

Documento Conpes

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



3656

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

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

Versión para discusión

Bogotá D.C., 26 de abril de 2010

Resumen

Este documento presenta el proyecto: “Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para la Ciudad de Valledupar”, 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, Valledupar, recaudo integrado, SETP.

CONTENIDO

I. INTRODUCCIÓN	5
II. ANTECEDENTES	5
A. Jurídicos	5
B. Justificación	6
III. MARCO CONCEPTUAL	9
IV. DIAGNÓSTICO	10
V. OBJETIVOS	13
A. Operacional	13
B. Infraestructura.	15
C. Carriles Exclusivos.	16
D. Institucional	17
VI. IMPACTO DEL PROYECTO	18
A. Impacto técnico económico	18
B. Impacto físico espacial	19
C. Impacto socio ambiental	19
VII. ORGANISMOS DE EJECUCIÓN	20
VIII. PLAN DE ACCIÓN	20
A. Operacional	21
B. Infraestructura	21
C. Institucional	21
IX. COSTOS DEL PROYECTO	22
X. FINANCIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PARA EL SETP DEL MUNICIPIO DE VALLEDUPAR	23
XI. ELEMENTOS ELEGIBLES - COFINANCIABLES POR LA NACION	25
XII. COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO	27
XIII. CONDICIONES NECESARIAS PARA LA PARTICIPACIÓN DE LA NACIÓN	28
XIV. MECANISMOS DE SEGUIMIENTO	29

XV. RECOMENDACIONES	30
XVI. BIBLIOGRAFÍA	33
XVII. ANEXOS	34

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 Valledupar y su declaración 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, el Departamento del Cesar y el municipio de Valledupar.

II. ANTECEDENTES

A continuación se exponen 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 permiten estructurar movilidades eficientes. Para ello la Nación ha cofinanciado los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, para las ciudades de más de 600.000 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 citada Ley 1151 de 2007, establece en su artículo 52: “...*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 establece 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.”*

Por otra parte y de conformidad con la ley 1151 y con el fin de normatizar los Sistemas Estratégicos de Transporte Público-SETP, el 9 de septiembre de 2009 se expidió el decreto 3422 mediante el cual se reglamentó la implementación de los SETP del país, aplicándose integralmente en las ciudades que cuenten con cofinanciación de la Nación.

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 permiten desarrollar sistemas de movilidad sostenibles.

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 Valledupar. Es así como en los años 2006 y 2007¹ se adelantó por parte del Departamento Nacional de Planeación y en coordinación con el Ministerio de Cultura², la actualización de los estudios de caracterización de la Movilidad que había desarrollado el Municipio de Valledupar en el año 2001³. Adicionalmente dicho estudio involucró el diseño de las soluciones a la problemática detectada trazando el Plan integral de Tránsito y Transporte y Protección del Centro Histórico de la ciudad. Posteriormente se contrató⁴ el estudio de las necesidades para la implementación del sistema estratégico de transporte público de la ciudad de Valledupar, el cual tenía como objetivo definir las acciones jurídicas necesarias para la implementación del SETP.

Con el ánimo de ser concordantes con la política establecida en el Plan Nacional de Desarrollo, se han adelantado una serie de estudios que permitieron definir las estrategias a seguir para la puesta en marcha de los SETP en temas tales como semaforización, recaudo centralizado y gestión de flota, en donde para algunos de los estudios se ha tenido al municipio de Valledupar como ciudad Piloto. Finalmente y con el ánimo de iniciar las acciones para el desarrollo del SETP en el Municipio de Valledupar, en el año 2008⁵ el Departamento Nacional de Planeación contrató el estudio para determinar el esquema institucional que dará soporte a la implementación y operación del SETP así como la definición del diseño operacional final del sistema de rutas propuesto.

¹ Estudio realizado por la Unión Temporal GGT- Grupo de Gestión y Tecnología y TTC – Engenharia de Tráfego e Transporte

² Entidad Competente en el tema de Centros Históricos

³ Estudio realizado a través de un convenio interadministrativo con la Universidad Nacional de Colombia – Sede Bogotá.

⁴ Estudio realizado por la firma Escallón Morales & Asociados S.A.

⁵ Estudio realizado con la firma Jorge Hernández y CIA EU

Adicionalmente, el proyecto está incorporado dentro de la estructura del Plan de Desarrollo del municipio de Valledupar 2010 – 2011 “Valledupar resultados con seguridad” como parte del programa estratégico “Transporte, movilidad e infraestructura vial” del eje temático “Desarrollo competitivo con seguridad” (Acuerdo Municipal 002 del 17 de febrero de 2010).

