

AM-PT- SETP
Armenia, 2 de junio de 2026

señor
JUAN DIEGO LOZANO JARAMILLO
Periodismo Social y Ciudadano
lozanojaramillo@yahoo.com
Ciudad

Asunto: Respuesta a derecho de petición – Preguntas formuladas en publicación de opinión del 27 de mayo de 2026 sobre AMABLE E.I.C.E.

Cordial saludo,

Con el acostumbrado respeto a los requerimientos presentados por los diferentes medios de comunicación y/o la ciudadanía en general, me permito con la presente comunicación presentar a usted y a su audiencia, respuesta a los interrogantes y afirmaciones planteados en la publicación de opinión realizada día 27 de mayo de 2026, difundida a través de redes sociales, respuestas estas fundamentadas en información técnica, administrativa y documental que reposa en la entidad, sin embargo, y ante lo denso que pueda ser la información adjunta, es importante manifestar que estoy dispuesto en atender en el espacio comunicacional que representa los planteamientos aquí expresados de manera presencial en la fecha y hora que ha bien lo considere útil

Los interrogantes allí formulados son como a continuación se detalla:

Pregunta 1. ¿Porque el SETP no cuenta con la operación que se planeó en el proyecto inicialmente?

Con el propósito de evidenciar de manera detallada el proceso de estructuración para la puesta en operación del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP), es esencial resaltar que, desde su concepción, se han realizado múltiples estudios técnicos, operativos y financieros. Estos análisis han sido clave para definir las estrategias necesarias para la estructuración, implementación y optimización del sistema en la ciudad de Armenia. Lo anterior teniendo como una de las causas más importantes de la problemática que no ha permitido avanzar con la puesta en marcha del SETP el déficit operacional y financiero que son resultado de las proyecciones y estudios realizados.

Dichos estudios han permitido establecer lineamientos que buscan garantizar la modernización del transporte público, mejorando su eficiencia, cobertura y calidad en beneficio de la movilidad urbana y el bienestar de la comunidad, no obstante, la

del servicio.

Siendo así y entendiendo que la solicitud busca revisar y evidenciar la información desde la vigencia 2019 es importante entender el contexto de las proyecciones dadas desde la concepción del SETP de Armenia.

La primera consultoría realizada para el SETP de Armenia, se llevó a cabo en 2008 tuvo como principal resultado el Diseño Conceptual del Sistema Estratégico de Transporte Público de Armenia, este estudio, contratado por el Departamento Nacional de Planeación a través de un contrato financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo, incluyó lo que se define como un prediseño del Sistema Estratégico de Transporte Público, teniendo en cuenta las necesidades y condiciones en materia de movilidad y transporte que tenía la ciudad para la vigencia 2007. En este estudio se determinaron posibles escenarios de rutas, de infraestructura y de elementos tecnológicos requeridos para el mejoramiento de la calidad en la operación de un sistema de transporte público, estableciendo unas condiciones que para la fecha del estudio eran asumidas como auto sostenibles conforme a la demanda que para la referencia del estudio era de 126.783 pasajeros día en promedio.

De acuerdo a lo anterior, a través del Departamento Nacional de Planeación en el año 2012 también se realizó otro estudio de consultoría denominado “LEVANTAMIENTO DE UNA LÍNEA DE BASE QUE PERMITA DESCRIBIR TÉCNICAMENTE LA SITUACIÓN ACTUAL EN MATERIA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE ARMENIA, ASI COMO LOS PRINCIPALES ASPECTOS URBANÍSTICOS RELACIONADOS CON LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO, Y LA CARACTERIZACIÓN DE LOS USUARIOS Y NO USUARIOS DE DICHO SERVICIO CON EL FIN DE CONTAR CON INFORMACIÓN PRECISA Y ACTUALIZADA, PREVIA LA ENTRADA EN FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO SETP DE LA CIUDAD, QUE SEA ÚTIL PARA SU POSTERIOR EVALUACIÓN”

Posteriormente, el Ente Gestor del Sistema Estratégico de Transporte Público empezó a realizar las acciones o las gestiones necesarias para la estructuración e implementación del sistema, contratando la consultoría, realizada en el año 2016 por la firma TRANSCONSULT sucursal Colombia, desarrollando una serie de componentes los cuales se plantearon en un tomo financiero, de infraestructura, Jurídico, socialización, plan de implementación, Institucional, Operación ITS, presupuesto y finalmente las proyecciones de demanda.

En este Contrato de Consultoría N°003 con la empresa TRANSCONSULT SUCURSAL COLOMBIA, el cual tuvo como objeto: “La estructuración técnica legal y financiera del Sistema Estratégico de Transporte Público SETP de Armenia, incluyendo la definición y estructuración de sus fases de implementación”.

De la ejecución del contrato de consultoría N°003 se obtuvieron los siguientes productos:

1. Informe preliminar de metodología y plan de trabajo que contenga la programación de la ejecución de la ETLF, de acuerdo con las actividades definidas en el Anexo Técnico.

y base de datos.

3. Informe de evaluación secundaria, diagnóstico, escenario base de transporte público colectivo municipal de pasajeros

4. Calibración del modelo escenario base para la ciudad de Armenia, definición y evaluación de escenarios con proyecto reorganización de rutas SETP. Selección alternativa reorganización de rutas escenario con proyecto SETP y Diseño operacional de detalle para el escenario con proyecto SETP definitivo. Informe de evaluación del Transporte Intermunicipal y de reuniones con actores del sistema de Transporte.

5. Informe técnico de la recopilación y evaluación de la información primaria, proyección de la demanda, caracterización de la flota (escenario con proyecto SETP Armenia) y dimensionamiento de infraestructura requerida. Informe de propuesta técnica de plataforma tecnológica, para sistema de gestión y control de flota, sistema de recaudo, medio de pago y sistema de información al usuario. Informe técnico de propuesta de fases de implementación, plan de transición. Modelo esquema de estructuración financiera.

6. Estructuración financiera y tarifaria del sistema, incluyendo análisis de sensibilidad. Estructuración legal del SETP Armenia. Plan de socialización a la comunidad y capacitación personal de Amable E.I.C.E. Estructuración técnica del SETP Armenia.

Dicho lo anterior, esta consultoría contenía el prediseño que contaba con el Diseño Conceptual, actualizando las variables identificadas en la línea base y las tradujo en la estructuración de los componentes requeridos para el SETP, generando así, la Estructuración Técnica Legal y Financiera del SETP (ETLF).

En esta consultoría se definió, tanto el componente operacional, iniciando desde la reestructuración de la nueva red de rutas en las condiciones de movilidad y de transporte de la ciudad actual para 2016, pasando al componente de infraestructura donde estaban todos los requerimientos necesarios en materia de vías, andenes, paraderos con espacio público, terminales de ruta, terminales de intercambio, y patios y talleres elementos que mejorarían la calidad en la prestación del servicio, y operación del SETP. Igualmente se desarrolló el componente tecnológico donde se definieron las características técnicas y de operación de los elementos ITS, como lo son el sistema de gestión y control de flota, el sistema de información al usuario y el sistema de recaudo centralizado. De igual forma se desarrolló el componente Legal donde está toda la parte institucional y la parte jurídica compilada en las acciones, requerimientos y procedimientos para la expedición de actos administrativos requeridos para legalizar y poner en operación el Sistema Estratégico de Transporte Público.

A su vez, como uno de los productos generados por parte de la consultoría estuvo el Componente Institucional el cual desarrolló la transformación que se requiere por parte del municipio y de los operadores para dar cumplimiento conforme a lo dispuesto en los principios de los sistemas estratégicos de transporte público y las características de sus actores incluyendo sus roles u obligaciones.

Finalmente se debe referir el componente financiero, el cual es quien daría la posibilidad de generar un cierre al proyecto, generando las condiciones de sostenibilidad requeridas para la entrada en operación del Sistema Estratégico de Transporte Público.

recursos públicos sólo hasta los montos en los cuales de manera eficiente se genere un impacto positivo al usuario con la reducción de tarifa.

