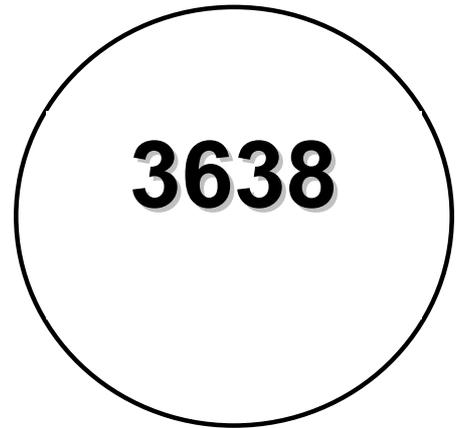


Documento Conpes

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



SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL MUNICIPIO DE MONTERIA

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

Version aprobada

Bogotá D.C., 01 de febrero de 2010

Resumen

Este documento presenta el proyecto: “Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para la Ciudad de Montería” el cual tiene como objetivo desarrollar un sistema de transporte que como resultado genere 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, Montería, 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.....	10
	A. OPERACIONAL.....	11
	B. INFRAESTRUCTURA.....	12
	C. INSTITUCIONAL	13
VI.	IMPACTO DEL PROYECTO.....	14
	A. IMPACTO TÉCNICO ECONÓMICO	14
	B. IMPACTO FÍSICO ESPACIAL.....	15
	C. IMPACTO SOCIO AMBIENTAL.....	15
VII.	ORGANISMOS DE EJECUCIÓN.....	16
VIII.	PLAN DE ACCIÓN	16
	A. OPERACIONAL.....	17
	B. INFRAESTRUCTURA.....	17
	C. INSTITUCIONAL	17
IX.	COSTOS DEL PROYECTO – FASE I.....	18
X.	FINANCIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA FASE I DEL SETP DEL MUNICIPIO DE MONTERÍA.....	19
XI.	ELEMENTOS ELEGIBLES - COFINANCIABLES POR LA NACION	21
XII.	COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO.....	22

XIII. CONDICIONES NECESARIAS PARA LA PARTICIPACIÓN DE LA NACIÓN	23
XIV. MECANISMOS DE SEGUIMIENTO	25
XV. RECOMENDACIONES.....	25
XVI. BIBLIOGRAFÍA.....	29
XVII. ANEXOS	30

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 Montería 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 Montería.

II. ANTECEDENTES

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 tienen 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 Montería. Es así como en el año 2008 se adelantó por parte del Departamento Nacional de Planeación la “Caracterización y evaluación de la situación actual del tránsito y el transporte del municipio de Montería”¹. Posteriormente y con el ánimo de definir el cronograma para la entrada en operación del SETP de la ciudad de Montería,

¹ Estudio realizado por la firma Projeckta LTDA – Ingenieros Consultores.

reestructurar el sistema actual y establecer una gradualidad en la nueva operación del transporte público, el Municipio contrató durante el año 2009 el “Diseño conceptual del sistema estratégico de transporte público de Montería”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 periféricas la cual atenderá el crecimiento de la demanda de los años 2014 en adelante.

Adicionalmente, en el Plan de Desarrollo Municipal de Montería 2008-2011 “Juntos Hacemos Más” (Acuerdo Municipal 003 de 2008) se incorpora en el eje estratégico I y la línea de Acción “Montería una ciudad Amable y Dinámica”, el desarrollo del Sistema Estratégico de Transporte Público. Este sistema integra la reorganización del transporte público colectivo, la actuación en el centro de la ciudad, las estrategias para sistemas inteligentes de transporte y centro unificado de recaudo, el sistema semafórico y el sistema de información.

Como resultado de esta política se definió el proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público en la ciudad de Montería, el cual hace parte integral del plan de movilidad del Municipio, y deberá ser construido entre los años 2010-2011. 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 Montería, reportaran un beneficio social a la población, lo que las constituye en una obra de inversión social importante para el desarrollo de la ciudad³

Adicionalmente, el municipio de Montería realizó obras de infraestructura durante el año 2009, (correspondientes a: la Calle 93 entre carrera 2 y Avenida circunvalar, con una longitud de

² Estudio realizado por la Universidad Nacional de Colombia.

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, MP Simón Rodríguez Rodríguez).

1.5 Km.; y la Transversal 5 entre diagonal 14 y diagonal 20, con una longitud de 3.3 Km.) que hacen parte de las vías del Sistema Estratégico de Transporte de la ciudad de Montería y que deberán ser evaluadas por el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte, como parte de los aportes del Municipio al proyecto en el año 2009.