Como resultado de esta política se definió el proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público en la ciudad de Valledupar, el cual hace parte integral del plan de movilidad del Municipio, y la etapa descrita en el presente documento deberá ser construido entre los años 2010 y 2012. El sistema se orienta a la ejecución de tres acciones: operacionales, institucionales y de infraestructura.

Por lo tanto 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 Valledupar, reportaran un beneficio social a la población, lo que las constituye en una obra de inversión social importante para el desarrollo de la Ciudad.⁶

Lo anterior permite concluir que el Sistema Estratégico de Transporte Público, es un proyecto que mejorará la calidad de vida de los ciudadanos de Valledupar, 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 y por tanto se considera de importancia estratégica para el País⁷.

⁶ 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).

⁷ El Consejo Superior de Política Fiscal – CONFIS, en sesión del 26 de abril de 2010, dio aval fiscal para el SETP del municipio de Valledupar.

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.

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 Valledupar está localizado en el Departamento de Cesar y según las proyecciones del DANE para el año 2009 la población era de 393.294 habitantes, en donde cerca del 16,1% de la población vive en area rural. Es una ciudad de marcada importancia en el contexto departamental al ser el principal centro de comercio y de servicios complementarios a la industria en la región del norte del Cesar y sur de la Guajira.

De acuerdo con datos del año 2007⁸, en el municipio de Valledupar se generan cerca de 378.000 viajes diarios, de los cuales el 31,4% se realizan a pie, el 18% se realiza en moto y tan sólo el 16 % se realiza en transporte público colectivo, el cual cuenta con 251 vehículos que tienen una edad promedio de 12 años que se refleja en la prestación de un servicio de transporte con calidad deficiente y que, además, incrementa la contaminación a causa de la alta edad del parque automotor. Sin embargo esta composición es el resultado de un proceso de transformación de la escogencia modal de los ciudadanos de Valledupar, en donde en el año 2001 el 21% de viajes se realizaban en en transporte público y tan solo el 9% de viajes se realizaban en motocicleta⁹,

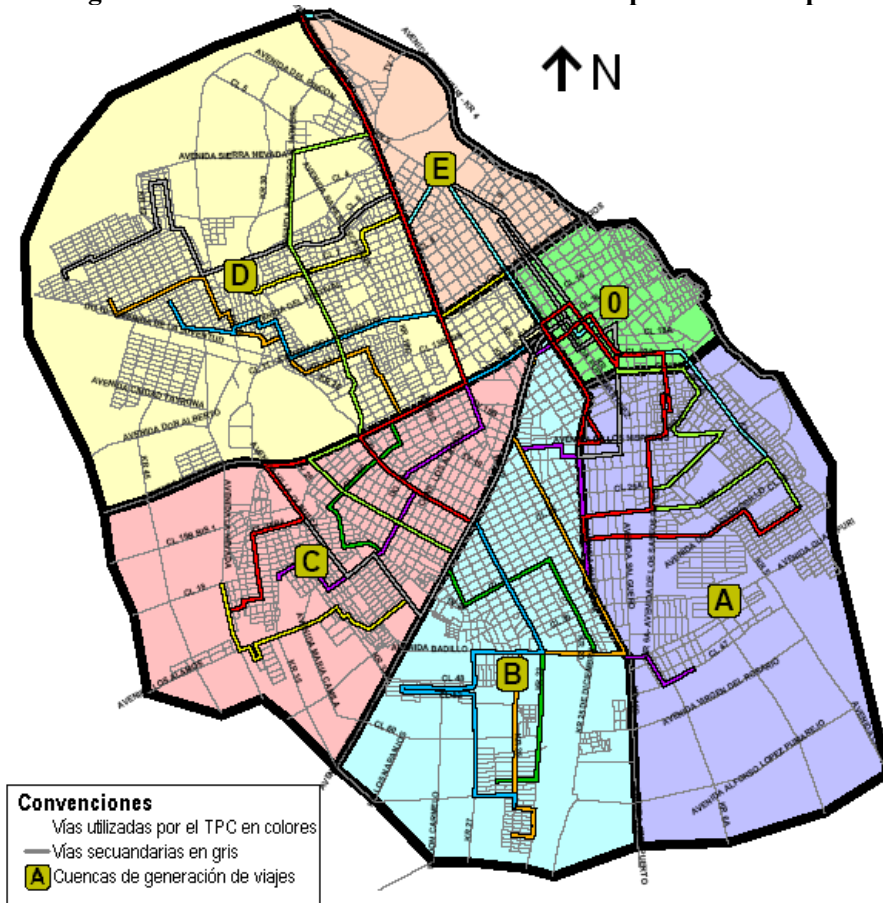
En cuanto a la estructura física de la ciudad, la red vial posibilita una cobertura total del transporte en el municipio, como se muestra en la Figura 1. Sin embargo el estado de dicha red presenta algunas dificultades dado que cerca del 24% de las vías presentan condiciones inadecuadas para la circulación de los buses, ya que el 10% se encuentra en afirmado y cerca del 14% en regular o mal estado.

