Documento Conpes

3548

Consejo Nacional de Política Económica y Social

República de Colombia

Departamento Nacional de Planeación

SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS PARA EL DISTRITO TURÍSTICO CULTURAL E HISTÓRICO DE SANTA MARTA

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

Versión aprobada

Bogotá D.C., 24 de Noviembre de 2008

Resumen

Este documento presenta el proyecto: “Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para el Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta” y responde a la necesidad de desarrollar un sistema de transporte que permita una movilidad adecuada para la ciudad.

El proyecto se enmarca dentro del Programa Nacional de Transporte Urbano establecido en el Documento Conpes 3167 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, Santa Marta, recaudo integrado, centro histórico, SETP. .

TABLA DE CONTENIDO

I. INTRODUCCIÓN 5

II. ANTECEDENTES 5

A. Jurídicos 5

B. Justificación 6

III. MARCO CONCEPTUAL 8

IV. DIAGNÓSTICO 9

V. OBJETIVOS 11

A. Operacional 12

B. Infraestructura 14

C. Necesidad de Carriles exclusivos 16

VI. IMPACTO DEL PROYECTO 17

A. Impacto técnico económico 17

B. Impacto físico espacial 18

C. Impacto socio ambiental 19

VII. ORGANISMOS DE EJECUCIÓN 19

VIII. PLAN DE ACCIÓN 20

A. Operacional 20

B. Infraestructura 21

C. Institucional 21

IX. Costos del Proyecto 22

X. Financiación de la infraestructura para el SETP de Distrito Turístico Cultural E Histórico de Santa Marta 23

XI. Elementos elegibles - cofinanciables por la nacion 24

XII. Costos de operación y mantenimiento 25

XIII. Condiciones necesarias para la participación de la Nación 26

XIV. Mecanismos de seguimiento 27

XV. RECOMENDACIONES 28

A. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación recomiendan al CONPES: 28

B. Solicitar al Ministerio de Transporte 28

C. Solicitar al Ministerio de Hacienda y Crédito Público y al Ministerio de Transporte. 28

XVI. ANEXOS 30

XVII. BIBLIOGRAFIA 35

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 desarrollo del Sistema Estratégico de Transporte Publico de pasajeros para el Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta y su determinación como de importancia estratégica. Este proyecto está incluido en el Plan Nacional de Desarrollo, 2006 – 2010: "Estado comunitario: desarrollo para todos" y. el análisis presentado se basa en estudios de factibilidad, rentabilidad y diseño adelantados por la Nación y el Distrito.

II. ANTECEDENTES

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

A. Jurídicos

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

B. Justificación

El Documento Conpes 3167 de mayo del 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 tuviesen entre 250 mil y 500 mil habitantes se estableció la necesidad de efectuar estudios de preinversión con el fin de determinar los proyectos que propiciarían una movilidad sostenible para ellos.

Los estudios de preinversión permitieron determinar que las ciudades que se denominaron intermedias, tenían problemas de movilidad similares a los de las grandes ciudades, mala prestación del servicio, escasa integración, ineficiente articulación y una deficiente estructura empresarial. Por ello se determinó la necesidad de desarrollar una estrategia mediante la cual se prestara un mejor servicio y una política integral que en un mediano plazo no implicará grandes inversiones para estructurar un adecuado servicio.

Dentro de esta política se ha venido desarrollando este programa, el cual se basa en un sistema integrado de servicios de transporte, por lo que se ha planteado la planeación, diseño y ejecución de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público –SETP-. Este tipo de programas buscan desarrollar los principios básicos que para los sistemas de transporte público se establecieron en el documento Visión 2019 y que se consolidaron en las estrategias consignadas en el Plan Nacional de Desarrollo 2006 – 2010, "Estado comunitario: desarrollo para todos".

Para cada ciudad incluida en el programa se efectuaron los estudios en cumplimiento del documento Conpes 3167. Para el Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta se realizaron diferentes estudios para diagnosticar la situación y proponer mejoras en el transporte público de la ciudad. En el año 2005, se adelantó el estudio de la "Caracterización de la Movilidad del Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta", y en los años 2006-2007 se realizaron los estudios del "Plan Integral de Tránsito y Transporte para el Distrito de Santa Marta", y "El Diseño Conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público", mediante los

cuales se estructuró el sistema que aquí se presenta y que responde a las necesidades de movilidad de la ciudad.

De la misma forma, en el Plan de Desarrollo Distrital de Santa Marta 2008 – 2011 "La prosperidad colectiva de ciudad" se prevé en el eje estratégico No. 3 *Movilidad y espacio público*, como objetivo general: "Promover y asegurar la óptima utilización del espacio público y consolidar una estructura de movilidad y de transporte acorde a las demandas de la ciudad", definiendo como proyecto prioritario para alcanzar dicho objetivo, la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público –SETP.