De esta manera el Sistema Estratégico de Transporte Público, se constituye en un proyecto que mejorará la calidad de vida de los ciudadanos de Montería, 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 el aval fiscal para el SETP del municipio de Montería.

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

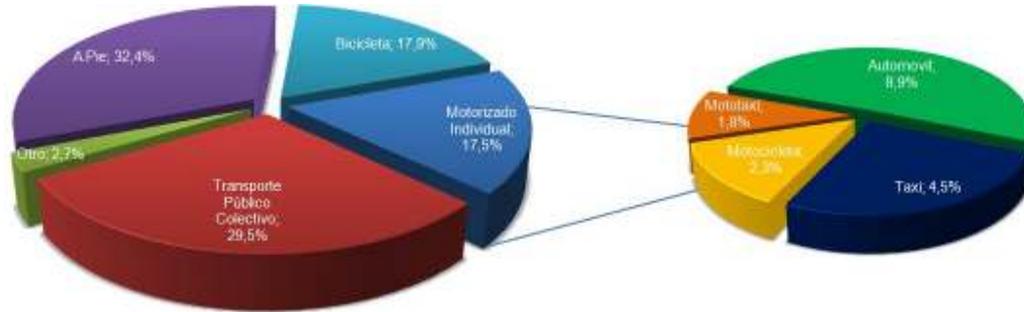
Mensurable: que cada ciudad o municipio desarrolle modos que faciliten a sus ciudadanos la movilidad bajo proyectos en los cuales las inversiones que se efectúen redunden en una mejora en la movilidad pública, pero que correspondan con eficiente ejecución fiscal del Estado.

IV. DIAGNÓSTICO

El municipio de Montería, está ubicado en el departamento de Córdoba y según las proyecciones del DANE para el 2009 contaba con una población de 403.280 habitantes en 84.530 viviendas, donde cerca del 23,59 % de la población es rural. Es una ciudad de vocación ganadera, agroindustrial y de servicios de la región.

En el municipio de Montería se generan alrededor de 430.000 viajes diarios, de los cuales sobresale el modo a pie con 32.4%, le sigue el modo de transporte público con un 29.5% (cuando se aplica la restricción de motos) y un 7.9% se realizan en mototaxismo (cuando no hay restricción de motos). Figura 1.

Figura 1. Distribución modal en Montería
Día con restricción de Motos



Fuente: Elaboración propia, basado en la “Caracterización y evaluación del tránsito y el transporte en el municipio de Montería”

Adicionalmente, el servicio de transporte público se encuentra prestado por siete empresas de transporte encargadas de la operación, con alrededor de 450 vehículos que tienen en promedio 7 años de servicio, los cuales en su mayoría son busetones para 50 pasajeros (capacidad máxima), lo que genera problemas en la calidad del servicio.

Los recorridos tienen un bajo nivel de ocupación, con un promedio de 0.9 pasajeros transportados por kilómetro recorrido (IPK), cuando lo deseable es que sea superior a 2.5, lo que se explica fundamentalmente, por la amplia incorporación del mototaxismo en la ciudad, por la informalidad en el servicio (taxi colectivo) y por la mala calidad en la prestación actual del servicio.

El esquema institucional que opera en el transporte urbano en el municipio de Montería no es el más adecuado, toda vez que no presta los servicios al nivel de eficiencia requerido para una ciudad de estas características. De igual manera existe un porcentaje de transportadores en donde la responsabilidad de la operación se diluye entre las empresas afiliadoras, los conductores y los propietarios. Aunque han existido esfuerzos por parte de los transportadores en cabeza de las empresas Metrosinú y Monteriana de transporte, sin que exista una integralidad total en la ciudad.

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.

Los anteriores factores han hecho que el transporte público de pasajeros en el Municipio de Montería 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 la prestación del servicio público por el mototaxismo 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.

V. OBJETIVOS

El Sistema Estratégico de Transporte Público permitirá a la población del municipio de Montería, 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 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 Montería, distribuidas en tres 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 se ha establecido una única etapa que consistiría en la implementación a más tardar en el segundo semestre de 2011 de 12 rutas expresas y 9 rutas alimentadoras y se suprimirán la totalidad de las rutas del sistema actual.

La etapa propuesta se basa en el cronograma de ejecución de las obras necesarias para la adecuada y correcta implementación del SETP.