⁸ Plan Integral de Tránsito y Transporte y Protección del Centro Histórico de los Municipio de Mompox, Pamplona y Valledupar, desarrollado por la Unión Temporal GGT- Grupo de Gestión y Tecnología y TTC – Engenharia de Tráfego e Transporte.

⁹ Estudio Universidad Nacional 2001

Adicionalmente hay vías que han alcanzado los límites de capacidad para el cual fueron diseñadas y otras vías no tienen la continuidad que permita al transporte público prestar un servicio en condiciones ideales.

Figura 1 Cobertura de la malla vial del municipio de Valledupar



Fuente. Plan Integral de Tránsito y Transporte y Protección del Centro Histórico de los Municipio de Mompo, Pamplona y Valledupar, desarrollado por la Unión Temporal GGT- Grupo de Gestión y Tecnología y TTC – Ingeniería de Tránsito y Transporte.

El esquema empresarial actual no propende por la eficiencia del sistema, en general, las empresas no son propietarias de los vehículos y obtienen la mayor parte de sus recursos por el sistema de afiliación de los mismos, lo que desestimula la búsqueda de eficiencia en el sistema.

El sistema de recaudo es ineficiente, pues se hace, fundamentalmente, a través del conductor. Esta situación implica un mayor tiempo de parada de los vehículos e imposibilita la obtención total del recaudo propiciando además la denominada “Guerra del Centavo”, aspecto que contribuye a la inseguridad vial, al desorden y a la congestión en la operación. No se cuenta con paraderos que reúnan las condiciones técnicas para la espera y el abordaje de pasajeros a los vehículos de transporte. Las zonas de ascenso y descenso de pasajeros no se encuentran delimitadas en su totalidad.

Los recorridos tienen un bajo nivel de ocupación, con un promedio de 1.78 pasajeros transportados por kilómetro recorrido (IPK), cuando lo deseable es que sea superior a 3,00. 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 Valledupar 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.

Los anteriores factores han hecho que el transporte público de pasajeros en el Municipio de Valledupar 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.

V. OBJETIVOS

El Sistema Estratégico de Transporte Público permitirá a la población del municipio de Valledupar, 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 de esta etapa del SETP del municipio de Valledupar, 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 se implementaran 19 rutas estratégicas de las cuales en la primera etapa se implementarán 14 rutas estratégicas (10 diametrales y 4 radiales), quedando por implementar, 5 rutas que se pondrán en marcha una vez se terminen las demás etapas de construcción del sistema.

Las fases propuestas se basan en los cronogramas de ejecución de las obras necesarias para la adecuada y correcta implementación del SETP. En todo caso el cronograma de implementación de las 19 rutas estratégicas deberá ser revisado por el municipio, el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte, conforme se vayan adelantando la construcción de la infraestructura del SETP.

En cuanto a la flota, se emplearán dos tipologías de vehículos: Microbuses con capacidad máxima de veinte (20) pasajeros y Busetones con capacidad máxima de 40 ¹⁰ pasajeros.. 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 la implementación de las 19 rutas estratégicas podrá ser 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

¹⁰ En cualquier caso los vehículos deberán corresponder con los homologados por el Ministerio de Transporte.

Departamento Nacional de Planeación y adoptados por el municipio de Valledupar, 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 Municipal 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 Valledupar, 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 vehículos particulares, 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 por parte del Ente Gestor o de la Autoridad del municipio.