Por lo que de acuerdo con este estudio de estructuración financiera se hace necesario entonces que, desde la Administración Municipal, se analicen fuentes alternas de financiación, algunas de las cuales se han identificado en el estudio del DNP, Steer Davies Gleave, Akiris, en el producto 3, “Avance del desarrollo de metodologías y mecanismos”, e incorporadas en el Plan Nacional de Desarrollo vigente para la fecha, como herramientas para que los municipios obtengan ingresos.

- Servicios de parqueo, explotación de publicidad.
- Cobros por congestión, contribuciones del sector privado.
- Donantes y organizaciones internacionales.

Es importante manifestar que para el tiempo del desarrollo de este estudio de consultoría y conforme a los estudios de campo realizados en la ejecución de la matriz origen y destino del transporte público se estimaba una demanda de usuarios día de 82.000 pasajeros día.

Los productos de la ETLF elaborados en el marco del Contrato de Consultoría N°003 de 2015 desarrollada por TRANSCONSULT, fueron remitidos al Departamento Nacional de Planeación mediante oficio AM-PGG-SETP-0994 del 4 de noviembre de 2016, sin obtener pronunciamiento alguno por parte de este ente Nacional sobre el producto allegado. Por lo tanto, Amable E.I.C.E., mediante oficio N°AM-PGG-SETP-0291 del día 24 de mayo de 2018, y conforme a lineamientos establecidos por la administración municipal de esa vigencia se solicitó su devolución, con el objetivo de realizar la socialización y mesas de trabajo con cada uno de los sectores involucrados en la implementación y puesta en marcha del SETP. (Transporte Urbano, Transporte Intermunicipal, Autoridades Departamentales y Municipales y Líderes Comunitarios). Lo anterior producto del fallo promulgado por el Juzgado Tercero Administrativo del Circuito, dentro de la Acción Popular emitida el día ocho (8) de marzo de dos mil diecisiete (2017), determinando en sus numerales tercero y cuarto, lo siguiente:

TERCERO: ORDENAR a la Alcaldía Municipal de Armenia que, en representación del Municipio de Armenia, directamente y en coordinación con la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal y de AMABLE EICE, en el marco de sus responsabilidades y funciones constitucionales, legales y reglamentarias, en el término de seis meses contados a partir de la ejecutoria de esta sentencia, tome las decisiones encaminadas a avanzar en la fase operativa de la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para la ciudad de Armenia en lo que se refiere a seleccionar el escenario con proyecto definitivo para el SETP de Armenia y adoptar para el escenario electo el diseño operacional de detalle (itinerarios, criterios de prestación de servicio, indicadores como longitud, tiempos de ciclo, intervalos de paso, frecuencias, tipo de vehículo, flota, kilómetros recorridos, velocidad de operación, puntos de parada para cada ruta donde se realizará el ascenso y descenso de pasajeros y los demás parámetros operacionales que se requieran), decisiones que permitan hacer cesar la vulneración del derecho colectivo amparado.

delegado, el Secretario de Tránsito y Transporte Municipal, el Gerente de AMABLE EICE, o su delegado, el representante legal de la UT TINTO, el Ministerio Público, y los representantes de comités de veeduría ciudadana en Armenia, de acuerdo con los parámetros de la Ley 472 de 1998. El Comité deberá reunirse con periodicidad, y al menos en una ocasión antes del vencimiento del término que fija esta providencia, para preparar y emitir con destino al juzgado un informe detallado de las decisiones que tomen por parte de la autoridad municipal para hacer cesar la vulneración del derecho colectivo amparado en esta sentencia.

Por lo anterior, se conformó un comité de verificación, el cual revisó y atendió las ordenes emitidas por el juez, generando cambios sustanciales en el diseño operacional específicamente en lo referente a la selección del escenario con proyecto definitivo para el SETP de Armenia y adoptando para el escenario electo el diseño operacional de detalle (itinerarios, criterios de prestación de servicio, indicadores como longitud, tiempos de ciclo, intervalos de paso, frecuencias, tipo de vehículo, flota, kilómetros recorridos, velocidad de operación, puntos de parada para cada ruta donde se realizará el ascenso y descenso de pasajeros) y los demás parámetros que deben ser ajustados y validados en el Modelo de Transporte, en referencia a los escenarios del modelo planteados por el consultor TRANSCONSULT.

Todo lo anterior, ocasionó la revisión y ajuste de los componentes de la Estructuración Técnica Legal y Financiera, produciendo un replanteamiento en los tiempos previstos para el cierre de cada uno de los componentes que integran el Sistema y como consecuencia la no entrada en operación del SETP conforme a las metas trazadas por parte del Ente Gestor.

De lo anterior y conforme a las implicaciones de las modificaciones ordenadas, se aclara que el componente operacional es la base fundamental para la implementación del SETP, sin desconocer que los demás componentes complementan las acciones que se deben asumir para garantizar la entrada en operación del SETP incluyendo cada uno de los elementos que normativamente se fijan para este tipo de sistemas de transporte público.

Así las cosas, el ente gestor realizó las gestiones técnicas y administrativas que permitieron generar la actualización de los componentes operacional, financiero y jurídicos, lo que a su vez conllevaría a la actualización de la totalidad de los componentes desarrollados por parte de la consultoría de TRANSCONSULT. Cabe indicar que esta actualización de componentes obtuvo su mayor avance y resultados a partir del año inmediatamente anterior en consideración a que a la fecha ya contamos con todos los estudios de cada uno de estos componentes.

El principal objetivo del Ente Gestor del proyecto, es la implementación y puesta en operación del SETP, para ello, debe agotarse la etapa de definición de la Estructuración Técnica, Legal y Financiera, la cual consta de seis componentes, (Operacional, Infraestructura, Tecnológico, Jurídico, Social y Financiero), cuyo proceso requiere la revisión y ajuste del Modelo de Transporte, el cual deberá ser analizado nuevamente con el escenario con proyecto definitivo con base en el fallo de la acción popular. Así entonces, se creó la necesidad de contar con un Profesional especializado con experiencia y conocimiento en estructuración y validación de Modelos de Transporte, el cual tuvo como objetivos específicos en el

1. Revisar y analizar los escenarios del modelo de transporte planteados por TRANSCONSULT SUCURSAL COLOMBIA.
2. Ajustar el escenario definitivo en el modelo de transporte, conforme a las variables establecidas en el Componente Operacional.
3. Estructurar y entregar al ente gestor todas las variables, parámetros y resultados referentes al diseño del componente operacional, producto de la actualización del modelo de transporte. el Componente Operacional con resultados de la actualización del Modelo de Transporte.

De igual forma, la ejecución y cumplimiento de las siguientes obligaciones que permitirían contar con el Componente Operacional Actualizado:

- Disponer de las herramientas de acceso a los modelos de transporte elaborados por TRANSCONSULT SUCURSAL COLOMBIA mediante la plataforma de modelación PTV VISUM Planung Transport Verkehr (Planificación del Tráfico en Transporte)
- Realizar un análisis documentado de los escenarios de modelación realizados por TRANSCONSULT SUCURSAL COLOMBIA
- Proponer criterios de ajuste y actualización de los escenarios del modelo de transporte
- Realizar actualización del modelo de transporte, planteando como mínimo tres (3) escenarios de acuerdo con las variables definidas en el Componente Operacional establecidas en el fallo de la acción popular.
- Incluir diferentes alternativas de modelación de tarifas de transferencia entre el transporte intermunicipal e interurbano al igual que diferentes tipos de transferencia física y tarifaria.
- Interactuar con los especialistas del Componente Jurídico y del Componente Financiero del SETP, siendo este último quien alimentará y desarrollará el Modelo Financiero con resultados de la modelación de transporte.
- Presentar un INFORME FINAL, el cual complementa los 5 (cinco) Productos Entregables, con los resultados al detalle del Modelo de Transporte de acuerdo con los escenarios analizados en el componente operacional.
- EL contratista deberá tener en cuenta las condiciones generadas por la pandemia a causa del Covid-19, entendiendo los cambios que se puedan generar en las variables necesarias para ajustar el modelo operacional y financiero.

Una vez desarrollado la actualización del modelo de transporte y calculadas las variables que influyen en la sensibilización de escenarios que me permitan generar las proyecciones financieras se desarrolló actualización del componente financiero, lo anterior, teniendo como hecho trascendental el fallo proferido el 08 de marzo de 2017, del Juzgado Tercero Administrativo del Circuito, el cual generó cambios en el escenario operacional a fin de cumplir con las ordenes emitidas por el juez.

