



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

DECRETO No. 4112.010.20. _____ DE 2023

(_____)

“POR EL CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO DE CALI -SIITP- Y SE DICTAN
DISPOSICIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN”

El Alcalde Distrital de Santiago de Cali, en ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las conferidas los artículos 2, 24, 315 y 365 de la Constitución Política de Colombia; las Leyes 9ª de 1989, 105 de 1993, 136 de 1994 modificada por la Ley 1551 de 2012, 336 de 1996, 388 de 1997, 489 de 1998, 1617 de 2013, 1753 de 2015 con las modificaciones de la Ley 1955 de 2019, 2079 de 2021, el Decreto Extraordinario de Santiago de Cali 411.0.20.0516 de 2016; y

CONSIDERANDO:

**LOS DEBERES DEL ESTADO FRENTE A LOS DERECHOS FUNDAMENTALES
Y COLECTIVOS REPRESENTADOS EN LA MOVILIDAD**

Que según el artículo 2º de la Constitución Política de Colombia, dentro de los fines esenciales del Estado se encuentran: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución. En tal sentido, el artículo 365 ibidem, establece que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, por lo que es su deber asegurar la prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

Que el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia reconoce a la movilidad como un derecho fundamental de las personas: “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”.

Que los artículos 79 y 80 de la Constitución Política de Colombia reconocen el derecho colectivo a un ambiente sano e imponen el deber estatal de su garantía a la comunidad.

Que el artículo 82 constitucional dispone que “Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.”

Que le corresponde al Estado adoptar las medidas necesarias y que tienden a mejorar la prestación del servicio a los ciudadanos que requieren del transporte público y con las que se les permita el goce efectivo de los derechos fundamentales que les son connaturales, a sabiendas que no solamente se encuentra en primera plana el de la libertad de locomoción, que se garantiza en el contexto urbano con la eficiente prestación del servicio de transporte público, sino con otros, como bien, lo ha sustentado la Corte Constitucional en Sentencia T-604 de 1992¹, en la que claramente ha determinado que el transporte público como servicio esencial, es “[...] un instrumento clave del desarrollo, tiene una incidencia directa sobre el goce efectivo de los derechos fundamentales”, especificando los mismos, así: “De la capacidad efectiva de superar distancias puede depender la estabilidad del trabajo, el acceso y la permanencia en el sistema educativo, el ejercicio de la iniciativa privada y, en general, el libre desarrollo de la personalidad”; por lo que deriva que “A nivel del individuo, el transporte es un instrumento de efectividad de los derechos fundamentales”. Y en un contexto general concluía la Corte, que “La administración equilibrada y justa de la riqueza puede verse afectada por errores o falta de planeación del transporte público”.

¹ Corte Constitucional. Sentencia T-595; Exp. T-444377, 1 de agosto de 2002. M.P.: Manuel José Cepeda Espinosa.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

DECRETO No. 4112.010.20. _____ DE 2023

(_____)

“POR EL CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO DE CALI -SIITP- Y SE DICTAN DISPOSICIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN”

Que el artículo 315 ibidem, establece que les corresponde a los alcaldes, entre otras: “[...] Dirigir la acción administrativa del municipio; asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo [...]”, el cual se halla en consonancia con el artículo 365 del mismo cuerpo normativo, según el cual, es deber del Estado la prestación eficiente de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio nacional, para lo cual puede prestarlos directamente o a través de terceros.

Que el artículo 366 de la Norma Superior, establece que “El bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado [...]”

Que en consonancia con el artículo 8º de la Ley 336 de 1996, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción, otorgándose competencia a los Alcaldes municipales, como autoridad municipal de transporte, para aplicar las restricciones a la iniciativa privada establecidas en la Ley a fin de garantizar la eficiencia del sistema, la aplicación de los principios que la componen y la prevalencia del interés general, según lo establecido en el Estatuto General del Transporte.

Que el artículo 3º de la Ley 1617 de 2013 “Por la cual se expide el Régimen para los Distritos Especiales” establece que: “Los distritos ejercen las competencias que les atribuye la Constitución y la ley, conforme a los principios señalados en la ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, en la Ley 136 de 1994 y en las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.”

Que el artículo 31 ibidem, establece que los alcaldes distritales tienen la obligación de: “1. Orientar la acción administrativa de las autoridades y dependencias distritales hacia el desarrollo territorial integral, considerado como un factor determinante para impulsar el desarrollo económico y mejoramiento social de la población del respectivo distrito [...] 5. Impulsar el crecimiento económico y garantizar la sostenibilidad fiscal, la equidad social y la sostenibilidad ambiental del distrito para garantizar adecuadas condiciones de vida de la población.”

Que la Ley 105 de 1993 “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.” Establece en su artículo 2º literal b) que “Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas”, y en el literal c) que: “De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley [...]”.