B. Infraestructura.

La infraestructura requerida para desarrollar el sistema contempla: (i) Vías: 82 km, para esta primera etapa se intervendrán 41 km de vías, de las cuales se realizará la construcción de 16km de vías nuevas, la reconstrucción de 10 km de vías existentes y la reconstrucción de 15 km de corredores peatonales (espacio público). Adicionalmente se adecuarán 6 intersecciones identificadas como puntos de conflicto, (ii) Infraestructura de soporte: La cual contempla la construcción de 680 paraderos tipo caseta¹¹, Tres (3) portales (CAMIS), Un (1) centro de despacho (terminales de ruta), Un (1) centro de integración

¹¹ Los paraderos tipo caseta corresponden a inversión privada a través del contrato de concesión para el Amoblamiento urbano del Municipio.

intercorregimental, Un (1) centro de despacho e integración modal, 5 paraderos con espacio público (PEP y/o zonas de integración urbana), y el Centro de control y de Gestión de flota y señalética; (iii) señalización horizontal y vertical en sitios de ascenso y descenso, la cual estará a cargo del sector privado. (iv) Patios y talleres, las inversiones relacionadas con la adecuación de los talleres estarán a cargo del sector privado.

En cualquier caso el municipio de Valledupar y el Departamento del Cesar podrán empezar a desarrollar el proyecto con su presupuesto antes de la firma del convenio de cofinanciación y las partidas que para ello dispongan, 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, en los términos de los artículos 5° y 7° del decreto 3422 de 2009. Inclusive las partidas correspondientes al año 2009, surtirán el mismo proceso de revisión.

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

C. Carriles Exclusivos.

Se realizaron modelaciones de la situación del transporte público y su interrelación con la movilidad en el municipio de Valledupar, 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 o adecuación de 5 kilómetros de carriles exclusivos del anillo central. En donde se requerirá para efectos de la logística comercial definir horarios y sitios para el cargue y descargue de mercancías. Las vías que tendrán carriles exclusivos se muestran detalladamente en el Cuadro 1.

Cuadro 1.
Carriles exclusivos del SETP del Municipio de Valledupar

Vía	Desde	Hasta	Longitud (km)
Avenida 7ª	Calle 17	Calle 18	0,930
Carrera 8	Calle 14	Av 7a	0,758
Vía	Desde	Hasta	Longitud (km)
Carrera 9	Calle 12	Av 7a	0,847
Carrera 10	Calle 14	Calle 18	0,635
Carrera 11	Calle 14	Calle 17	0,396
Calle 14	Carrera 8	Carrera 12	0,424
Calle 15	Carrera 9	Carrera 12	0,336
Calle 16	Carrera 10	Carrera 12	0,233
Calle 16a	Carrera 10	Carrera 12	0,171
Calle 16b	Carrera 8	Carrera 11	0,272
Calle 17	Carrera 7	Carrera 12	0,588
Calle 18	Avenida 7a	Carrera 10	0,305
TOTAL			5,058

Fuente: Estudio Plan Integral de Tránsito y Transporte y Protección del Centro Histórico de los Municipios de Mompo, Pamplona y Valledupar, desarrollado por la Unión Temporal GGT- Grupo de Gestión y Tecnología y TTC – Engenharia de Tráfego e Transporte.

D. Institucional

El SETP del municipio de Valledupar 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 de esta etapa del SETP, para el municipio de Valledupar.

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 (18 % menos de los 33.384 kilómetros que actualmente la flota de transporte público recorre en un día de operación), mejor índice de pasajeros por kilómetro (2,52 pasajeros por kilómetro al terminar la puesta en marcha de esta etapa), mayor ocupación por vehículo, mayor velocidad de recorrido (19 km/h en promedio para todo el sistema, en la actualidad la velocidad está entre los 16 y 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 31.557 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 14%; en la evaluación económica del proyecto se obtiene una relación beneficio costo de 1,14.

B. Impacto físico espacial

El sistema será un promotor de la recuperación urbana de la ciudad. Los portales que se tendrán en los sectores del barrio Nevada, ciudadela 450 años y el Páramo contarán con servicios comerciales, institucionales y financieros que generarán 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.

C. Impacto socio ambiental

Con la construcción de esta etapa del SETP, entre 2010 y 2011, se espera generar cerca de 9.500 empleos, resultado de la inversión pública y privada. En relación con el medio ambiente, la sustitución tecnológica, la reducción de recorridos ineficaces y el aumento en la velocidad de operación, así como la reducción de los viajes en vehículos motorizados individuales, permitirán reducir hasta en un 17% las emisiones de monóxido de carbono (CO). 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 SETP del municipio de Valledupar 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 implementación y construcción del sistema y de conformidad con el Decreto 3422 de 2009 se conformará una entidad descentralizada del orden municipal (ente gestor), con personería jurídica, autonomía presupuestal, administrativa y financiera, estructura administrativa propia, sometido a las normas presupuestales y fiscales del orden municipal, cuyo objeto será la gestión, organización, construcción, planeación, y la vigilancia y control operativo del Sistema Estratégico de Transporte Público SETP de Valledupar. Una vez el sistema entre en operación, la alcaldía determinará si esta entidad permanecerá a cargo de las funciones técnicas de planificación, de control y de vigilancia operativa del sistema o si para tales efectos delegara dichas funciones en otra entidad.