Estos cambios generados se ven reflejados en el escenario electo del diseño operacional de detalle como itinerarios, criterios de prestación de servicio, indicadores como longitud, tiempos de ciclo, intervalos de paso, frecuencias, tipo de vehículo, flota, kilómetros recorridos, velocidad de operación, puntos de

Transporte, en referencia a los escenarios del modelo de transporte desarrollado por el consultor TRANSCONSULT SUCURSAL COLOMBIA.

Conforme a lo anterior, se requirió contratar una consultoría que permitiera:

1. Actualizar la información financiera del proyecto SETP
2. Incorporar la información pertinente en el modelo financiero de la ETLF, así como: (1) los factores relevantes de mercado,
3. Consultar los insumos técnicos para conocer los ingresos y fuentes de cada actividad
4. Calcular los costos fijos y variables de operación, los gastos administrativos, impuestos, seguros y otros
5. Estimar la tarifa técnica y la tarifa usuario
6. Analizar y proponer la estructura de capital idónea de acuerdo con las condiciones de mercado vigentes
7. Realizar la proyección de estados financieros necesarios, así como la simulación y evaluación de resultados ante cambios en niveles de demanda, tarifas, costos fijos y variables, condiciones de la deuda, cambios en el capital, variables macroeconómicas, cronograma de inversión, valor de las inversiones, análisis de financiamiento con recursos públicos o vía tarifa
8. Evaluar los escenarios críticos que permita analizar el comportamiento de los modelos en situaciones donde se afectan una o más variables
9. Presentar el Modelo Financiero actualizado con su respectivo análisis de escenarios que permitan a la entidad obtener la estructuración financiera viable del proyecto.

De igual forma y con referencia a lo indicado en el desarrollo del componente Institucional de la Estructuración Técnica Legal y Financiera del Sistema Estratégico De Transporte Público SETP Armenia, se consideró lo siguiente:

En cuanto al Operador de Transporte en el año 2009, la administración municipal de Armenia expidió el Decreto 100 de 2009, mediante el cual se adoptó el Sistema Estratégico de Transporte Público en Armenia asignándole la operación a la unión temporal bajo la modalidad de operación conjunta entre las empresas de transporte público colectivo municipal de pasajeros que actualmente tienen celebrado un convenio de colaboración empresarial denominado TRANSPORTE INTEGRADO OPERADOR DE ARMENIA “TINTO U.T.”

De conformidad con el numeral 2.2.1.2.2.4 del Decreto 1079 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, “la prestación del servicio público de transporte en los SETP, será realizada por las empresas legalmente constituidas y habilitadas para la prestación del servicio público colectivo urbano habilitadas por la autoridad competente ...” que para el caso del municipio de Armenia, son las empresas BUSES ARMENIA S.A., COOPERATIVA DE BUSES URBANOS DEL QUINDÍO y TRANSPORTES URBANOS CIUDAD MILAGRO S.A., quienes a su vez, constituyeron a través de un Convenio de Colaboración Empresarial, amparado en el artículo 36 del Decreto 170 de 2001, hoy compilado en el artículo 2.2.1.1.8.2 del Decreto 1079 de 2015, la unión temporal TRANSPORTE INTEGRADO OPERADOR DE ARMENIA (TINTO U.T.), siendo autorizada mediante la Resolución No. 0522 de mayo 8 de 2007, por la Alcaldía de Armenia.

Temporal, fue reconocido en el CONPES 3572 de marzo 16 de 2009, Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para la ciudad de Armenia y confirmado como operador del SETP, en el parágrafo primero del artículo 5 del Decreto 100 de 2009, “Por medio del cual se Adopta el Sistema Estratégico de Transporte Público para la ciudad de Armenia y se dictan otras disposiciones”, que a la letra, dice: “El sistema de red de servicios, se implementará bajo la modalidad de operación conjunta entre las empresas de transporte público colectivo municipal de pasajeros que actualmente tienen celebrado un convenio de colaboración empresarial denominado TRANSPORTE INTEGRADO OPERADOR DE ARMENIA “TINTO U.T.”, lo anterior en consonancia con el Artículo 2.2.1.2.2.1.2 del Decreto 1079 de 2015.

En virtud de la reorganización del servicio se hace necesario que el convenio sobre el cual se constituyó la “UT TINTO” reúna las condiciones necesarias para poder asignar la operación de las rutas o servicios del SETP, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 1079 de 2015, máxime que la autorización emitida por el Municipio por medio de la resolución No. 522 de 2007 fue otorgada para la prestación del servicio público colectivo, encaminado a la racionalización del uso del equipo automotor y además en una fecha anterior a la expedición del Decreto 3422 de 2009, compilado en el DUR 1079 de 2015, donde se reglamentan los Sistemas Estratégicos de transporte Público (SETP).

De igual forma, es importante manifestar que de acuerdo a la Ley 1955 de 2019 se plantearon las condiciones y requerimientos necesarios para la entrada en operación, a su vez y en concordancia con el Decreto Único Reglamentario para el sector de Transporte 1079 de 2015, se fijaron los roles y responsabilidades de los actores que hacen parte de la operación del sistema estratégico de transporte público, partiendo en primera instancia del Operador de Transporte que como bien se explicó anteriormente se configura de acuerdo a la reorganización del servicio donde los operadores del Servicio de Transporte Público Colectivo a través de una transición y el cumplimiento de unas condiciones habilitantes, podrán ser los operadores del Sistema Estratégico de Transporte Público.

Posteriormente es importante referenciar que, frente a la decisión del Operador del Sistema de Recaudo Centralizado, el Municipio de Armenia a través del Decreto 100 de 2009 adoptó el Sistema Estratégico de Transporte Público para la ciudad de Armenia, definiendo en la organización del servicio, que se optaría por la reorganización del servicio de transporte público colectivo municipal previsto en el Decreto 3422 de 2009 (compilado mediante Decreto Único Reglamentario No. 1079 de 2015), el cual se implementaría bajo la modalidad de operación conjunta entre las empresas de transporte público colectivo municipal de pasajeros que actualmente tienen celebrado un convenio de colaboración empresarial denominado transporte integrado operador de armenia “TINTO U.T.”

Así mismo en el Artículo Décimo Primero ibidem, definió el esquema bajo el cual operaría el recaudo y se entregara el dinero al administrador financiero, en los siguientes términos: “...El Sistema de Recaudo Centralizado, entendido como el conjunto de servicios, software, hardware, y demás mecanismos de control centralizado e integrado al sistema, deberá permitir efectuar la operación de recaudo centralizado preferiblemente a través de medios electrónicos de pago y el registro de viajes del sistema, estará a cargo de la sociedad recaudadora Recaudar Tinto S.A.S., quien será la encargada, entre otras de:

provenientes del recaudo por concepto de la tarifa de servicio público de transporte de pasajeros; para lo cual capturará el dinero, en los patios, puntos de venta y recarga del medio de pago seleccionado.

2.- Descargar la información del recaudo, y efectuará las conciliaciones correspondientes, así como la auditoría financiera y técnica, y de sistemas que garantice la confiabilidad de la información y del sistema de recaudo.

3.- Suministrar a la autoridad de transporte municipal información confiable y periódica sobre la gestión técnica, operativa y financiera del recaudo

4.- Realizar la comercialización y distribución de los medios de pago establecidos.

5.- Contratar la fiducia o el patrimonio autónomo, para la correcta administración de los recursos provenientes de la actividad de recaudo para su distribución.

6.- Definir los parámetros de distribución de los ingresos de la operación y su mecanismo de liquidación.

7.- Contratar el asistente tecnológico

PARAGRAFO: El medio para realizar la operación de recaudo centralizado deberá ser autorizado previamente por la autoridad de transporte del orden municipal, para lo cual mediante acto administrativo se expedirán los parámetros y requisitos a que haya lugar...”