Dado que el Plan de Desarrollo del distrito estableció que el Sistema de Transporte Urbano debería ajustarse funcionalmente a las necesidades de la ciudad, consolidando el carácter empresarial y de gestión del mismo, una eficiente operación, reducción de viajes tanto en sus zonas urbanas y centro histórico, facilitar la movilidad poblacional hacia centros de trabajo, recreacionales e institucionales. Así mismo, consideró la necesidad de establecer modernos sistemas de cobro, un mejoramiento y optimización de sus rutas, la promoción multimodal de transporte, la renovación del parque automotor, y la optimización y eficiencia en su operación. El plan también establece la necesidad de ciclorutas, centros de transferencia modal, paraderos, estaciones y la adecuación de la malla vial de transporte público.

Como resultado de este proceso se definió el proyecto Sistema Estratégico para el Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta, el cual hace parte integral del plan de movilidad del Municipio, y deberá ser construido en los siguientes cuatro años, en diferentes etapas.

El SETP, evitará con una tarifa integrada, que la población de menores ingresos, en especial aquellos que viven en la periferia de la ciudad, tengan que efectuar dobles pagos debidos al transbordo que tienen que efectuar para acceder a sus trabajos. Por lo tanto la inversión que se realizará en el SETP buscará disminuir los costos del transporte a las familias de menores ingresos y garantizará un servicio de calidad.

. Es importante establecer que el servicio de transporte es considerado un servicio público esencial, al respecto la ley 336 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.*"

Lo anterior supone por lo tanto que las inversiones que se realicen en él, tienen la posibilidad de cubrir necesidades insatisfechas y en especial atender poblaciones con menos recursos para su movilización En conclusión las obras del Sistema estratégico de transporte público del Distrito Cultural e Histórico de la ciudad de Santa Marta, reportaran un beneficio social a la población, lo que las constituye en una obra de inversión social importante para el desarrollo de Santa Marta.[1]

III. MARCO CONCEPTUAL

Los Sistemas Estratégicos de Transporte Público corresponden a la estrategia de Ciudades Amables consignada en el Plan Nacional de Desarrollo "Estado Comunitario: desarrollo para todos", los cuales 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.

[1] La corte constitucional definió como inversión social, todas las obras incluidas dentro del presupuesto… le reportan un beneficio social a la población (sentencia C-590 -1992).

Los sistemas deben responder a las necesidades de ordenamiento y planificación de su territorio. Para ello los principios básicos de estos sistemas (SETP) son:

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

Seguridad: los sistemas deben privilegiar al peatón, bajo criterios de seguridad vial y accesibilidad.

Responsabilidad: que cumpla con la regulación.

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

Sostenibilidad ambiental: que todas las alternativas ofrecidas propendan por aire más puro, menor ruido, menor 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 municipio o distrito.

IV. DIAGNÓSTICO

El Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta es una de las ciudades más importantes del caribe colombiano, con una población de 434.240 habitantes (censo DANE 2005). En los últimos años, la ciudad ha enfrentado tendencias conflictivas como el desplazamiento forzoso de familias de campesinos hacia el área urbana, incrementando la población de estratos bajos y una significativa tasa de desempleo.

En el Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta se producen diariamente alrededor de 368.000 viajes de los cuales el 41.3%[2] se realizan en transporte público colectivo, unos 152.000; el 10 %, se movilizan en oferta ilegal, cerca de 36.000, y un 6,5 % se movilizan en bicicleta, 23.900.

El sistema de transporte actual consta de 57 rutas no jerarquizadas con un alto grado de superposición, de las cuales el 98% ingresa al centro de la ciudad; cada ruta tiene en promedio una frecuencia de despacho de tres (3) minutos y un recorrido de 39 kilómetros que es un porcentaje alto cuando se compara con el promedio nacional que está en 23 kilómetros.

Actualmente el servicio de transporte público en el Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta es atendido por cuatro empresas de tipo afiliador que cuentan con una flota, cuya edad promedio es de once (11) años, la flota tiene una composición de doscientos treinta y dos (232) colectivos pequeños, seiscientos seis (606) colectivos grandes, setenta y un (71) busetas y tres (3) buses.

La tarifa de transporte público ha crecido a una tasa promedio de 12% anual en términos reales en los últimos 2 años y los recorridos tienen un bajo nivel de ocupación (50 pasajeros por recorrido, 400 pasajeros por recorrido sería el óptimo), con un promedio de 1,10 pasajeros transportados por kilómetro recorrido (IPK), cuando lo deseable es que sea superior a 3,0, se estima que en la ciudad hay una sobreoferta que alcanza el 60%.