Igualmente, en el inciso 1º numeral 2º artículo 3º, establece que: “La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad [...]”

Que la Ley 336 de 1996 “Estatuto General de Transporte”, artículos 3º y 5º, establece que el transporte público es un servicio público esencial bajo regulación del Estado y que “[...] las autoridades que conforman el Sector y el Sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción [...]”.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

DECRETO No. 4112.010.20. _____ DE 2023

(_____)

“POR EL CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO DE CALI -SIITP- Y SE DICTAN DISPOSICIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN”

EL DEBER LEGAL Y REGLAMENTARIO DE GARANTIZAR LA OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE Y LOS MECANISMOS JURÍDICOS PARA REALIZARLO

La Circular Conjunta del Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Superintendencia de Transporte, la Procuraduría General de la Nación y el Departamento Nacional de Planeación Nro. 20161010404321, establece que las autoridades de transporte público deben “[...] evaluar las condiciones para la generación de un nuevo plan de implementación y operación de los sistemas que permita mejorar el servicio prestado y a sostenibilidad de la operación [...]”; y para tal fin, prevé que las autoridades pueden considerar: (i) “[...] servicio prestado a través del transporte público convencional, en el que primen mayores garantías para los usuarios en cuanto a frecuencias y calidad del servicio. En este sentido, la legislación nacional permite la realización de convenios de colaboración empresarial” encaminados a atender el 100% de la demanda mediante la integración de los Sistema Masivos y el TPC, bajo condiciones operacionales que incrementen la calidad del servicio [...]”; (ii) la reestructuración de los sistemas de transporte mediante: “[...] procesos concertados para la modificación de los contratos vigentes, conforme resulte necesario, sin perjuicio de que las nuevas condiciones se impongan unilateralmente por la administración en ejercicio de las facultades que les corresponden de conformidad con los artículos 16 y 17 de la Ley 80 de 1993, cuando las negociaciones sean infructuosas y las necesidades del servicio público esencial así lo impongan [...]”.

Que la Ley 1955 de 2019, “Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022” en su artículo 98 modificatorio del artículo 14 de la Ley 86 de 1989, establece en referencia a los sistemas de transporte Masivo que “[...] Los contratos de concesión y operación deben contemplar el concepto de sostenibilidad, y para el efecto se podrán realizar las modificaciones contractuales a que haya lugar.”

Que el artículo 99 de la Ley 1955 de 2019 en relación con los sistemas de transporte cofinanciados, establece las siguientes premisas:

[...] Dentro de los Sistemas de Transporte podrá existir un subsistema de transporte complementario el cual atenderá la demanda de transporte público que no cubra el sistema de transporte masivo, integrado, estratégico o regional [...]

[...] La estructuración de los sistemas de transporte se realizará con autonomía por parte de las entidades territoriales, de conformidad con las necesidades propias de la ciudad o región [...]

[...] Las autoridades territoriales podrán realizar acciones que conduzcan a la sostenibilidad, calidad y cobertura de los sistemas de transporte público para lo cual pueden recurrir a la complementación, integración y articulación de las diferentes modalidades y servicios autorizados, haciendo uso de herramientas como los convenios de colaboración empresarial, acuerdos comerciales y todas aquellas acciones contra el transporte ilegal [...]

Parágrafo 4 [...] podrán promover mecanismos de organización entre los sistemas de transporte público colectivo o masivo y las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros de corta distancia [...].”

EL DEBER DE PROPENDER POR LA CALIDAD DEL AIRE Y EL CAMBIO DE LA MATRÍZ ENERGÉTICA

Que las Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, establecieron la Línea de Gestión “Sectores comprometidos con la sostenibilidad y la mitigación del cambio climático” que identificó intervenciones para impulsar el uso eficiente de recursos y la reconversión de actividades hacia procesos limpios y bajos en carbono, en



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

DECRETO No. 4112.010.20. _____ DE 2023

(_____)

“POR EL CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO DE CALI -SIITP- Y SE DICTAN
DISPOSICIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN”

articulación con las políticas nacionales de PDS, Crecimiento Verde, Mejoramiento de la Calidad del Aire y Cambio Climático, entre otros.

Específicamente en materia de tecnologías vehiculares señaló que, es necesario aumentar el ingreso de vehículos limpios a través de la formulación e implementación de una estrategia que fomente el transporte sostenible en los modos de transporte terrestre, fluvial y férreo, así como el fomento a la movilidad urbana sostenible.

Asimismo, las bases del PND señalan que el país debe impulsar las energías renovables no convencionales y la eficiencia energética en el sector transporte a través de la actualización de reglamentos y esquemas de etiqueta vehicular, la definición de estándares de eficiencia energética para vehículos y la inclusión de metas obligatorias de eficiencia energética en el Programa de Uso Racional y Eficiente de Energía. El PND se alinean con las políticas definidas en los Documentos CONPES 3934 “Política de Crecimiento Verde” y 3943 “Política para el mejoramiento de la calidad del aire”, en los que se fundamenta la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica ENME.