A su vez, por medio del Decreto municipal No. 251 del 19 de noviembre de 2019 se autorizó la implementación de medios tecnológicos a los operadores TINTO U.T. Y RECAUDAR TINTO S.A.S. para mejorar el servicio de transporte público terrestre automotor colectivo municipal de pasajeros y para la operación del SETP, bajo vigilancia y supervisión de la autoridad de transporte del municipio de Armenia; autorizando en el artículo cuarto a RECAUDAR TINTO S.A.S. implementar un ejercicio piloto del Sistema de Recaudo Centralizado (SRC), bajo el mecanismo de pago abierto (que permite tanto el pago en efectivo, como con medio electrónico: tarjeta débito, crédito o prepago), que tiene la empresa BUSES ARMENIA S.A., en su calidad de accionista del operador de recaudo.

Así mismo, el Decreto en mención establece que, con base en el análisis financiero de los resultados del ejercicio piloto presentado por RECAUDAR TINTO S.A.S. y verificado por la autoridad de transporte, la Administración Municipal podrá autorizar la implementación del Sistema de Recaudo Centralizado, siempre que se evidencie su viabilidad técnica y financiera. Dicha implementación deberá cumplir con las condiciones mínimas establecidas en el documento titulado Estructuración Técnica, Legal y Financiera del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) de Armenia, Componente Tecnológico.

Posteriormente se expidió el Decreto municipal No. 218 del 26 de junio de 2020, por medio del cual fue modificado el artículo 4 del Decreto 251 del 19 de noviembre de 2019 el cual estableció en el párrafo cuarto: “...La prueba piloto se realizará con mecanismo de pago abierto coordinado por el operador, sin embargo la evaluación final del ejercicio financiero tendrá que incluir la valoración total de los componentes del sistema establecidos en el artículo 117 de la Ley 1955 del 2019, en especial con relación a la reglamentación que el Gobierno Nacional realizará sobre las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo del país...”

En atención a lo dispuesto en el artículo 117 de la Ley 1955 de 2019. “Los

electrónico y en efectivo validado por medios electrónicos, y los sistemas de compensación entre operadores, de conformidad con lo dispuesto por la autoridad de transporte competente de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos”.

Lo anterior obedeciendo lo dispuesto en el inciso 5 y 6 del artículo 117 de la Ley 1955 de 2019, para el cual *“en los Sistemas Estratégicos de Transporte, el agente operador de transporte o sus vinculados podrán operar el sistema de recaudo centralizado, siempre que, existiendo dos o más, todos ellos conformen un único agente recaudador y cumplan con la reglamentación que para el efecto disponga el Ministerio de Transporte”.*

Posterior a esto el gobierno Nacional a través del Decreto 1567 del 30 de noviembre del 2020, reglamentó las condiciones generales de los Sistemas de Recaudo Centralizado que debían adoptar los Sistemas de Transporte cofinanciados con recursos de la Nación, indicando en su artículo 2 que al Ministerio de Transporte corresponde regular las especificaciones de las condiciones técnicas, operativas, de seguridad y de interoperabilidad de dichos Sistemas.

Para lo cual mediante la Resolución 20203040034065 del 29 de diciembre de 2020, *“Por la cual se reglamentan las condiciones para la operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados, en los Sistemas Estratégicos de Transporte Público”*, el Ministerio de Transporte determinó las condiciones técnicas, operativas, de seguridad y de interoperabilidad a considerar por la autoridad territorial en el diseño, implementación y operación de los Sistemas de recaudo de los Sistemas Estratégicos.

Esta resolución incluye en el párrafo segundo del artículo 3 de Resolución 20203040034065 de 2020, los agentes operadores de transporte que operarán el Sistema de Recaudo Centralizado *“serán aquellos que se acojan a un proceso de estructuración con base en los resultados de los estudios técnicos desarrollados, por la autoridad competente”* quienes, además, según lo dispuesto en los numerales 1 a 3 del mismo artículo, deberán:

- “1. Contar con un asistente tecnológico, que podrá ser persona natural o jurídica con experiencia en el desarrollo, instalación, integración y operación, de Sistemas de Recaudo Centralizado (SRC), ...*
- 2. Contar con la autorización de la autoridad competente o de quien esta haya delegado, para la prestación del servicio de Recaudo Centralizado.*
- 3. Acreditar mediante registro mercantil de la Cámara de Comercio la actividad como operador de recaudo”.*

Si bien, de conformidad con los roles del operador de recaudo señalados en el numeral 6 del anexo técnico de la Resolución 20203040034065 de 2020, una vez avalado el recaudador, asistente tecnológico y administrador financiero de acuerdo al cronograma establecido en el presente Decreto, se deberá *“diseñar, implementar, operar y mantener el Sistema de Recaudo Centralizado en el sistema Estratégico de Transporte Público de acuerdo a los Lineamientos... dados por la autoridad de tránsito y transporte competente”*, atendiendo lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.2.3.2. del Decreto 1079 de 2015 y según se indica en el artículo 2.2.1.2.3.9. de la misma norma y a ella adicionado por el artículo 1 del Decreto 1567 de 2020: las condiciones técnicas, operativas y de seguridad del sistema de

manera que el diseño e implementación, así como la arquitectura del sistema que corresponde elaborar al operador y aprobar a la autoridad competente se limita al relacionado con la función en la operación que desarrollará el operador de recaudo autorizado sobre el sistema adoptado por la autoridad de la jurisdicción, en los términos que garanticen que en la operación del Sistema de Recaudo Centralizado se cumplirán con las condiciones técnicas, operativas, de interoperabilidad, información y de seguridad definidas en el anexo técnico de la Resolución 20203040034065 de 2020 y en la Estructuración Técnica, Legal y Financiera del Sistema o sus actualizaciones.

Dado lo anterior, sin perjuicio del rol asignando a la autoridad de transporte competente en el numeral 6 del anexo técnico de la Resolución 20203040034065 de 2020, a ella corresponde igualmente determinar la experiencia mínima que deberá ser acreditada por el Integrador tecnológico y el asistente tecnológico, impartir al administrador financiero las instrucciones de pago a los diferentes agentes del sistema y definir la interacción a implementar entre los diferentes actores del sistema de recaudo centralizado, Así mismo corresponde, según lo señala el numeral 2.1. del anexo técnico citado, autorizar la asociación de transportadores o a sus vinculados al SETP para constituirse en operador de recaudo y entrar en funcionamiento y tiene *“la responsabilidad de la integración, evaluación y seguimiento de la operación del Sistema de Recaudo Centralizado”*.

Posteriormente el Artículo 175 de la Ley 2294 de 2023, indicó que, la operación del sistema de recaudo es un servicio conexo al transporte y por ende forma parte de las actividades vinculadas al mismo y los incumplimientos en las condiciones de operación del Sistema de Recaudo Centralizado dan lugar de manera directa y no mediada a la afectación y alteración del Servicio Público de Transporte y su regulación forma parte de las normas reguladoras del transporte.

Dado lo anterior y conforme a lo definido en la actualización del Componente Tecnológico del SETP se debieron realizar los ajustes pertinentes conforme al marco legal vigente, el cual incluyó y reglamentó no solo condiciones técnicas de los sistemas ITS, sino también, redefinió los roles y obligaciones que tiene cada actor que hará parte de la operación de los SETP en desarrollo de implementación y puesta en operación.

Lo que implica que los Entes Gestores, de todos los SETP en proceso de implementación debieron adoptar en sus estructuraciones los cambios producto de la reglamentación de cómo es el caso los Sistemas de Recaudo Centralizado, requisito operacional para certificar la entrada en operación de los SETP.

Para el caso del SETP de Armenia, el componente tecnológico incluyó las definiciones reglamentarias y permitió avanzar en la implementación de una solución que cumple con todas condiciones y requerimientos técnicos y operativos para el SRC, indicando que este mismo se implementó en el TPC pero que fortalece la transición hacia el SETP.