El esquema institucional que opera en el transporte urbano en el Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta 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

---

[2] Matriz O-D elaborada por la Universidad Nacional de Colombia en el año 2006.

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 humana, 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 el 45% de las vías por donde circula el transporte público de la ciudad se encuentran en mal o regular estado.

Los anteriores factores han hecho que el transporte público de pasajeros en el Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta 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 de 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.

V. OBJETIVOS

El Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) del Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta, se estructuró como un sistema integrado, que favorece al usuario, facilita la participación del sector privado e implica un control y una regulación eficiente por parte del estado.

Los análisis técnicos adelantados en el marco del diseño conceptual del Sistema Estratégico de Transporte para el Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta,

concluyeron que son necesarios tres conjuntos de acciones para mejorar el transporte de la ciudad.

A. Operacional

Desde el punto de vista operacional se establece un reordenamiento de la totalidad de las rutas, proponiendo niveles jerárquicos acordes con los niveles de demanda servidos. El SETP del Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta 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 institucional del Distrito. La adquisición, operación, mantenimiento y 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.

Se ha jerarquizado el sistema de acuerdo con su funcionalidad. Los componentes del sistema para atender los distintos niveles de demanda son: (i) 4 rutas estratégicas que operarán por los ejes principales de la ciudad sobre carriles prioritarios con buses de mediana capacidad; (ii) 13 rutas de precarga vinculadas a las terminales de integración localizadas en los extremos de los corredores estratégicos; y (iii) 9 rutas auxiliares (interbarrios) que servirán la demanda no atendida por la rutas estratégicas y de precarga dentro del área de influencia del SETP. De este modo se atenderá la totalidad de los viajes de transporte público de la ciudad con una distribución porcentual como se muestra en el Cuadro 1.

Cuadro 1 Demanda del SETP del Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta

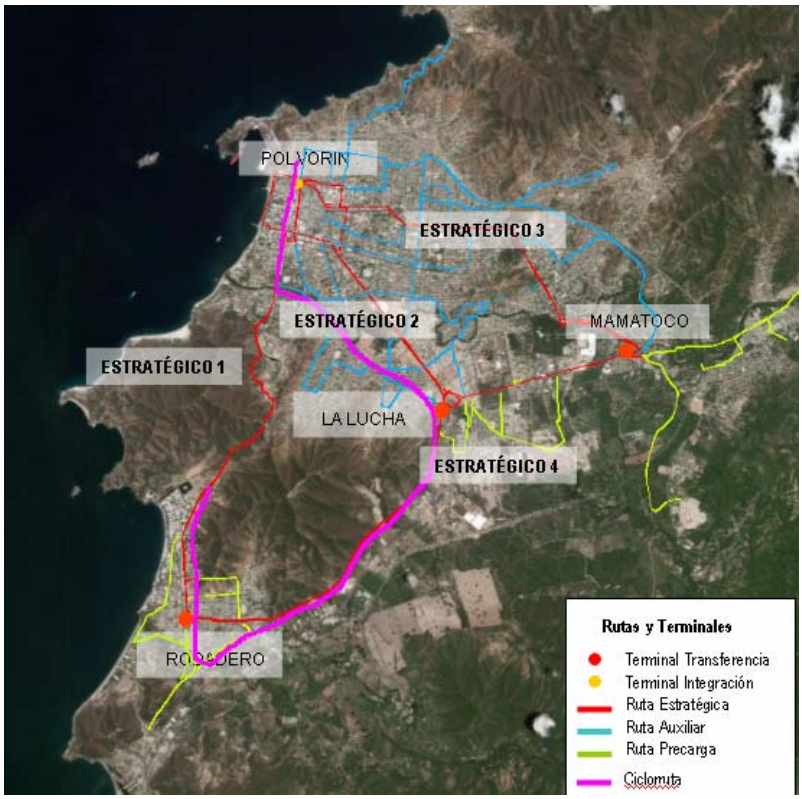
Corredores	Demanda Viajes pagos	%
Estratégicas	82.330	54%
Auxiliares	45.838	30%
Precarga	24.666	16%

Fuente: Diseño conceptual del Sistema Estratégico de Transporte público colectivo de pasajeros urbanos para el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta – Unión temporal Ivarsson y Asociados Ltda. -2007 -2008.