En cuanto a la flota, se emplearán tres tipologías de vehículos acordes con capacidades de 52, 42 y 19 pasajeros⁵ de los cuales deberán estar adaptados vehículos para pasajeros con movilidad reducida de acuerdo con la demanda potencial. 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

⁵ En cualquier caso los vehículos deberán corresponder con los homologados por el Ministerio de Transporte y con la norma técnica NTC - 5206

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 Operación del SETP, será el que actualmente está en servicio, pero el mismo deberá ser reemplazado de acuerdo con los estudios adelantados.

El control de la programación y la planeación de servicios estará en cabeza de la Secretaría de Transito 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 Montería, se espera que el sistema, en los próximos años, no presente un incremento significativo en el número de viajes de transporte público al día. Sin embargo se espera 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 carro 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 esta etapa contempla: 33.17 km (19.9 km corredores del sistema y 13.27 km vías del centro amable) para construcción, reconstrucción o mantenimiento de vías. La inversión que se tiene prevista en la adecuación de vías se encuentra dividida en cinco grupos de los cuales tres grupos (1, 2 y 3) corresponden a reconstrucción y mantenimiento de 19.9 km de infraestructura vial, un grupo que correspondería a las intervenciones en el centro amable (13.2 km, de mejoramiento, reconstrucción o mantenimiento de vías y la construcción de andenes) y un último grupo que correspondería a obras

complementarias (Puentes Peatonales, Puentes Vehiculares, Adecuación de Intercambiadores, Centros de Atención Especializada, PEP, etc).

En cualquier caso el municipio de Montería podrá empezar a desarrollar el proyecto con su presupuesto antes de la firma del convenio de cofinanciación y las partidas que para ello disponga, se entenderán como parte de su cofinanciación, siempre y cuando correspondan con el proyecto que aquí se describe y sea aprobada su elegibilidad por el DNP y el Ministerio de Transporte. Las partidas correspondientes al año 2009, surtirán el mismo proceso de revisión.

De igual manera se realizaron modelaciones de la situación del transporte público y su interrelación con la movilidad en el municipio de Montería, encontrando que debido a la concentración de la mayor parte de sitios de ascenso y descenso en 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 vías exclusivas (crr 4 y 5 entre avenida circunvalar y calle 41) para el uso del transporte público con acceso restringido a predios. Por lo anterior también se hace necesario definir horarios y sitios para el cargue y descargue de mercancías, con el fin de facilitar la logística de las actividades comerciales del sector.

El proyecto que se describe en este documento y que será cofinanciado por la Nación comprende las obras mínimas que garantizan el funcionamiento en esta primera etapa. La malla vial que no está incluida en el proyecto es responsabilidad de la Alcaldía municipal de Montería.

C. Institucional

El SETP del municipio de Montería 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 colectivo, 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 Montería.

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 (10.856 kilómetros al día en operación), mayor ocupación por vehículo, mayor velocidad de recorrido (25 Km/h en promedio para todo el sistema, en la actualidad la velocidad está entre los 17 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 20.384 millones de pesos de 2009 el cual se define con una tasa de actualización del 12%; el

proyecto tiene una tasa de mantenimiento del 2% anual; y la tasa interna de retorno equivale al 12.9%; en la evaluación económica del proyecto se obtiene una relación beneficio costo de 1.24.

B. Impacto físico espacial

El sistema será un promotor de la recuperación urbana de la ciudad. A nivel de la zona centro de la ciudad se propiciará el ordenamiento y la recuperación a través del denominado “centro amable” el cual incluye la recuperación del espacio público y el mejoramiento de los flujos vehiculares a partir de la implementación de dos vías exclusivas. Adicionalmente se tienen contemplados seis puntos descentralizados que permitirán el desarrollo de nuevas actividades a través de los denominados Centros de Atención Especializada (CAE) que se localizarán en los barrios Cantaclaro, Robinson, Pitalúa, San Martín, La Ribera, La Castellana y Mocarí los cuales serán generadores de nuevas centralidades de servicios, de tal manera que se eliminen viajes innecesarios y puedan constituirse nuevos polos de desarrollo.

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.

C. Impacto socio ambiental

Con la construcción del SETP, durante los años 2010 y 2011, se espera generar cerca de 7.500 empleos directos y 11.000 empleos indirectos, como consecuencia 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 permitirán reducir las emisiones de monóxido de carbono (CO) hasta en un 40.9%, de óxidos de nitrógeno (NOX) hasta 5.9% y de compuestos orgánicos volátiles (metano e hidrocarburos) entre un 38.6%. 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.