La Nación firmará un convenio de cofinanciación con el Departamento del Cesar y la Alcaldía del Municipio de Valledupar y se constituirá un encargo fiduciario para la administración de los recursos que se requieren para el desarrollo del proyecto, en los términos del artículo 6º del decreto 3422 de 2009 y demás normas vigentes. .

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 junio de 2012.

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 municipales que darán el marco regulatorio y el establecimiento del nuevo orden jurídico que asegure el servicio, de conformidad con el decreto nacional 3422 de 2009, 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 y/o zonas de integración urbana), 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 de que trata el artículo 6º del decreto 3422 de 2009 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 muestran en el Cuadro 2:

**Cuadro 2.
Cronograma del SETP el municipio de Valledupar**

Actividad	Fecha
Aprobación del proyecto y su financiación	1 semestre de 2010
Conformación del ente gestor	1 semestre de 2010
Reglamentación y reorganización de rutas nuevo sistema operativo	1 semestre de 2010
Inicio de construcción de infraestructura	1 semestre de 2010
Suscripción del convenio de cofinanciación Nación - Gobernación – Municipio	2 semestre de 2010
Contratación Sistemas de Recaudo	2 semestre de 2010
Contratación Sistema de Gestión y Control	2 semestre de 2010
Adquisición de nueva flota de buses	2 semestre de 2010
Inicio de operación estación central	Último trimestre 2011

Fuente: Adaptado Estudio Plan Integral de Tránsito y Transporte y Protección del Centro Histórico de los Municipios de Mompo, Pamplona y Valledupar, desarrollado por la Unión Temporal GGT- Grupo de Gestión y Tecnología y TTC – Engenharia de Tráfego e Transporte.

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 de esta etapa del sistema es de \$ 307.665 millones de pesos colombianos del 2009, de los cuales \$ 235.676 millones de pesos colombianos de 2009 son inversión pública destinada a cubrir los costos de los elementos del sistema descritos en el Cuadro 3. La inversión pública por kilómetro nuevo de ruta estratégica intervenido es de aproximadamente \$ 2.045 millones de pesos colombianos de 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 y/o el Departamento del Cesar.

La inversión privada se estima en \$71.989 millones de pesos colombianos de 2009 que se destinarán a la compra de vehículos, reposición de flota, compra y montaje de equipos y software de recaudo y la adecuación de patios y talleres. En el Cuadro 3 se presentan las estimaciones de inversión.

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

El esquema de financiación propuesto estima un servicio de deuda para esta etapa del SETP hasta por \$235.676 millones de pesos colombianos de 2009, el cual comprende el costo de las obras por valor de \$180.695 millones de pesos colombianos de 2009 y se estiman costos financieros por el orden de \$54.981 millones de pesos colombianos del 2009.

Cuadro 3.
Inversión del SETP del municipio de Valledupar (Millones de pesos 2009)

INVERSIÓN PÚBLICA	
Intervención en el centro histórico (Tráfico calmado y andenes)	\$ 11.525
Construcción de Nuevas Vías	\$ 41.951
Rehabilitación total de vías existentes	\$ 39.793
Rehabilitación Espacio público vías existentes	\$ 12.033
Adecuación de Intersecciones conflictivas	\$ 16.179
Construcción de Ciclovías	\$ 7.831
Construcción de centros de despacho, zonas de integración, patios, portales	\$ 29.619
Adquisición de Predios	\$ 6.996
Inversión en fortalecimiento institucional	\$ 4.058
Adquisición de la tecnología para el Sistema de Gestión de la Operación	\$ 10.710

Costos Financieros	\$ 54.981
Total Inversión Pública	\$ 235.676
INVERSIÓN PRIVADA	
Intervenciones en el centro histórico (señalización y amoblamiento)	\$ 2.007
Señalización	\$ 6.399
Amoblamiento	\$ 14.064
Parqueaderos Fuera de Vía	\$ 6.120
INVERSIÓN PRIVADA	
Sistema de Recaudo	\$ 12.543
Expansión y Adecuación Sistema Semafórico	\$ 4.147
Vehículos	\$ 16.014
Adecuación oficinas y Talleres de los operadores	\$ 10.695
Total Inversión Privada	\$ 71.989
Valor total inversión pública + privada	\$ 307.665

Fuente: Adaptado del estudio Plan Integral de Tránsito y Transporte y Protección del Centro Histórico de los Municipios de Mompos, Pamplona y Valledupar, desarrollado por la Unión Temporal GGT- Grupo de Gestión y Tecnología y TTC – Engenharia de Tráfego e Transporte.