En el Gráfico 1 se muestran los diferentes corredores en donde al centro de la ciudad sólo entran las rutas estratégicas; las auxiliares transitan entre barrios y las de precarga en la

periferia. Los puntos de conexión y transferencia se encuentran localizados en Mamatoco, Rodadero y La Lucha; y una terminal de integración en el Polvorín.

Gráfico 1 Corredores del Sistema



Fuente: Diseño conceptual del Sistema Estratégico de Transporte público colectivo de pasajeros urbanos para el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta – Unión temporal Ivarsson y Asociados Ltda. -2007 -2008

En cuanto a la flota, se emplearán tres tipologías de vehículos: Setenta y seis (76) buses con capacidad de ochenta (80) pasajeros, setenta y seis (76) busetas con capacidad para cuarenta (40) pasajeros y para las rutas auxiliares aproximadamente cuarenta y un (41) microbuses para corredores precarga. 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. Deberán también contar con estrictas especificaciones técnicas de seguridad. Se espera que algunos vehículos de la flota actual que se encuentren en buenas condiciones (una edad máxima de 4 años) pueda servir en el nuevo esquema, para ello la Alcaldía podrá verificar y establecer dicha posibilidad.

Para el recaudo se requiere de la instalación de validadores en todos los buses, en las zonas prepago, en las terminales y en puntos externos de recarga. Todos los dispositivos del sistema de recaudo y de control de flota estarán interconectados al centro de control de operaciones y de semaforización de la ciudad.

La programación y la planeación de servicios estará en cabeza de la unidad de Tránsito y Transporte de la Alcaldía o en la instancia que el gobierno distrital designe, ajustándose siempre a las principales características operativas, presentadas en el diseño conceptual o aquellas que resulten del análisis juicioso posterior a la puesta en marcha de la operación. Para ello, podrá contar con el concurso del ente gestor de control de flota y los equipos que dicho ente disponga para ello.

De acuerdo con las proyecciones de demanda, se espera que el sistema en el año 2011 atienda 171.266 viajes de transporte público al día. Los cálculos se han basado en los estudios realizados para determinar la demanda, pero cuentan con niveles de incertidumbre que dependen de los diseños de muestras y de los modelos de demanda utilizados. Se espera que los usuarios del SETP del Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta aumenten como producto de la eficiencia del sistema y por lo tanto capture demanda que hoy se moviliza en carro particular, medios informales o ilegales. En cualquier caso, la propuesta de nuevas rutas deberá estar siempre sujeta a la verificación de la sostenibilidad financiera del SETP y los principios de eficiencia y economía del Estado.

B. Infraestructura

La infraestructura requerida para desarrollar el sistema es la siguiente: (i) 4 corredores estratégicos con 28,8 Kilómetros de longitud en pavimento de alta resistencia; de los cuales sólo se intervendrán 20,6 Kilómetros en su totalidad (el proyecto no contempla la intervención de los 8,2 Kilómetros de la Troncal del Caribe); 57,9 kilómetros de vía con preferencia para el bus donde transitarán las 9 rutas auxiliares, de los cuales se intervendrán 10 Kilómetros; y 60 Kilómetros de vías donde transitarán las 13 rutas de precarga, de los cuales se intervendrán sólo 30 Kilómetros. Todos estos corredores estarán dotados de 26 estaciones prepago, 42 paraderos cubiertos con bahía, 112 paraderos cubiertos, y 380 paraderos demarcados y con señal, todos

ellos construidos sobre el andén derecho; (ii) tres (3) terminales de transferencia y un (1) terminal de integración, en los cuales el distrito propenderá por el desarrollo de un proyecto inmobiliario con el sector privado; (iii) andenes entre 2,8 y 3,0 metros de ancho a lo largo de los corredores, según la sección y 3 puentes peatonales que garantizarán el acceso peatonal al sistema; (iv) señalización horizontal y vertical; (v) patios y talleres, el parqueo y mantenimiento de los equipos, inversiones que estarán a cargo del sector privado. En el *Anexo 1 Descripción de los Elementos del Sistema* se hace una descripción detallada de la infraestructura del Sistema.

El SETP del Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta 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.

El esquema institucional fomenta la participación privada en la prestación del servicio. En este sentido las autoridades locales deben cumplir su rol de control y regulación del transporte de tal forma que se pueda asegurar la implantación del sistema en sus propias jurisdicciones, con elementos e instrumentos idóneos que permitan asegurar la eficiencia del mismo. En el *Anexo No 2 Desarrollo institucional*, se explica con mayor detalle el nuevo esquema institucional que se establecerá en el Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta para el desarrollo y control de la operación del SETP.

