículo 3 del Decreto 3422 de 2009, se fijarán los indicadores que permitan medir la accesibilidad, como su implementación, desarrollo y operación conforme los siguientes criterios:

**Oportunidad:** Comprende la adecuada definición de frecuencias y horarios en función de la demanda y cumplimiento de los mismos. El inicio, la finalización y las frecuencias se definirán para cada una de las rutas estratégicas y complementarias, mediante resolución que emitirá la Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal o quien haga sus veces para cada una de ellas. En ningún caso el intervalo será superior a (6) minutos.

**Cobertura:** Acceso al sistema de transporte a una distancia máxima de caminata de 300 metros, tanto en el origen como en el destino, definido en función de la demanda.

**Seguridad**: Cumplimiento de condiciones optimas y especificaciones técnicas de los equipos de operación; permanente actualización de la hoja de vida de los equipos que contenga edad de cada uno de ellos, de conformidad a la norma, de revisión técnico mecánica, mantenimiento preventivo y correctivo de los equipos; idoneidad del talento humano asignado a la operación y mantenimiento; cumplimiento de manuales de procesos, procedimientos y aseguramiento. Por lo anterior no se permitirá la operación de ningún vehículo que no cumpla con las anteriores especificaciones.

**Satisfacción:** Medición periódica trimestral de la percepción del usuario acerca del nivel de satisfacción del servicio, la comodidad, buen trato y el cumplimiento de los indicadores anteriores.

**Ambientales:** Indicadores de contaminación ambiental como índices de emisión de gases, ruido, contaminación visual, uso del recurso hídrico, vertimientos y residuos sólidos, para lo cual la administración del SETP elaborará estudios y controles adecuados que permitan verificar los estándares establecidos para evaluarlos.

**Financieros:** Se medirán la eficiencia, la solvencia, la rentabilidad y la sostenibilidad del sistema. Son los operadores del SETP quienes deberán velar

por la maximización y optimización de los recursos de capital en función de la operación y sostenibilidad del SETP, vinculando igualmente las herramientas administrativas, estrategias comerciales y economías de escala. La administración municipal evaluara periódicamente la canasta de costos de transporte para fijar la tarifa del usuario mediante tablas automáticas establecidas para ello a través de convenio debidamente establecido.

**Administrativos:** Normalización total de procesos y procedimientos del SETP.

**Certificación de Calidad**: Los operadores de transporte deberán obtener certificación de calidad a través de norma ISO, en un plazo de tres (3) años, en la totalidad de los procesos: Servicio al Cliente, Administración centralizada de flota, cumplimiento de normas ambientales, procedimientos administrativos.

**Índice de Pasajeros por Kilómetro IPK:** Mide el uso del servicio de pasajeros por kilómetro: Relacionados con la operación global del servicio. (Por ruta, por empresa o por un área de operación); relacionados con el pasajero; relacionados con un servicio en una franja horaria en particular. En ningún caso deberá ser inferior a 2.2 IPK.

**ARTÍCULO 8º.- Cumplimiento de los indicadores**. Las metas y herramientas o mecanismos de control se fijarán al inicio de cada fase de la implementación y operación del SETP, que se hallan definidas en el Decreto 3422 de 2009.

**ARTÍCULO 9º.- Duración del permiso de operación del SETP.-** previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el Decreto Nacional de 2009, la prestación del servicio público de transporte se iniciará con la expedición de un permiso, cuyo plazo será de veinte (20) años, el cual se podrá prorrogar por un periodo igual y una sola oportunidad.

**ARTÍCULO 10º.-Componentes del sistema:** el sistema estratégico de transporte público estará integrado por:

1. Renovación urbanística del centro histórico

   Los planteamientos para el centro histórico de la ciudad de Sincelejo surgen con el ánimo de conectar los principales polos de urbanismo (Parque Santander, Plaza Olaya Herrera, Parque de los periodistas, Plaza Majagual, teatro municipal y el parque del hospital regional) y ampliar la infraestructura peatonal en los corredores de la calle 20, la carrera 18, la Calle la Pajuela y la carrera 21, donde se encuentran localizados centros hospitalarios, entidades bancarias y centros institucionales y religiosos entre otros, de esta manera se peatonalizan las vías que están en inmediaciones a la plaza central y se semipeatonalizan los ejes viales que comunican los puntos establecidos.

2. Estación de transferencia.

   Tal como se ha concebido el nuevo sistema de transporte, este dispone una estación de transferencia, localizada en el centro de la ciudad.

3. Paraderos y PEPS.

   Se ha dispuesto a través de la red del SETP, puntos de parada de acuerdo con estudios de campo previos. Se tiene entonces alrededor de 232 puntos de paradero, Correspondientes a la Fase 1, se distribuyen en; 17 paraderos señalizados y demarcados, 206 paraderos con cobertizo, y 9 paraderos con un área de influencia mayor que los dos anteriores en donde se pretende una adecuación del espacio público acorde al entorno urbano y que sea agradable al usuario, es decir un paradero con espacio público (PEP).

4. Patios.

   Se dispondrá de sitios para estacionamiento y mantenimiento de la flota del sistema. Se establecerán tres (3) sitios para este objetivo, localizados estratégicamente (Argelia, Divino Salvador y Salida a Corozal). Así mismo se construirá nuevas centralidades urbanas para la ciudad de Sincelejo (CAMIS), dos (2) de ellos localizados en inmediaciones de los patios de Argelia y el Salvador y el tercer CAMI en inmediaciones del terminal intermunicipal a proponer.