Los aportes de la Nación al proyecto serán por un monto máximo de \$164.973 millones de pesos colombianos del 2009, los del Departamento del Cesar serán del orden de \$39.703 y los del Municipio alcanzarán los \$31.000 millones de pesos colombianos de 2009. Teniendo en cuenta la programación de desembolsos presentada en el Cuadro 4; Los aportes que el Departamento del Cesar ha determinado como fuente de garantía en la financiación, son recursos provenientes de regalías; los aportes del Municipio serán respaldados con el recaudo de sobretasa a la gasolina, recursos del impuesto predial y los recursos de la contribución ciudadana por valorización¹². En el caso que se generen costos adicionales y/o sobrecostos en el desarrollo del proyecto estos serán cubiertos por el Municipio de Valledupar y la Gobernación de Cesar.

¹² El Ministerio de Hacienda y Crédito público en oficio del 12 de marzo, manifestó "...que la alcaldía podrá sustituir estos recursos por la fuente de valorización en la medida en que esta se vaya concretando en las próximas vigencias..."

Cuadro 4.
Programación de Aportes (Millones de pesos de 2009)

Año	Municipio	Departamento	Nación
2010	4.000	8.000	0
2011	6.000	8.000	5.326
2012	6.000	8.000	15.100
2013	6.000	8.000	52.916
2014	6.000	7.703	10.287
2015	3.000	0	25.864
2016	0	0	1.894
2017	0	0	53.586
Total	31.000	39.703	164.973

Fuente: Departamento Nacional de Planeación, Secretarías de Hacienda del Municipio de Valledupar y Secretaría de Hacienda del Departamento del Cesar.

Además de los aportes presentados en el Cuadro 4, los riesgos financieros y las coberturas que generen el esquema de financiación, estarán en su totalidad, a cargo del Municipio y del Departamento del Cesar. En cualquier caso el manejo financiero 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 y del Departamento del Cesar. 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.

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 y/o el Departamento del Cesar deberá en cualquier caso asegurar, con las empresas prestadoras de servicios, los recursos necesarios para las obras en redes¹³. 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

Dado el exceso de oferta en vehículos de transporte público en el Municipio Valledupar se requiere de una estrategia que permita reducir la sobreoferta y los servicios informales e ilegales, a partir de las necesidades operativas del nuevo sistema. Para ello la Alcaldía y la entidad o unidad administrativa que se delegue 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. Se espera que antes de finalizar el 2010 se hayan dispuesto todos los mecanismos que aseguren la eliminación de la sobreoferta y 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

¹³ Es necesario contar con un documento que certifique el compromiso

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 Departamento del Cesar y el Municipio de Valledupar garantice los recursos para el desarrollo del SETP y que efectúen 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 año 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 y con la normativa vigente sobre la materia.
- 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 Valledupar, cuando el mismo se ajuste y revise.
- Adoptar el SETP el municipio de Valledupar, 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 financiados y que quedaron descritos en el literal XI.

En cualquier caso el Municipio y el Departamento deberán cumplir con los mecanismos de seguimiento que se establezcan en el convenio de cofinanciación que se firme entre la Nación, el Departamento y el Municipio.

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 Valledupar, de acuerdo con el esquema de financiación y el cronograma descrito en el presente documento.
2. Declarar el SETP del Municipio de Valledupar de importancia estratégica para el país, en virtud de lo estipulado en 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 Departamento del Cesar y el Municipio de Valledupar a la suscripción del convenio de cofinanciación – Segundo semestre de 2010.

C. Sugerir al Departamento del Cesar y al Municipio de Valledupar, 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. El municipio deberá adelantar los procesos de valorización que permitan asegurar fuente para sobrecostos u otras necesidades del SETP.
4. Concurrir con la Nación a la suscripción del Convenio de cofinanciación – Segundo semestre de 2010
5. Garantizar, de conformidad con el decreto 3422 de 2009, la estructura institucional que permita desarrollar el proyecto así como la operación del mismo- Segundo semestre de 2010.
6. Adoptar los actos administrativos emitidos por el Ministerio de Transporte relacionados con el SETP y promulgar los actos jurídicos que permitan su desarrollo.
7. 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.
8. 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.