El valor total del presupuesto del proyecto se ha establecido con base en los siguientes criterios:

- Aunque el sistema cubrirá el 100 % de los viajes del sistema, el proyecto que se describe en este documento y que será cofinanciado por la Nación comprende las obras mínimas que garantizan su funcionamiento. La malla vial que no está incluida en el proyecto es responsabilidad del Distrito
- La priorización de los recursos aquí enunciados, corresponde esencialmente a aquellos corredores que tienen la mayor carga, cerca de 6.000 pasajeros diarios,

y por lo tanto son aquellos a los cuales debe asignarse su presupuesto con mayor prelación.

- En la intervención de las rutas estratégicas se ha supuesto la intervención de la vía en la calzada total. No se han supuesto intervenciones sobre la Troncal del Caribe (8.2 Km.), aunque hace parte de las rutas estratégicas y en ella se colocarán paraderos.
- Corredor exclusivo en la carrera 5ª.
- En ese mismo orden de ideas se han priorizado las intervenciones, en los corredores auxiliares y los corredores de precarga en los barrios de estratos más bajos y de mayor densidad de población.

El resultado de aplicar dichos criterios resulta en un grupo de intervenciones como se muestra en el Cuadro 2:

Cuadro 2 Descripción Física de las intervenciones del SETP del Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta

Componente	Unidad	Intervención
Vías Estratégicas	Km.	20,6
Vías Auxiliares	Km.	10
Vías Precarga	Km.	30
Terminales de Transferencia	Un	3
Terminal de integración	Un	1
Paraderos prepago	Un	26
Paraderos Cubiertos	Un	112
Paraderos Cubiertos con Bahía	Un	42
Paraderos Demarcados	Un	380
Puentes peatonales	Un	3
Vías Peatonales	Km.	0,7

Fuente: Diseño conceptual del Sistema Estratégico de Transporte público colectivo de pasajeros urbanos para el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta – Unión temporal Ivarsson y Asociados Ltda. -2007 -2008

C. Necesidad de Carriles exclusivos

Los análisis han mostrado que las cargas del sistema no superan los 3.000 pax – hora – sentido, sin embargo se han considerado dentro de los análisis la posibilidad o la necesidad de

contar con carriles exclusivos para el sistema, para lo cual se ha concluido que no existe una necesidad en el mediano plazo para incluirlos en el sistema.

No obstante, y con el ánimo de contar con un nivel de servicio adecuado, se propone que la alternativa de la Avenida Ferrocarril como corredor estratégico con carril exclusivo al centro (embarque a desnivel, con buses que tiene puertas y escaleras de ambos lados), se estudie en un mediano plazo (10 años).

Para ello deberá esencialmente estudiarse la condición de capacidad vial, dada la complejidad para mantener los carriles preferenciales en el lado derecho debido al número de buses que por condiciones de operación estarían proyectados a circular (alrededor de 60 buses por hora, proyección a 20 años) sobre este corredor; en cualquier caso es importante señalar que los costos que se pueden generar por este tipo de intervención al afectar las redes (acueducto, alcantarillado, etc.), estarían en su totalidad a cargo del distrito.

Sin embargo para el desarrollo actual, es importante indicar que la operación de la carrera 5 se dará como corredor exclusivo de transporte público colectivo de pasajeros para dar continuidad a la Avenida Ferrocarril, y para articular el proyecto del Plan Especial de Protección del Centro Histórico, buscando con ello facilitar y priorizar el transporte público en el centro de la ciudad.

VI. IMPACTO DEL PROYECTO

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

A. Impacto técnico económico

Los principales impactos técnico-económicos positivos 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 (122 mil kilómetros al día), mayor ocupación por vehículo, mayor velocidad de recorrido (21 Km. /h en promedio para todo el sistema), 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. Los beneficios son 1.5 veces superiores a los impactos, el valor presente neto del proyecto con una tasa de descuento de 17% es $210.026 millones del 2008 y la tasa interna de retorno equivale al 39.97%, con un relación beneficio costo de 1.58. Una presentación detallada de la metodología y flujos puede consultarse en el *Anexo 3. Evaluación económica del proyecto*

B. Impacto físico espacial

El sistema será un promotor de la recuperación urbana de la ciudad. Las nuevas terminales La Lucha, Mamatoco, Rodadero y Polvorín serán generadoras de centralidades de servicios, 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 distrito.

C. Impacto socio ambiental

En la actualidad los hogares usuarios del transporte público en el Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta destinan en promedio cerca del 20% de su ingreso al gasto en transporte. La integración tarifaria prevista permitirá reducir el porcentaje de transbordos pagos a un 18%, el número de viajes que necesitan efectuar intercambios.