Es importante manifestar que el municipio de ARMENIA a través de la autoridad de tránsito y Transporte se encuentra en el proceso de generar la modernización y adecuación institucional requerida para dar cumplimiento al seguimiento control y vigilancia de la calidad del servicio del Sistema Estratégico de Transporte Público, entendiendo el papel que tendrá la misma frente a la auditoría del sistema de

Adicionalmente a lo argumentado anteriormente frente al Sistema de Recaudo Centralizado, es importante mencionar que el ejercicio piloto implementado y autorizado a través del Decreto 251 2019, permitió a la empresa RECAUDAR TINTO SAS la implementación de una solución de pago que incluía la validación electrónica de una tarjeta sin contacto y la validación electrónica del pago en efectivo, permitió al Ente Gestor y la Autoridad de Tránsito y Transporte, evidenciar la penetración de los medios de pago establecidos, como de los costos financieros tanto en inversión como operación de la arquitectura desarrollada. De igual forma permitió verificar el cumplimiento de las condiciones y requerimientos técnicos de la arquitectura tecnológica implementada evidenciando que cumplieron con las condiciones requeridas tanto en el Componente Tecnológico como la reglamentación emitida por parte del Gobierno Nacional.

Conforme los resultados obtenidos en los ejercicios pilotos de implementación de medios de pago electrónicos desarrollados por parte del operador del TPC se logró evidenciar que tanto la implementación de un sistema de pagos con medios electrónicos cerrados como la implementación de un sistema de pago bancarizado abierto MV, no presenta un grado de penetración que justifique la implementación de esta tecnología, el Ente Gestor en reiteradas oportunidades a socializado los mismos ante la Unidad de Movilidad Urbana y Sostenible del Ministerio de Transporte, pero finalmente conforme a concepto jurídico socializado en mesas de trabajo, la normatividad legal vigente es clara en la definición de medio de pago que se deben implementar en los SETP por lo que así el grado de penetración de estas soluciones o medios de pago sea bajo, no se puede determinar que no se contemplará en la implementación del sistema.

Para la implementación del SRC (Sistema de Recaudo Centralizado) se recomendó entonces así en el Componente Tecnológico desarrollado en la Estructuración Técnica, Legal y Financiera del SETP la utilización del medio de pago en efectivo validado electrónicamente y la implementación de validación electrónica de tarjetas EMV, lectores QR entre otros medios de pago de una forma progresiva que permita un proceso de culturización al usuario y la adopción de estas nuevas formas de pago. No obstante, se deberá garantizar un tiempo de coexistencia de las dos formas de pago no inferior a la vida útil de los equipos de validación electrónica del pasaje en efectivo.

Finalmente y como uno de los puntos de mayor análisis para el desarrollo e implementación del SETP, es cumplir con lo definido desde el documento CONPES 3572 de 2009, donde el objetivo es implementar el Sistema Estratégico de Transporte Público bajo unas condiciones de oportunidad confiabilidad y accesibilidad, con unos costos acordes a la prestación del servicio, partiendo de tres componentes principales: el componente operacional, el componente de infraestructura y el componente institucional; De acuerdo a lo anterior en el desarrollo del proceso de estructuración implementación del sistema se han surtido diferentes cambios conforme a la dinámica en la prestación del servicio y las condiciones propias de cada territorio.

Como parte de las proyecciones de las condiciones planteadas inicialmente para la implementación de los SETP en el país, mostraban que la demanda iba a tener una tendencia de aumento o incremento, lo anterior teniendo en cuenta que se iba mejorar la calidad del servicio.

a estructuraciones de detalle se demostró que las condiciones reales en la prestación del servicio eran diferentes a las proyectadas, dado que la demanda de usuarios de transporte público estaba migrando a otros medios y modos de transporte, dado el incremento del parque automotor, la informalidad, la ilegalidad y otras externalidades que disminuían en un gran porcentaje el número de usuarios en la prestación de los servicios de transporte público colectivo.

Estas condiciones impactaron los modelos o las proyecciones financieros que se tenían, y más cuando el documento CONPES 3572 de 2009, indicaba claramente que se deberían contar con las condiciones de sostenibilidad financiera que garantizará que las mismas o que los costos de operación pudieran soportarse mediante la tarifa al usuario que fuera acorde a la calidad en la prestación de servicio.

Atendiendo esta realidad a través de la reglamentación dada por el Gobierno Nacional inicialmente en la Ley 1955 de 2019 y confirmada en la Ley 2294 de 2023, se indicó finalmente que los sistemas de transporte público deberían implementar unas fuentes externas de financiación a través de unos fondos de estabilización tarifaria que permitiera solventar la diferencia financiera que se estaba evidenciando en los resultados de las estructuraciones de los SETP.

Si bien el modelo base para la implementación del SETP proviene de una consultoría que arrojó valores al año 2022, los cambios de tendencia de la economía y las nuevas realidades de país, región y mundo hacen que los ajustes al mismo generen variaciones sustanciales y nuevos escenarios de complejidad para determinar el escenario de mayor probabilidad para la implementación del sistema.

Revisando los tres elementos básicos de un modelo financiero, para la implementación del SETP Armenia se tiene lo siguiente:

- Por el lado de las Inversiones requeridas, se cuenta con una flota en operación de buenas condiciones y modelos relativamente recientes en poder de tres empresas que poseen décadas de experiencia acumulada y de gestión empresarial de prestigio y reconocimiento social, no obstante, las exigencias de mediano plazo llevarán a su reposición y para ello se debe emplear un sistema de valoración y estimación de costos de capital por reposición a nuevo para ser reconocido a los operadores y de esta manera garantizar la adecuada continuidad y calidad del servicio.
- De igual manera, se presenta una demanda creciente de Tasas de Retorno, WACC o Costo de Oportunidad a solicitud de los inversionistas, como resultado del creciente riesgo país que se presenta en la actualidad; de esta manera, propuestas iniciales de tasa de retorno del 9% efectivo anual aproximado, se ha pasado a expectativas de 14% efectivo anual en el presente.
- En cuanto a los Ingresos, después de identificar que la demanda de pasajeros en la ciudad de Armenia presenta una tendencia decreciente, y esto, aunado a la necesidad de operar rutas que se consideran de carácter social resultado de una Acción Popular que presentan una demanda inusualmente baja, implicaría que la tarifa usuario se vea afectada, pero esto tendría un efecto que podría llegar a disminuir mucho más la demanda.

severa la estructura financiera, esto es el crecimiento constante, permanente y en algunos casos exponencial de algunos de los costos; en los últimos dos años el elemento que tiene más estresado estos modelos está reflejado en el incremento previsible e inminente del combustible Diésel, que ha venido siendo aplazado por el Gobierno Nacional por cerca ya de año y medio y que definitivamente todos identifican que será una variable que se desatará en cualquier momento, impactando gravemente los modelos.

Estos elementos llevan, desde el inicio de la modelación financiera del SETP en la ciudad de Armenia hasta las últimas actualizaciones realizadas en el año 2025, a la existencia, en todos los casos, modelaciones y sensibilizaciones de una cifra cuantiosa de fondeo hacia el FEST por parte de las arcas del municipio de Armenia, los cuales fueron analizados por parte de la Secretaría de Hacienda de la Alcaldía de Armenia, con el objetivo de garantizar que con la implementación del SETP se logró la sostenibilidad del mismo sin afectar la estabilidad fiscal del municipio.

Por lo anterior el pasado 6 de febrero de 2026 el municipio de Armenia creó el fondo de estabilización y subvención tarifario avanzando en las condiciones requeridas para entrada en operación proyectada.

El Parágrafo 3 del Artículo 172 de la Ley 2294 de 2023, abrió una posibilidad para los SETP de iniciar su operación en un modelo de transición el cual establece que se debe iniciar la operación de los SETP con un mínimo del 60% de las rutas establecidas, con el fin de liberar los recursos que aporta la nación a estos proyectos, los cuales con la sanción de la presente ley quedaron suspendidos para el Municipio de Armenia.

Así las cosas y como resultado de las mesas de trabajo y concertación entre la Administración Municipal de Armenia, el Ministerio de Transporte a través de la Unidad del Movilidad Urbana y Sostenible, se ha determinado el inicio de un plan de transición para la implementación del SETP, el cual cumple con lo dispuesto en el Artículo 172 de la Ley 2294 de 2023, Plan Nacional de Desarrollo.

La determinación de las rutas, el cronograma de implementación, las condiciones técnicas, operativas, jurídicas y financieras para el plan de transición han sido diseñadas en forma conjunta entre SETTA, AMABLE EICE, TINTO UT y el acompañamiento de las asesorías administrativa y jurídica del Despacho del Alcalde, logrando definir un cronograma que iniciará gradualmente en el segundo semestre de 2026.