El proyecto proveerá espacios públicos para mejorar la movilidad, la accesibilidad y la calidad de vida de quienes caminan y utilizan medios de transporte alternativos como la bicicleta, fundamentalmente facilitara la inclusión para personas con movilidad reducida con el fin de contribuir a disminuir la accidentalidad de la ciudad.

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 bajo la modalidad de sociedad por acciones simplificada (SAS), que realizará las funciones que le corresponda de acuerdo con dicho reglamento y que contará con el apoyo institucional municipal 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 la Alcaldía como autoridad de transporte o quien ésta delegue quien tendrá las funciones de planificación, control y vigilancia del sistema.

Para efectos de control, la Nación firmará un convenio de cofinanciación con la Alcaldía Municipal de Montería y se constituirá una fiducia para la administración de los recursos que se requieren para el desarrollo del proyecto, de la cual hará parte el Municipio y 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. Se prevé que la construcción y adecuación de la infraestructura para esta etapa del SETP esté finalizada en su totalidad en diciembre de 2011.

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 colectivo 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.

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 - municipio de Montería

Actividad	Fecha
Aprobación del proyecto y su financiación	Primer Trimestre de 2010
Adopción del esquema institucional para la puesta en marcha del sistema	Primer Trimestre de 2010
Suscripción del convenio de cofinanciación Nación – Municipio	Primer Semestre de 2010
Contratación de diseños	Primer Semestre de 2010
Inicio de compra de predios para la construcción del sistema	Segundo Semestre de 2010
Inicio de construcción de infraestructura	Primer Semestre de 2010
Reglamentación y reorganización de rutas nuevo sistema operativo	Primer Semestre de 2011
Contratación Sistemas de Recaudo	Primer Semestre de 2011
Contratación Sistema de Gestión y Control	Primer Semestre de 2011
Inicio Fase Operativa I	Ultimo Trimestre de 2011

Fuente: Diseño Conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público para el Municipio de Montería – Universidad Nacional

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 para esta etapa es de \$268.143 millones de pesos colombianos del 2009, de los cuales \$222.654 millones 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 \$2.890 millones 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 \$45.489 millones de pesos colombianos del 2009 que se destinarán a Equipos para la operación de transporte, Sistema de Recaudo y Gestión de Flota y otros gastos operativos. En el Cuadro 2 se presentan las estimaciones de inversión.

Cuadro 2
Inversión del SETP del municipio de Montería
Millones de pesos colombianos del 2009

INVERSIÓN PÚBLICA	
Adquisición de Predios	\$ 12.527
Construcción de Obras Viales	\$ 44.449
Elaboración de diseños e Interventoría	\$ 20.608
Espacio Público	\$ 8.480
Puentes Peatonales y Pasos a Desnivel	\$ 19.816
Paraderos y Estaciones del Sistema	\$ 1.131
Patios, Talleres y Parqueaderos Intermedios	\$ 12.063
Obras Complementarias	\$ 56.855
Sistema de Control SETPC y Señalética	\$ 5.458
Gerencia del Proyecto	\$ 4.410
Costos Financieros	\$ 36.857
Total Inversión Pública	\$222.654
INVERSIÓN PRIVADA	
Equipos para Operación de Transporte	\$37.336
Sistema de Recaudo y Gestión de Flota	\$7.677
Otros gastos Preoperativos	\$476
Total Inversión Privada	\$45.489
Valor Total del Proyecto Inv. Pública + Privada	\$268.143

Fuente: Diseño Conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público para el Municipio de Montería – Universidad Nacional de Colombia - 2009.

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

El esquema de financiación propuesto estima un servicio de deuda para el SETP hasta por \$222.654 millones de pesos colombianos del 2009, el cual comprende el costo de las obras por valor de \$185.797 y se estiman costos financieros por el orden de \$36.857.

Los aportes de la Nación al proyecto serán por un monto máximo de \$155.858 millones de pesos colombianos del 2009 y el del Municipio sería del orden de \$66.796 millones de pesos colombianos del 2009. Teniendo en cuenta la programación de desembolsos presentada en el Cuadro 3. Programación de Aportes (Millones de pesos de 2009), los aportes del Municipio determinando como fuentes de garantía en la financiación son: El SGP (Propósito general), Sobretasa a la gasolina e ingresos corrientes de libre destinación. En el caso que se generen costos adicionales y/o sobrecostos en el desarrollo del proyecto estos serán cubiertos por el Municipio Montería.