Con la construcción del SETP, entre 2009 y 2012, se espera generar cerca de 940 empleos en el sector de la construcción, 1.200 empleos directos de la explotación del sistema representados por conductores, técnicos operarios, personal administrativo, vigilancia y control, recaudo, aseo y limpieza de estaciones, además de aproximadamente 1.000 empleos indirectos. La operación mantendrá como mínimo la cantidad actual de empleos permanentes y aumentará el bienestar de los empleados en términos de racionalización de horarios laborales y acceso a seguridad social.

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 50%, de óxidos de nitrógeno (NOX) entre un 30% y un 45% y de compuestos orgánicos volátiles (metano e hidrocarburos) entre un 35% y un 55%. También se ha valorado la reducción de la accidentalidad en un 45% como resultado de la reducción de recorridos, mayor señalización y mejores condiciones de operación.

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.

VII. ORGANISMOS DE EJECUCIÓN

Para la etapa de implementación y construcción del sistema se conformará una gerencia de proyecto que dependerá directamente del Alcalde Distrital, la cual se financiará con recursos del proyecto y contará con el apoyo de la Gerencia de Infraestructura, la Secretaría de Hacienda y la Secretaria de Planeación Distrital. Una vez el sistema entre en operación, será la unidad de tránsito y transporte o la instancia que designe el alcalde, quien tendrá las funciones de

planificación, regulación, control y vigilancia del transporte urbano en el área de influencia del proyecto.

Para efectos de control, la Nación firmará un convenio de cofinanciación con la Alcaldía del Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta, y se constituirá una fiducia para la administración de los recursos que se requieren para el desarrollo del proyecto, de la cual hara parte la Nación.

VIII. PLAN DE ACCIÓN

Previo a la etapa de inversión, las partes deberán adelantar las tareas necesarias para asegurar las fuentes de financiación de manera parcial o total según la programación de las obras. Se prevé que la construcción y adecuación de la infraestructura para el SETP esté finalizada en su totalidad 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 a 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 de prestación del servicio 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 servicio, para ello igualmente, deberán emitirse todos los actos administrativos que darán el marco regulatorio y el establecimiento del nuevo orden jurídico que asegure la prestación del servicio, lo cual se concretará en la reorganización del sistema.

B. Infraestructura

Todo el proyecto supone el mejoramiento de infraestructura que está asociada a la prestación del servicio de transporte público urbano. Como objetivo se plantea el mejoramiento de la infraestructura, la incorporación de elementos como: paraderos, 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 consideraran 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 control de operación.

Para la ejecución se han definido cuatro frentes de trabajo por tramos, con niveles de inversión homogéneos. Las construcciones de las terminales y del sistema semafórico se efectuaran por separado del centro de control, que se realizará una vez se asegure el proceso de pre-selección de los integradores tecnológicos del sistema, por parte de la Nación. El logro de los objetivos y su plan de acción se ven de manera más concreta en el Cuadro 3:

Cuadro 3 Cronograma del SETP del Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta

Actividad	Fecha
Aprobación del proyecto y su financiación	1 semestre 2009
Suscripción del convenio de cofinanciación Nación - Distrito	1 semestre 2009
Contratación de Diseños	1 semestre 2009
Inicio de compra de predios para Terminales	1 semestre 2009
Inicio de construcción de infraestructura	2 semestre 2009
Reglamentación y reorganización de rutas nuevo sistema operativo	2 semestre 2010
Contratación Sistemas de Recaudo	2 semestre 2010
Contratación Sistema de Gestión	2 semestre 2009

Contratación Sistema Semafórico	2 semestre 2010
Centro de Control del Sistema	2 semestre 2010
Adquisición de nueva flota de buses	2 semestre 2011
Inicio de operación	2 semestre 2011

Fuente: Diseño conceptual del Sistema Estratégico de Transporte público colectivo de pasajeros urbanos para el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta – Unión temporal Ivarsson y Asociados Ltda. -2007 -2008 – Alcaldía Distrital de Santa Marta.

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

IX. COSTOS DEL PROYECTO

El costo estimado del sistema es de $363.202 millones de 2008, de los cuales $286.272 millones son inversión pública destinada a cubrir los costos de los elementos del sistema descritos en el Cuadro 4 Inversión del SETP del Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta (millones de pesos 2008).- La inversión pública por kilómetro de ruta estratégica es de aproximadamente $3.344 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 Distrito o Municipio.

La inversión privada se estima en $76.930 millones de 2008 que se destinarán a la compra de vehículos, sustitución de vehículos viejos, compra y montaje de equipos y software de recaudo, patios y talleres. En el Cuadro 4 se presentan las estimaciones de inversión sin incluir los costos de desintegración física de los vehículos.