9. 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.
10. 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 esta etapa del SETP – Segundo semestre de 2011.
11. Realizar los estudios complementarios y asesorías necesarias para el desarrollo del SETP entre otros: el acompañamiento técnico legal y financiero.
12. 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

Plan integral de movilidad y protección del centro histórico en los municipios de Valledupar, Mompo y Pamplona. Unión Temporal TTC-GGT, 2006.

Estudio de las Necesidades para la Implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público de la Ciudad de Valledupar. Unión Temporal GGT – Escallon Morales y Asociados, 2008.

Herramientas para el fortalecimiento institucional de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público -SETP en los municipios de Valledupar y Pasto. Jorge Hernández Rivera EU, 2009

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. DESCRIPCIÓN Y CRONOGRAMA DEL SISTEMA

Descripción y Cronograma del Sistema	Unidad	2010	2011	2012
I. Diseños e ingeniería de Detalle				
II. Obras				
a. Rehabilitación Malla Vial	8,33 Km			
Av Simón Bolívar entre Glorieta Terminal y Av. Fundación	2,39			
Av Calle 44 -Av Badillo-	2,15			
Av Fundación entre glorieta Obelisco y Cra 12	3,35			
Av la Popa entre Glorieta Batallon y Kra 42 entrada Barrio Don Alberto	0,44			
b. Rehabilitación Espacio público (red peatonal)	6,75 Km			
Av. Simón Bolívar entre Glorieta la Ceiba y Glorieta Piloneras	3,93			
Av la Popa entre Glorieta Batallon y Diagonal 16 Gobernación	2,82			
c. Construcción Vías nuevas	16,90 Km			
Calle 16B entre Carrera 34A y Carrera 36 Bis	0,23			
Carrera 34A entre Calle 16B y Calle 16C	0,22			
Carrera 36 Bis entre Calle 16B y Calle 16C	0,20			
Calle 18 Bis entre Carrera 36 y Carrera 36 Bis 1	0,20			
Carrera 38 entre Calle 18 Bis y Calle 18B	0,27			
Calle 18B - Tramo 2 Populandia entre Villa Taxi y Populandia	0,60			
Calle 18E Av. Alamos entre Av Villa Olimpica y Barrio 450 Años	2,05			
Populandia tramo 1 entre Populandia y Ciudadela 450 años	0,39			
Populandia tramo 3 entre Populandia y Ciudadela 450 años	0,37			
Populandia tramo 4 entre Populandia y Populandia	0,39			

Descripción y Cronograma del Sistema	Unidad	2010	2011	2012
Ciudadela 450 años Tramo 1 entre Ciudadela 450 años y Villa Dariana	0,55			
Maria Camila Sur Tramo 1 entre Maria Camila Sur y Maria Camila Sur	0,09			
Carrera 41 entre Calle 3B y Calle 6	0,98			
Calle 2 entre Carrera 41 y Carrera 42	0,09			
Carrera 42 entre Calle 2 y Calle 3d	0,23			
Calle 3d entre Carrera 41 y Carrera 42	0,38			
Carrera 45 entre Calle 3D y Calle 4	0,18			
Calle 4 entre Carrera 45 y Carrera 50	0,60			
Carrera 50 entre Calle 4 y Calle 5f	0,33			
Calle 5f entre Carrera 49 y Diagonal 10	0,20			
Carrera 49 entre Calle 5d y Calle 6	0,25			
Diagonal 10 entre Calle 6a y Carrera 45	0,41			
Ciudad Tairona Tramo 1 entre Ciudad tairona y Don Alberto	1,40			
Cl 44 Proyecto Int. Anillo vial - Eje del Parque entre Cra 4B y Eje de Parque	1,59			
Carrera 27 entre Calle 44 y Villa Haidi	1,55			
Calle 65 entre Carrera 27 y Carrera 25	0,38			
Carrera 25 entre Calle 65 y Centro de Despacho Paramo	0,50			
Av Algarrobillos entre Av salguero y Cra 4	1,88			
Carrera 4 entre calle 44 y Barrio Mayales etapa 1	0,39			
d. Adecuación intersecciones	6 unidades			
Glorieta María Mulata	1			
Gloriera Los Gallos	1			
Glorieta La Ceiba	1			
Glorieta 450 años	1			