La información recopilada y la experiencia adquirida en la fase de transición permitirán realizar los ajustes y adecuaciones que sean necesarias para garantizar las condiciones adecuadas para la implementación del 100% del sistema, a la par con la recopilación de información relevante para las proyecciones de necesidades de financiación del FEST en un horizonte de grandes desafíos económicos nacionales y globales.

No obstante, para poder dar cumplimiento al 100% de la implementación es importante contar con los recursos de la Nación, los cuales fueron suspendidos a través del Decreto 0069 del 24 de enero de 2025, situación que pone en

Con todo lo anterior, es preciso indicar que desde la empresa Amable EICE se ha avanzado en la estructuración e implementación del sistema, permitiendo que a la fecha se cuente con el Diseño operacional estructurado, la garantía de sostenibilidad con el FEST, el Sistema de Recaudo Centralizado operando en transición desde el actual TPC, y en ejecución del Centro de Control del SETP, el cual permitirá el control, fiscalización y seguimiento a la prestación del servicio del sistema.

Pregunta 2. ¿Cuál es la razón los últimos alcaldes de Armenia no se han puesto serios con las empresas de transporte para modernizar el parte automotor como estaba en el proyecto?

Para responder esta pregunta se parte de una premisa que merece una revisión técnica y jurídica

Valoro que su trabajo busque rendirle cuentas a la ciudadanía sobre temas de movilidad. Sin embargo, es necesario entender el marco técnico y jurídico que rige este proyecto, el mismo que es complejo y lleno de externalidades

Sobre la renovación del parque automotor es importante indicar que esta no es una decisión que dependa de la voluntad del señor Alcalde. El artículo 6° de la Ley 105 de 1993, modificado por la Ley 276 de 1996 y compilado en el Decreto 1079 de 2015, establece que la vida útil máxima de los vehículos de transporte público colectivo es de 20 años. Adicionalmente, la Ley 2198 de 2022 expedida precisamente para aliviar el impacto económico de la pandemia sobre el sector otorgó cuatro años adicionales a los vehículos matriculados antes del 31 de diciembre de 2020. Esto significa que un propietario de bus tiene un derecho legítimo reconocido por ley a operar su vehículo hasta ese término. Exigirle que lo reemplace antes sería una vulneración de sus derechos adquiridos, con consecuencias jurídicas y económicas muy serias para el municipio.

Respecto al interrogante sobre por qué la compra de flota no fue parte del proyecto desde el inicio, es importante mencionar que el Sistema Estratégico de Transporte Público de Armenia fue estructurado a partir del documento CONPES 3572 de 2009, el cual definió que la adquisición de flota era responsabilidad del sector privado, es decir, los operadores, mientras la cofinanciación pública se concentraría en infraestructura vial, tecnología, recaudo centralizado y terminales. Esto no fue una omisión o descuido de la Administración Municipal: fue el modelo de política pública nacional adoptado para los nueve SETP del país.

La posibilidad de que el Estado cofinancie directamente la compra de vehículos es una figura jurídicamente nueva. Solo fue incorporada al ordenamiento con el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023 (Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026), que modificó el artículo 2° de la Ley 310 de 1996, abriendo esta posibilidad bajo la condición de que los vehículos sean de bajas o cero emisiones. Para el caso

Convenio de Cofinanciación, en donde amén a nuestra petición y utilizando el mecanismo de la Reprogramación de Recursos quedó contemplado este importante componentes de adquisición de flota.

El Estado tuvo que intervenir al diagnosticar la situación actual de las empresas operadoras de transporte de los servicios de transporte público colectivos del país, los cuales conforme a un análisis de variación de precio en la flota evidenciaron que una flota eléctrica de cero emisiones que es lo que la normativa vigente exige tiene un costo que ronda los 1.200 millones de pesos por unidad, el doble de lo que vale un bus convencional. Esa brecha hace inviable que el operador privado asuma solo la renovación, lo que llevó al Gobierno Nacional a incluir la flota como componente cofinanciable.

Sobre la complejidad real de estos proyectos es importante mencionar que al igual que las otras ocho ciudades del programa aún no ha iniciado operación plena del sistema, el mismo que no ha sido posible dada las diversas externalidades y complejidades, sin embargo, en el mes de Octubre del año inmediatamente anterior, 2025, autoridades territoriales y representantes de los entes gestores de los nueve SETP del país como: Armenia, Ibagué, Montería, Neiva, Pasto, Popayán, Santa Marta, Sincelejo y Valledupar firmamos un memorando de entendimiento con el Ministerio de Transporte, en un taller organizado por WRI Colombia y la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS), precisamente para identificar y superar los desafíos en la implementación efectiva de estos Sistemas, el mismo que viene avanzando para nuestra ciudad conforme los compromisos adquiridos

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), que financió parte de estos proyectos, ha documentado exhaustivamente los retos. En 2018, el BID publicó el documento "Programa de Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), Caso de Estudio: Colombia", que presentó el contexto de los SETP de Santa Marta, Pasto, Armenia y Popayán desde la óptica de la ejecución de la infraestructura y los retos que ha generado su implementación. En 2019, complementó ese análisis con un segundo documento enfocado en la prestación del servicio y la sostenibilidad financiera. Ambos están disponibles en el portal de publicaciones del BID (publications.iadb.org) y son de consulta libre.

El único SETP que ha logrado entrar en operación hasta la fecha es el de Valledupar, y precisamente ese caso ilustra con crudeza la complejidad del problema. El sistema SIVA de Valledupar afronta una grave crisis financiera con raíces estructurales relacionadas con la planificación urbana, el bajo nivel de cobertura y frecuencia, y la reducción de horarios, los mismos que alejan a los usuarios, llegando incluso a la suspensión de servicios los domingos y festivos y la reducción horaria desde el año 2024 profundizando el círculo vicioso entre baja demanda y alto déficit económico. Este caso, citando el que hoy está en operación, va en contra vía de lo que debe ser una mejora en el Sistema, es decir, el usuario, y es por ello que el único desafío no está solo en entrar en operación sino apenas el primero. La sostenibilidad financiera, la demanda, la integración

local puede resolver en favor de ese usuario sin antes acudir al permanente dialogo con los transportadores y al acatamiento de las diversas disposiciones legales que se han traído a lo largo del presente escrito

Pregunta 3. ¿Porque Armenia está tan atrasada en su SETP si nos comparamos con ciudades similares como Pereira o Bucaramanga que casi al mismo tiempo arrancaron sus propios proyectos y vean como están en esas ciudades?

Frente a esta pregunta, me permito indicar que esta misma contiene un error de base que con el respeto que merece su ejercicio periodístico, es necesario hacer claridad, toda vez que se está comparando nuestra ciudad de Armenia con Sistemas de Transporte que son diferentes en su modalidad, aquí una breve argumentación técnica y documental.

Primer problema: Pereira y Bucaramanga no tienen SETP (Sistema Estratégico de Transporte). El Megabús de Pereira y Metrolínea de Bucaramanga son Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), no Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP). No son variantes del mismo modelo: son arquitecturas de política pública, financiación, infraestructura y operación radicalmente distintas.

Los SETP son sistemas basados en la operación organizada y moderna del transporte público y colectivo, planeados para ciudades intermedias entre 200.000 y 600.000 habitantes. Fueron concebidos precisamente como una alternativa más sostenible y adaptada a ciudades de menor escala, en respuesta a las lecciones muchas de ellas dolorosas de los SITM (Sistemas Integrados de Transporte Masivo)

Los SITM (Sistemas Integrados de Transporte Masivo), en cambio, fueron diseñados para ciudades de mayor jerarquía urbana, con corredores de alta demanda que justifican infraestructura exclusiva (carriles segregados, estaciones cerradas, articulados de gran capacidad) y esquemas de concesión privada con contratos millonarios.

Comparar el SETP de Armenia con el Megabús de Pereira o con Metrolínea de Bucaramanga no es una comparación válida desde ningún punto de vista técnico, jurídico ni financiero. Son modelos de política pública de transporte urbano concebidos bajo marcos normativos distintos, con esquemas de financiación diferentes, para tipologías de ciudad diferentes y con propósitos operativos que no son equiparables.