Cuadro 4 Inversión del SETP del Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta (millones de pesos 2008).

Inversión Publica	
Construcción de Obras Viales	164.310
Terminales de Transferencia y Abordaje	18.641
Sistema de Control SETPC	10.000
Semáforos	3.300
Gerencia del Proyecto	2.950
Elaboración de Diseños	5.550

Interventoría	6.535
Costos Financieros	74.976
Total Inversión Pública	286.272
Inversión Privada	
Buses	40.900
Sistema de Recaudo	10.530
Patios y Talleres	25.500
Total Inversión Privada	76.930
Valor Total del Proyecto Inv. Pública + Privada	363.202

Fuente: Diseño conceptual del Sistema Estratégico de Transporte público colectivo de pasajeros urbanos para el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta – Unión temporal Ivarsson y Asociados Ltda. -2007 -2008 – Alcaldía Distrital de Santa Marta.

X. FINANCIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PARA EL SETP DE DISTRITO TURÍSTICO CULTURAL E HISTÓRICO DE SANTA MARTA

El esquema de financiación propuesto estima un servicio de deuda para el SETP hasta por $286.272 millones, el cual comprende el costo de las obras por valor de $211.296 millones y se estiman costos financieros por el orden de $74.976 millones.

Los aportes de la Nación al proyecto serán por un monto máximo de $199.634 millones de 2008 y los del Distrito serían del orden de $86.638 millones de 2008. Teniendo en cuenta la programación de desembolsos presentada en el Cuadro 5; los aportes del Distrito determinando como fuentes de garantía en la financiación son: en primer lugar los recursos de la Sociedad Portuaria (recursos de la contraprestación, dividendos e Industria y Comercio); en segundo lugar el recaudo de la sobretasa de la gasolina (un porcentual del recaudo) y en tercer lugar los ingresos por valorización; en el caso que se generen costos adicionales y/o sobrecostos en el desarrollo del proyecto estos serán cubiertos por el Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta. Se han considerado posible cualquier combinación que resulte de las anteriores fuentes.

Cuadro 5 Programación de Aportes (millones de pesos 2008)

Año	Distrito	Nación
2008	0	0
2009	4.731	0
2010	20.000	0
2011	20.000	18.122

2012	10.000	30.953
2013	9.547	31.542
2014	8.464	39.628
2015	7.436	60.238
2016	6.460	19.151
Total	86.638	199.634

Fuente: Diseño conceptual del Sistema Estratégico de Transporte público colectivo de pasajeros urbanos para el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta – Unión temporal Ivarsson y Asociados Ltda. -2007 -2008 – Alcaldía Distrital de Santa Marta – MHCP - DNP.

Además de los aportes presentados en el Cuadro 5, los riesgos financieros y las coberturas que generen el esquema de financiación, estarán en su totalidad, a cargo del Distrito. 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 cumplimientos de dicho 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 Distrital: 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, como también podría hacerse con el caso de los paraderos.

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, o exclusivo y la mayoría de paradas se efectuarán sobre anden, lo que significa que las variaciones en la sección de la vía serán mínimos. Lo anterior supone el máximo de esfuerzo por parte del Distrito 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 Distrito deberá en cualquier caso asegurar, con las empresas prestadoras de servicios, los recursos necesarios para las obras en redes. En ningún caso los ítems referidos a redes, 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 Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta 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 gerencia del

proyecto deberán 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 que se estiman en total en $2.100 millones anuales. Así mismo, se hace necesario que el Distrito se comprometa con los costos futuros del mantenimiento de la infraestructura vial. En cualquier caso, el Distrito buscará la manera más eficiente que permita asegurar el mantenimiento del sistema semafórico.

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 de recaudo labor que estará a cargo de los inversionistas privados correspondientes.

XIII. CONDICIONES NECESARIAS PARA LA PARTICIPACIÓN DE LA NACIÓN

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 Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta garantice los recursos para el desarrollo del SETP y efectuar las gestiones necesarias, 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, entre otros, la cancelación de matrículas, la definición de la reglamentación de los procedimientos de desintegración física y su verificación.

El Distrito 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 periodo 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.

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 ítem XI.

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 Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta de acuerdo con el esquema de financiación y el cronograma descrito en el presente documento.

2. Declarar el SETP del Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta de importancia estratégica para el país, de acuerdo con lo estipulado en el articulo 10 de la ley 819 de 2003.

B. Solicitar al Ministerio de Transporte

1. Emitir los actos administrativos correspondientes necesarios para el desarrollo de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público.