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

Año	Municipio	Nación
2009	5.174*	0
2010	10.000	0
2011	10.000	6.434
2012	10.000	22.697
2013	10.000	76.557
2014	10.000	23.650
2015	10.000	15.736
2016	1.622	10.784
Total	66.796	155.858

Fuente: Diseño Conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público para el Municipio de Montería - Universidad Nacional. - *
Obras ya ejecutadas por el municipio

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 provisionarse 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 del 97 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 redes⁶. En ningún caso los ítems referidos a redes, en este proyecto, podrán ser cofinanciables por parte de la Nación.

XII. COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO

Dado el exceso de oferta en vehículos de transporte público en el Municipio Montería se hace necesario una estrategia que permita reducir la sobreoferta a partir de las necesidades operativas del nuevo sistema. Se propone por lo tanto efectuar una equivalencia en sillas ofrecidas que permita determinar el número de buses que serán reemplazados por los nuevos equipos de mayor capacidad. La Alcaldía y la entidad o unidad administrativa que se delegue para ello, deberá determinar, de acuerdo con el estudio conceptual, el mecanismo que permita la reducción efectiva de equipos en calle a partir de la desintegración física de los equipos existentes. Para ello se espera que antes de finalizar el 2010 se hayan dispuesto todos los mecanismos que aseguren la eliminación de la sobreoferta.

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 Montería garantice los recursos para el desarrollo del SETP y efectúe las gestiones requeridas, 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 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 Montería, cuando el mismo se ajuste y revise.
- Adoptar el SETP el municipio de Montería, 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 Montería de acuerdo con el esquema de financiación y el cronograma descrito en el presente documento.
 2. Declarar el SETP del Municipio de Montería 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, 819 de 2003 y con los compromisos asumidos en el Acuerdo de Reestructuración Ley 550 de 1999.

2. Concurrir con el Municipio de Montería a la suscripción del convenio de cofinanciación – Segundo semestre de 2010.
3. Emitir los actos administrativos correspondientes necesarios para el desarrollo de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público.

C. Sugerir al Municipio de Montería, 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 – Segundo Semestre 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, 819 de 2003 y con los compromisos asumidos en el Acuerdo de Reestructuración Ley 550 de 1999;
3. Concurrir con la Nación a la suscripción del Convenio de cofinanciación – Segundo semestre de 2010;
4. Garantizar la estructura institucional, (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) que permita desarrollar el proyecto así como la operación del mismo;
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 2011;
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 Montería – Universidad Nacional de Colombia. 2009.

Plan de Movilidad de la Ciudad de Montería: Caracterización y evaluación de la situación actual del tránsito y transporte del municipio de Montería - Projekta LTD, Ingenieros Consultores. 2007 – 2008.

Estudio de Reestructuración de Rutas de Transporte Público Colectivo Urbano - Ingeniería de Consulta, 2003.

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
Infraestructura vial			
Construcción vías nuevas			
Andenes			
Reconstrucción			
Recuperación			
Predios			
Señalización y demarcación			
Plan Centro			
Paraderos			
Demarcados y señalizados			
Cubiertos			
PEP			
Puentes			
Peatonales			
Vehiculares			
Intercambiadores			
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			
Interventoría 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 MONTERÍA

Para la formulación del SETP de Montería se toman en cuenta los planes de ordenamiento vial, las obras viales en proceso y los lineamientos generales de movilidad urbana, así como el Plan de Centro Amable. 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 amable 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 Montería 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 Montería se ha planteado una primera fase que permitirán llegar a la meta de manera gradual. Es así como en este documento se presentan los elementos necesarios para poner en operación.

- Rutas alimentadoras y expresas – Paraderos y Estaciones del Sistema

Es importante señalar que las estimaciones realizadas para el SETP de Montería 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.

Rutas Alimentadoras y Expresas

En esta etapa, se configura el sistema de rutas a partir de 12 rutas expresas (4 circulares y 8 radiales) y 9 alimentadoras con las cuales se pretende alcanzar una cobertura del 98%. El centro amable y la Zona Norte se constituyen en las dos zonas atractoras dónde finalizan la mayoría de los viajes. El sistema de rutas propuesto cubre las zonas de los barrios periféricos hasta llegar al centro siempre buscando el camino más rápido. Así mismo el sistema contempla una tarifa integrada para aquellos viajes que no terminan en el centro en donde es necesario cambiar de ruta hacia la zona deseada sin tener que pagar otra tarifa (zona paga).

Figura 1 - Estructura del SETP de la ciudad de Montería.