Los SITM fueron creados bajo la Ley 86 de 1989 y reglamentados mediante el Decreto 3422 de 2004, para ciudades de alta densidad de demanda, con corredores troncales de altísimo volumen de pasajeros que justifican inversiones en infraestructura segregada carriles exclusivos permanentes, estaciones cerradas con torniquetes, terminales de integración y esquemas de concesión privada estructurados a largo plazo con contratos que superan los 500.000 millones de pesos. Los SETP, en cambio, fueron creados mediante el artículo 52 de la Ley

completamente distinta a la norma de 2004, específicamente para ciudades intermedias con características de movilidad, escala urbana y capacidad fiscal muy diferentes, donde el modelo de los SITM es técnica y financieramente inviable. Su diseño parte de la reorganización del transporte colectivo existente, no de su sustitución total por infraestructura nueva de gran escala.

No existe en la normativa colombiana, en los documentos CONPES que los rigen, ni en la literatura técnica internacional ningún criterio que permita medir el avance de un SETP usando como vara de medida el estado de un SITM. Son marcos normativos distintos, escalas distintas, recursos distintos, objetivos distintos. El propio Banco Interamericano de Desarrollo, en su caso de estudio sobre el programa SETP en Colombia (BID, 2018; publications.iadb.org), documentó los retos específicos y diferenciados de estos sistemas en ciudades intermedias, precisamente porque su naturaleza no permite extrapolaciones desde los sistemas masivos.

Desde que los SITM comenzaron en Colombia, ninguno ha cumplido los cronogramas de implementación y expansión, y los sobrecostos o mayores valores son la regla. Pero el caso de Bucaramanga va más lejos. El Concejo de Bucaramanga aprobó el 19 de noviembre de 2024 la disolución y liquidación de Metrolínea S.A., con 17 votos a favor y uno en contra, en respuesta a una crisis financiera insostenible con pasivos que ascienden a 600.000 millones de pesos. En el primer trimestre de 2025 la deuda acumulada era de 4.500 millones de pesos adicionales solo por concepto de operación..

Metrocinco Plus, operador del sistema durante más de quince años, vio cómo su relación contractual con Metrolínea llegó a su fin en febrero de 2025. Para un operador que llegó a contar con 140 buses en sus mejores años, la escena de abril fue el retrato más nítido del declive: el 19 de noviembre de 2025 se ordenó la apertura de su proceso de liquidación judicial. La revisoría fiscal de Metrolínea plantea una inviabilidad financiera absoluta y un deterioro patrimonial extremo: el déficit supera los 146.000 millones de pesos, el 79% de las cuentas por pagar están desfinanciadas, y hay más de 400.000 millones en intereses que no se reconocen en el balance.

En consecuencia, el sistema que se menciona como referente de lo que Armenia debería emular está hoy en proceso de liquidación judicial.

Tercer problema: el atraso de Armenia, como se menciona, no obedece solo a gestión local, Hay factores estructurales y decisiones del nivel nacional que han incidido directamente en el ritmo del SETP de Armenia, y que sería injusto omitir.

El primero es normativo. El artículo 172 de la Ley 2294 de 2023 (Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026) condicionó los desembolsos de cofinanciación de la Nación a los SETP a que la entidad territorial certifique la entrada en operación de por lo menos el 60% de las rutas del sistema con recaudo centralizado y gestión de flota funcionando. Es decir, el Gobierno Nacional puso una condición de entrada en operación para poder recibir los recursos que precisamente permiten entrar en operación, generando un círculo que todas las ciudades del programa han tenido que navegar con enorme dificultad.

Ministerio de Hacienda aplazó 12 billones de pesos del Presupuesto General de la Nación para la vigencia 2025, ante el hundimiento de la reforma tributaria en el Congreso. Este aplazamiento afectó el financiamiento de varios proyectos de infraestructura estratégicos clave en las regiones. El SETP de Armenia fue uno de los proyectos directamente impactados, con recursos aplazados que quedaron condicionados a la reprogramación acordada entre las partes del convenio de cofinanciación, por cinco mil millones de pesos.

Con todo lo anterior, es importante indicar que mientras los sistemas masivos del país acumulan deudas requiriendo en consecuencia recursos nacionales de billones de pesos, Amable ha optado por construir primero las condiciones técnicas que hacen sostenible un sistema antes de precipitar una entrada en operación que, como lo demuestran los casos de Valledupar en los SETP y Bucaramanga en los SITM, puede ser peor que la espera.

La crisis del SIVA de Valledupar tiene raíces estructurales relacionadas con la planificación urbana, el bajo nivel de cobertura y frecuencia, y la reducción de horarios que aleja a los usuarios, profundizando el círculo vicioso entre baja demanda y alto déficit económico. Ese es el resultado de arrancar sin los sistemas técnicos maduros. Armenia ha priorizado el desarrollo del sistema de gestión y control de flota, el recaudo centralizado y la estructuración operativa y financiera componentes que son intangibles para el ciudadano común, pero que son exactamente los que determinan si un sistema sobrevive o se convierte en una carga fiscal perpetua para el municipio.

La radiografía financiera de los sistemas masivos en Colombia es contundente. Ningún SITM ha cumplido sus cronogramas de implementación y expansión, los sobrecostos son la regla, y la cartera de deuda de los operadores en Bucaramanga, Pereira, Cali, Bogotá y Barranquilla supera los 3 billones de pesos. El DNP estimó que el déficit consolidado de todos los sistemas para 2023 alcanzó los 3,5 billones de pesos. Para atender esa crisis recurrente, el Congreso tuvo que expedir la Ley 2299 de 2023, destinando no menos de un billón de pesos del Presupuesto General de la Nación para cubrir los déficits operacionales de los SITM. Ese billón no fue suficiente: solo el déficit de Metrolínea en Bucaramanga supera los 250.000 millones de pesos en 2025.

Este mecanismo de salvamento no existe para los SETP. El artículo 2° de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023 y reglamentado por la Resolución 20243040018695 de 2024 del Ministerio de Transporte, define taxativamente los componentes cofinanciables: infraestructura física, servicio de deuda, sistemas inteligentes de transporte, adquisición predial y vehículos nuevos de bajas o cero emisiones. La norma es expresa: en ningún caso se podrán cofinanciar gastos de operación. Los costos de operación corriente no son elegibles, ni lo han sido nunca en el diseño de los SETP.

Eso implica que una ciudad intermedia que entre en operación sin demanda suficiente, sin estructura tarifaria sostenible y sin los sistemas tecnológicos maduros no tiene el mismo colchón presupuestal que los SITM han usado históricamente para sobrevivir. No hay decreto de emergencia que cubra ese déficit. El caso de Valledupar ya lo demostró. Por eso construir bien antes de abrir no es una excusa, es la única opción legalmente viable para no condenar al sistema al mismo ciclo de crisis permanente que hoy agobia a los sistemas

Pregunta 4. ¿Por qué siguen circulando buses viejos y contaminantes?

Armenia cuenta con una de las flotas de transporte público colectivo más modernas del país entre las ciudades de su escala. Esto no es una apreciación subjetiva: es una condición que se puede constatar directamente en los registros de la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal, que es la autoridad competente para certificar el estado del parque automotor. Si se tiene evidencia concreta de vehículos en condiciones irregulares, el camino correcto es una solicitud formal de información a esa entidad..

Los vehículos que operan en el sistema de transporte público colectivo de Armenia no circulan sin control. El marco legal establece una cadena de verificaciones obligatorias que cualquier vehículo debe superar para poder operar legalmente.

La primera es la vida útil. Como ya se explicó, el artículo 6° de la Ley 105 de 1993, modificado por la Ley 276 de 1996 y compilado en el Decreto 1079 de 2015, fija en 20 años la vida útil máxima, ampliada a 24 para vehículos matriculados antes del 31 de diciembre de 2020 mediante la Ley 2198 de 2022. Un vehículo que opera dentro de ese rango no es un vehículo "viejo" en términos jurídicos: está ejerciendo un derecho legalmente reconocido.

La segunda es la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. El artículo 52 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, establece la obligatoriedad de esta revisión para todos los vehículos de servicio público, con una periodicidad anual. Ningún vehículo puede obtener o renovar su tarjeta de operación sin presentar la constancia de revisión técnico-mecánica vigente, tal como lo exige expresamente el artículo 2.2.1.1.11.4 del Decreto 1079 de 2015.