C. Solicitar al Ministerio de Hacienda y Crédito Público y al Ministerio de Transporte.

1. Concurrir con el Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta a la suscripción del convenio de cofinanciación - Primer trimestre de 2009

D. Sugerir al Distrito Turístico Cultural e Histórico de Santa Marta, dentro de sus competencias:

1. Garantizar la fuente de contrapartida de los recursos verificando la destinación de los mismos como compromiso para la suscripción del convenio de cofinanciación - Primer trimestre de 2009
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 - Primer trimestre de 2009
4. El Distrito de Santa Marta deberá garantizar la estructura institucional que permita desarrollar el proyecto así como la operación del mismo
5. Adoptar los actos administrativos que emita 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, concesión 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. La Administración Distrital deberá realizar las gestiones con las empresas prestadoras de servicios públicos, para que adecuen sus programas de inversión y presupuesto en la intervención 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 Distrito, 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. ANEXOS

A continuación se describen los elementos del sistema y el valor calculado de referencia con el fin de mostrar, la distribución en valor del proyecto final.

Anexo 1

Descripción de los elementos del sistema

A continuación se presenta una descripción discriminada del sistema, en la cual se plantean las diferentes calles y avenidas por las cuales se prestaría operación en el sistema. Sin embargo, el alcance del proyecto está limitado a los recursos descritos anteriormente, y la siguiente lista es indicativa y dependerá del desarrollo mismo del sistema.

Anexo 1 DESRIPCIÓN DE LOS ELEMENTOS DEL SISTEMA

Infraestructura del SETP del Distrito Turístico cultural e Histórico de Santa Marta	Costos Estimados
I. Administrativos	
Gerencia del Proyecto	**2.950,00**
Elaboración de Diseños	**5.550,00**
Interventoría	**6.535,00**
II. Construcción de Obras Viales	**164.320**
Carrera 5 Calle 22 Avenida del Ferrocarril	4.731
Carrera 5 Calle 22 Calle 29	2.800
Carrera 5 Puente Río Manzanares	1.500
Bastidas	2.835
Calle 22 Avenida Colón	10.273
Calle 30 (Vía -Cicloruta) 1 de Mayo Carrera 4	4.100
Calle 30 (Vía -Cicloruta) La Lucha 1 de Mayo	7.466
Calle 30 Predios	13.000
Carrera 19	10.100
Carrera 19 Puente sobre Río Manzanares	300
Carrera 4 (22 y Manzanares)	4.193
Carrera 12-Estudiantes	2.853
Quinta San Pedro Mamatoco	867
Av. Ferrocarril	12.430
Avenida del Río	13.364
Avenida Los Libertadores	21.000
Carrera 4 Rodadero (Gaira Techos Verdes)	8.148
Vía Oasis	5.568

Carrera 4 Av. Ferrocarril Via Alterna	1.826
Vías Peatonales	678
Puentes Peatonales	6.289
Precarga	30000
III. Terminales de Transferencia y Abordaje	**18.641,00**
Terminal La Lucha	3.600
Terminal Mamatoco	3.000
Terminal Polvorín	1.200
Terminal Rodadero	3.700
Terminales Prepago de Venta Asistida (26)	3.900
Paraderos de Bahía	1.437
Paraderos Cubiertos (112)	1.680
Paraderos Demarcados (380)	124
IV. Sistema de Control SETPC	**10.000,00**
V. Semáforos	**3.300,00**
VI. Licencias de Software Ente Gestor	**10,00**
TOTAL INVERSIONES	**202.658**

Anexo 2

Desarrollo 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:

En primer lugar, 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 de un Decreto Reglamentario.

En segundo lugar, 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.

En tercer lugar, 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 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 auditoría técnica, de sistemas y financiera que ejercerá el administrador financiero del recaudo, 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 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 financiación 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.

XVII. BIBLIOGRAFIA

Diseño conceptual del Sistema Estratégico de Transporte público colectivo de pasajeros urbanos para el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta – Unión temporal Ivarsson Ltda. y Asociados Logitrans -.2007-2008

Plan Integral De Tránsito Y Transporte Para el Distrito Turístico, Cultural e Histórico e Santa Marta Fase 1 - Unión temporal Ivarsson Ltda. y Asociados, Movilidad Sostenible, Logitrans -.2007-2008

Contratación del Plan Integral de Tránsito Y Transporte para el Distrito Turístico Y Histórico de Santa Marta- Universidad Nacional de Colombia Sede Bogotá. 2005-2006

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.

Estudio para la Optimización Técnica y Organizacional de los Organismos de Transito y Transporte en las en las entidades Territoriales – Duarte Guterman & Cia. Ltda. - 2003