5. Flota.

   La flota del nuevo sistema estará compuesta por vehículos tipo microbuseta con aire acondicionado y con capacidad máxima de veintiocho (28) y mínima de veintidós (22) pasajeros, en una etapa inicial. Posteriormente se complementaría con vehículos de capacidad mayor. Este vehiculo debe tener dos puertas, una para ascenso y otra para descenso de los pasajeros. En la puerta de ascenso se colocará el sistema de recaudo (validador de tarjetas) y torniquete. La puerta de descenso es más amplia para permitir la bajada rápida de los usuarios. Esta puerta también sirve para que los usuarios suban en el área paga de la terminal de transferencia.

6. Rutas del SETP.

   El SETP propuesto está compuesto por un total de 17 rutas, 2 rutas circunvalares (circunvalar interior y circunvalar exterior) en sentido horario y anti horario y 17 rutas radiales que garanticen la cobertura total de la ciudad.

7. Infraestructuras complementarias para el SETP.

   En el desarrollo del SETP ha sido necesario compaginar las infraestructuras requeridas en el plan vial de la ciudad. A continuación se presentan las obras y equipamientos que complementan el nivel de servicio del transporte público, por mejorar las condiciones de seguridad y de fluidez.

8. Puentes peatonales.

   Los puentes peatonales como elementos complementarios del sistema contribuyen en el mejoramiento del nivel de servicio y brindan seguridad al peatón disminuyendo los accidentes en los que estos se podrían ver involucrados. A continuación se los sitios sugeridos para construcción de nuevos puentes peatonales:

   - Terminal de Transportes
   - Corporación Universitaria del Caribe (CECAR)

   Asimismo se recomienda readecuación del puente peatonal existente, mejorando el manejo del espacio público.

9. Sistema de recaudo.

   Se construirá un sistema centralizado y automatizado que permita el recaudo de dinero de los usuarios de transporte público por medio de vías electrónicas, que contribuya a llevar un mejor control, al mismo tiempo que se obtiene estadísticas de apoyo para el sistema.

   Para la Ciudad de Sincelejo el Sistema de Recaudo Centralizado se llevaría a cabo por medio del pago en el uso del transporte público, el cual se efectúa en las terminales de transferencia y en los vehículos utilizando una tarjeta inteligente la cual puede ser cargada y/o recargada con una cierta cantidad de dinero. Esta forma de efectuar el pago garantizará una mejor prestación del servicio eliminando la guerra del centavo, el pago del pasaje de todos los usuarios y la seguridad en la utilización del sistema

10. Sistema de gestión.

    La implantación de un sistema para la administración y control de la flota vehicular, permitirá a los operadores del servicio planificar, programar y operar la flota de una manera eficaz y confiable, a satisfacción y seguridad del usuario y los operadores.

    Para que este sistema satisfaga la demanda de transporte actual y futura así como las necesidades de los usuarios se deben obtener todos los medios necesarios para el control y manejo de toda la operación del sistema, este control se debe realizar sobre: rutas, itinerarios, localización de vehículos, identificación de unidades vehiculares, puntos de parada, frecuencia, entregar información actualizada de los diferentes componentes del sistema a todos los usuarios

## CAPÍTULO II

## SISTEMA DE GESTION Y CONTROL DE FLOTA

**ARTÍCULO 12º.- Esquema técnico de operación del control de flota.** Corresponde a la Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal o quien haga sus veces realizar las actividades de vigilancia y control; la planeación, programación y gestión de la operación del SETP estará a cargo del operador del SETP.




Fig. 1. Esquema general sistema de gestión de flota

**Parágrafo primero:** La definición del suministro de la tecnología estará a cargo de la SAS y permitirá la implementación del Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF) de conformidad a los estudios técnicos y a las condiciones de demanda del servicio.

**Parágrafo segundo**: La Sociedad por Acciones Simplificada S.A.S. del SETP contratará la instalación del sistema de gestión y/o control de flota.

## CAPÍTULO III

## INCENTIVOS A FUSIONES Y COLABORACION EMPRESARIAL

**ARTÍCULO 12º.- Incentivos a fusiones y colaboración empresarial.** Cuando el Operador del SETP establezca la fusión empresarial o esquemas de cooperación para la programación, despacho, operación y remuneración del servicio, la Administración Municipal gestionará la inclusión de alivios tributarios locales para facilitar la estabilidad y continuidad del operador en el mercado.

## CAPÍTULO IV

## DISPOSICIONES FINALES

**DECRETO No. 393 DE 2010**
**(4 DE AGOSTO DE 2010)**

**"Por medio del cual se adopta el Sistema Estratégico de Transporte Público en el municipio de Sincelejo"**

**ARTÍCULO 13º.- Control y vigilancia.** La Administración Municipal en cabeza de la Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal o quien haga sus veces, será la encargada de garantizar el estricto cumplimiento a lo previsto en el presente Decreto Municipal como también de aquellas disposiciones establecidas en el Decreto Nacional 3422 de Septiembre 9 de 2009 por el cual se reglamenta los Sistemas Estratégicos de Transporte Público Colectivo SETP.

**ARTÍCULO 14º.- Reglamentos y manuales de operación.** Todos los operadores del SETP asumirán y cumplirán integralmente los reglamentos y manuales que se emitan para la operación del SETP en referencia a Sistema de transporte, sistema de recaudo, y sistema de gestión y control de flota, entendiéndose que dichos reglamentos y manuales expedidos por la autoridad competente harán parte integral de los permisos otorgados para la operación del SETP.

**ARTÍCULO 15º. VIGENCIA.**- El presente decreto rige a partir de su expedición.

**PUBLIQUESE, COMUNIQUESE Y CUMPLASE**

Dado en Sincelejo, a los (04) días del mes de Agosto de 2010

**JESUS PATERNINA SAMUR**
Alcalde Municipal de Sincelejo

**MARCOS FIDEL ARRIETA BAQUERO**
Secretaria Municipal de Tránsito y Transportes