Para el SETP se deberá realizar una revisión preoperacional. El Decreto 100 del 9 de noviembre de 2009, mediante el cual el Municipio de Armenia adoptó el SETP, estableció en su artículo decimoséptimo los indicadores de servicio del sistema, entre ellos el indicador de seguridad, que está ligado a las fichas técnicas de mantenimiento preventivo y correctivo de obligatorio cumplimiento para las empresas, verificado y medido mediante la revisión preoperacional de los vehículos. Esta revisión es supervisada por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Armenia en su calidad de autoridad de transporte del SETP.

Un vehículo que circula en el sistema de transporte público de Armenia ha superado la revisión técnico-mecánica anual ante un centro de diagnóstico automotor certificado, acredita emisiones dentro de los rangos permitidos por la normativa ambiental vigente, cumple con las condiciones mínimas de seguridad verificadas mediante inspección preoperacional, y se encuentra dentro de la vida útil establecida por ley.

Cualquier información respecto al estado del parque automotor que circula en

Municipal, oficina esta competente para el presente interrogante.

Pregunta 5. ¿Por qué se planteó la opción de privatizar paraderos como ocurrió en los naranjos cuando en el proyecto inicial el uso de estos espacios era totalmente diferentes?

Frente al interrogante relacionado con la presunta privatización del Paradero con Espacio Público (PEP) Los Naranjos, es necesario precisar que en ningún momento AMABLE E.I.C.E. planteó, promovió o autorizó la privatización de dicho espacio ni de ningún otro paradero construido en el marco del Sistema Estratégico de Transporte Público – SETP de Armenia.

Por el contrario, desde su formulación, diseño y construcción, el PEP Los Naranjos fue concebido como un espacio abierto, inclusivo y de uso público, orientado a promover la apropiación ciudadana del espacio público y a garantizar condiciones de accesibilidad, seguridad y confort para los usuarios del sistema de transporte.

La participación de AMABLE E.I.C.E. se limitó a la emisión de un concepto técnico solicitado por el arrendatario de los módulos comerciales ubicados dentro de la infraestructura, quien manifestó problemáticas asociadas a actos de vandalismo, deterioro de la infraestructura y permanencia de habitantes de calle durante horarios nocturnos.

En dicho concepto, emitido mediante oficio No. AM-PT-SETP del 20 de mayo de 2025, se indicó expresamente que cualquier cerramiento perimetral que eventualmente se implementara debía **garantizar la permanencia de la destinación pública del espacio, mantenerse abierto durante los horarios de operación del Sistema Estratégico de Transporte Público y no afectar la accesibilidad ni la funcionalidad del paradero**. En ningún apartado del concepto se autorizó la exclusión de la ciudadanía, la apropiación privada del espacio público o la restricción permanente de acceso al equipamiento.

Adicionalmente, AMABLE E.I.C.E. dejó claramente establecido que no tiene competencia para autorizar intervenciones urbanísticas, otorgar permisos de cerramiento, regular el uso del espacio público o celebrar actos de aprovechamiento económico sobre los bienes entregados al municipio. Tales competencias corresponden a las autoridades y entidades administradoras del bien.

Posteriormente, el interesado adelantó ante la Empresa de Desarrollo Urbano de Armenia – EDUA la gestión relacionada con el arrendamiento de los módulos comerciales. Sin embargo, dentro de las obligaciones contractuales se contemplaba la obtención de los permisos y autorizaciones urbanísticas correspondientes ante las autoridades competentes para cualquier intervención física adicional. Según la información conocida por esta entidad, dichos requisitos no fueron cumplidos integralmente y las actuaciones desarrolladas excedieron

en el concepto técnico emitido por AMABLE E.I.C.E.

Como consecuencia de esta situación, las autoridades competentes adelantaron las actuaciones administrativas correspondientes para verificar el cumplimiento de la normatividad urbanística y de espacio público, incluyendo procesos orientados a la restitución de las condiciones originales del bien.

Es importante señalar que el concepto emitido por AMABLE E.I.C.E. se fundamentó en las disposiciones nacionales que promueven la sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte público, tales como el Documento CONPES 3572 de 2009, la Ley 1955 de 2019, el Decreto 575 de 2020 y la Ley 2294 de 2023, normas que permiten el desarrollo de actividades complementarias y mecanismos de aprovechamiento económico asociados a la infraestructura de transporte, siempre que se garantice el adecuado funcionamiento del sistema y se preserve el interés general.

No obstante, dichas disposiciones no modifican la naturaleza pública de los Paraderos con Espacio Público ni autorizan su privatización. En consecuencia, las condiciones que actualmente se observan en el PEP Los Naranjos no corresponden al modelo de operación, diseño y uso público previsto originalmente para este equipamiento dentro del SETP, el cual debe mantener como principio fundamental la prevalencia del espacio público, la accesibilidad ciudadana y la adecuada prestación del servicio de transporte.

En este sentido, de acuerdo con la información expuesta por las autoridades competentes durante la sesión del Concejo Municipal de Armenia realizada el 29 de abril de 2026, el Departamento Administrativo de Planeación Municipal viene adelantando las actuaciones administrativas tendientes a la restauración del bien, como consecuencia de los presuntos incumplimientos en que habría incurrido el arrendatario frente a las obligaciones y autorizaciones requeridas para las intervenciones realizadas en el espacio. De igual manera, se informó que la Empresa de Desarrollo Urbano de Armenia – EDUA dio por terminado el contrato de arrendamiento suscrito para los módulos comerciales ubicados en el PEP Los Naranjos y actualmente adelanta las actuaciones correspondientes para el restablecimiento de las condiciones originales del bien, en el marco de sus competencias y con observancia de las garantías del debido proceso.

Hasta este momento, periodista JUAN DIEGO, hago referencia a los interrogantes traídos en su medio de comunicación, como puede observarse a lo largo del escrito, no hago referencia a las menciones suscitadas en relación con las publicaciones de mis redes sociales personales, las mismas que están protegidas por disposiciones constitucionales y legales.

Finalmente, lo invitamos con el mayor de los respetos a consultar siempre los canales y fuentes oficiales de AMABLE E.I.C.E. como primer referente para resolver inquietudes, verificar información y conocer de primera mano los avances,

En un entorno donde la información circula de manera constante, acudir a las fuentes oficiales permite tomar decisiones informadas, evitar interpretaciones erróneas y fortalecer la confianza entre la ciudadanía y las instituciones. Desde la Gerencia y todo el equipo de trabajo de AMABLE E.I.C.E. mantenemos una permanente disposición de servicio, escucha y atención, con las puertas abiertas para atender las consultas, observaciones y aportes de la comunidad.

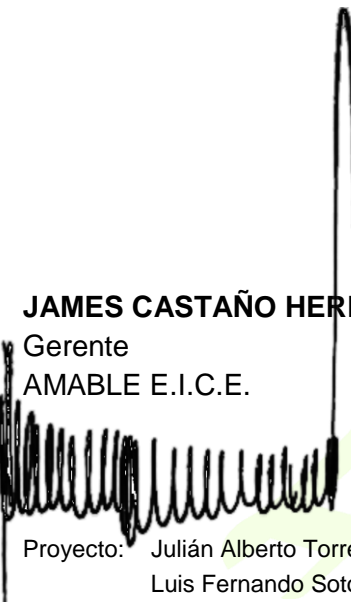
La participación ciudadana informada es fundamental para la construcción de una movilidad más eficiente, segura y sostenible. Por ello, reiteramos nuestro compromiso de brindar información clara, oportuna y veraz, trabajando siempre de la mano de la ciudadanía para seguir construyendo una ciudad mejor conectada y con mayores oportunidades para todos

En consecuencia con lo hasta aquí traído solicito muy respetuosamente, y en condiciones a la equidad informativa, informar a su audiencia respecto de la presente respuesta

Respetuosamente

JAMES CASTAÑO HERRERA

Gerente
AMABLE E.I.C.E.


Proyecto: Julián Alberto Torres Giraldo - Contratista área Operaciones 06
Luis Fernando Soto Echeverry – Líder área Operaciones 06
Carolina Jurado – Líder comunicaciones 06