Descripción y Cronograma del Sistema	Unidad	2010	2011	2012
Av La juventud x Av Simón Bolívar	1			
Integración Av. del Parque - Anillo Vial Periférico (Calle 44).	1			
e. Construcción ciclovías	43375 m2			
Av Simón Bolívar entre Glorieta Terminal y Av. Fundación	5.850,00			
Av Calle 44 -Av Badillo-	5.375,00			
Av Fundación entre glorieta Obelisco y Cra 12	7.500,00			
Av. Simón Bolívar entre Glorieta la Ceiba y Glorieta Piloneras	9.900,00			
Calle 18E Av. Alamos entre Av Villa Olimpica y Barrio 450 Años	5.000,00			
Carrera 41 entre Calle 3B y Calle 6	2.500,00			
Calle 4 entre Carrera 45 y Carrera 50	1.000,00			
Carrera 27 entre Calle 44 y Villa Haidi	5.000,00			
Carrera 25 entre Calle 65 y Centro de Despacho Paramo	1.250,00			
f. Construcción de centros de despacho, portales y centros de integración Interregimental	8 unidades			
Centro de despacho Cuenca A - Barrio los Milagros	1			
Portal Cuenca B - Barrio Mareigua - Chiriquí	1			
Centro de Integración Interregimental Cuenca B - Terminal de Transporte	1			
Portal Cuenca C - Barrio Populandia	1			
Centro de Integración Interregimental Cuenca C - Central de abastos	1			
Portal Cuenca D - Barrio La Nevada	1			
Centro de despacho Cuenca E - Vía Patillal	1			
Centro de Integración Interregimental Cuenca E - Vía Patillal	1			
g. Construcción de zonas de integración (PEP)	14000 m2			
Mercado	4.000,00			

Descripción y Cronograma del Sistema	Unidad	2010	2011	2012
Gobernación	2.500,00			
Terminal	2.500,00			
Centro Histórico	2.500,00			
UPC Sabanas	2.500,00			
h. Predios	45728 m2			
Adquisición de predios para centros de despacho, portales, centros de integración, patios etc..	45.728,00			
III Proyectos a Nivel Centro histórico				
a. Rehabilitación Malla Vial	10,89 km			
Calle 15 Entre cra 4 y 8	0,47			
Calle 16 Entre cra 4 y 8	0,45			
Calle 16a Entre cra 6 y 8	0,33			
Calle 16b Entre cra 7 y 8	0,14			
Calle 16c Entre cra 6 y 7	0,10			
Carrera 5 Entre calles 14 y 15	0,14			
Carrera 6 Entre calles 16a y 17	0,54			
Carrera 7 Entre calles 15 y 17	0,41			
b.Rehabilitación espacio público (red peatonal)	2,57 km			
Calle 14 Entre cra 4 y 12	0,92			
Calle 15 Entre cra 8 y 12	0,43			
Calle 16 Entre Cra 8 y 12	0,44			
Calle 16a Entre cra 8 y 12	0,45			
Calle 16a Entre Cra 4 y 5	0,06			
Calle 16b Entre cra 8 y 12	0,45			
Calle 17 Entre cra 6 y 12	0,69			

Descripción y Cronograma del Sistema	Unidad	2010	2011	2012
Calle 18 Entre cra 7 y 9	0,24			
Calle 18a Entre cra 7 y 7a	0,10			
Calle 19 Entre cra 8 y 9	0,06			
Carrera 4 Entre calles 14 y 16a	0,15			
Carrera 7 Entre calles 14 y 15	0,13			
Carrera 7a Entre Cll 17 y 19b	0,45			
Carrera 8 Entre Cll 14 y Cra 7a	0,80			
Carrera 9 Entre Cra7a y Cll 12	1,33			
Carrera 10 Entre Cll 14 y 17	0,54			
Carrera 11 Entre Cll 14 y 17	0,54			
Carrera 12 Entre Cll 14 y 17	0,54			
IV.Explotación y Gerencia				
a. Gestión de la operación				
Sistema de ayuda a la explotación				
Fortalecimiento institucional				
Gerencia ente gestor (asesorías, consultorías, prestación de servicios)				

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 un Decreto Reglamentario.

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 que expida el 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 que expida el 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, siempre y cuando la empresa transportadora se encuentre vinculada a la asociación o sociedad recaudadora, para lo cual el Gobierno Nacional determinará mediante decreto reglamentario, procedimientos, condiciones de asociación y parámetros que garanticen el derecho a la libre competencia, 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 auditoría técnica, de sistemas y financiera que ejercerá el administrador financiero del recaudo y la autoridad del

municipio, directamente o a través de entidades de auditoría especializadas, contratadas por el administrador financiero a estos efectos dentro de los parámetros y perfiles establecidos al efecto por los Decretos reglamentarios que expida 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 VALLEDUPAR

Para la formulación del SETP de Valledupar 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 Protección del Centro Histórico. 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 Valledupar 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 Valledupar 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.