Que en 2015 Colombia presentó ante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC)² su Contribución Nacionalmente Determinada (NDC)³, a través de la cual se comprometió a reducir en un 20% sus emisiones de gases de efecto invernadero, respecto al nivel proyectado para el 2030, con posibilidad de aumentar su compromiso a 30% con apoyo de la cooperación internacional⁴.

Que la Ley 1931 de 2018, establece las directrices para la gestión del cambio climático en las decisiones de las personas públicas y privadas, la concurrencia de la nación, departamentos, municipios, distritos, áreas metropolitanas y autoridades ambientales en cuanto a las acciones de adaptación al cambio climático y en la mitigación de gases efecto invernadero.

Que la Ley 1964 de 2019 “Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones”, busca generar esquemas de promoción al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.

Que la Ley 2128 de 2021 “Por medio de la cual se promueve el abastecimiento, continuidad, confiabilidad y cobertura del gas combustible en el país”, establece que se deberán implementar políticas públicas, programas y acciones tendientes a garantizar que por lo menos el treinta por ciento (30%) de los vehículos utilizados para la operación de las flotas, operen con motores dedicados a gas combustible, cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas; cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando requiera reemplazarse al finalizar su vida útil.

² Creada en 1992 para enfrentar el desafío global del cambio climático y promocionar la estabilización de las concentraciones de GEI en la atmósfera

³ Medidas y acciones que se planean a mediano plazo para reducir los países sus emisiones de gases de efecto invernadero y adaptarse al cambio climático, frente al Acuerdo de París.

⁴ Cambio Climático, Cancillería de Colombia, <https://www.cancilleria.gov.co/en/node/8106>



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

DECRETO No. 4112.010.20. _____ DE 2023

(_____)

**“POR EL CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO DE CALI -SIITP- Y SE DICTAN
DISPOSICIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN”**

Que la Ley 2169 de 2021 “Por medio de la cual se impulsa el desarrollo bajo en carbono del país mediante el establecimiento de metas y medidas mínimas en materia de carbono neutralidad y resiliencia climática y se dictan otras disposiciones”, tiene como objetivo “[...] establecer metas y medidas mínimas para alcanzar la carbono neutralidad, la resiliencia climática y el desarrollo bajo en carbono en el país en el corto, mediano y largo plazo, en el marco de los compromisos internacionales asumidos por la República de Colombia sobre la materia.”

De igual forma, en su artículo 2º define que: “Todas las entidades, organismos y entes corporativos públicos del orden nacional, así como las entidades territoriales, darán cumplimiento al objeto de la presente ley y son corresponsables en la ejecución de las metas y medidas aquí establecidas, en el marco de sus competencias constitucionales y legales.

Parágrafo 1 Las entidades territoriales y los organismos y entidades del orden nacional, deberán implementar las acciones necesarias para lograr estas metas en el marco de las competencias que les han sido asignadas por la Constitución y la ley, así como trabajar conjuntamente con el sector privado, crear los Instrumentos necesarios y promover la implementación de acciones que aporten a las metas nacionales.”

Que la Ley 2169 de 2021 en su artículo 27 dispone: “El Gobierno Nacional, los municipios de categoría 1 y especial, las entidades territoriales, y los prestadores de servicio público de transporte que decidan adquirir flotas compuestas en su totalidad por vehículos eléctricos y/o de hidrógeno para el Sistema de Transporte Estratégico, Integrado o Masivo, su propia flota de vehículos, transporte terrestre especial y/o transporte de carga, en cualquiera de los siguientes casos: i) cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas; ii) cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y/o al finalizar su vida útil; no deberán dar cumplimiento a los artículos 13, 14, 15 y 16 de la Ley 2128 de 2021.

En los contratos de concesión vigentes de sistemas de transporte estratégico, integrado o masivo se podrá dar cumplimiento al artículo 13 de la Ley 2128 de 2021.”

Esta disposición normativa resuelve la antinomia presentada entre lo dictado por la Ley 1964 de 2019, en cuanto a los porcentajes de flota eléctrica que deben de ingresar a los Sistemas cofinanciados por la Nación y los porcentajes de flota dedicada a Gas Combustible fijados en la Ley 2128 de 2021 que deben ingresar cada año a estos Sistemas.

**EL DEBER DE IMPLEMENTAR SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE
-ITS EN TODAS LAS MODALIDADES QUE HACEN PARTE DEL SISTEMA DE
MOVILIDAD DE TRANSPORTE PÚBLICO**

Que el artículo 84 de la Ley 1450 de 2011, definió los Sistemas Inteligentes de Transporte⁵ (SITs) como un conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas y de telecomunicaciones que recolectan, almacenan, procesan y distribuyen información, que se deben diseñar para mejorar la operación, la gestión y la seguridad del transporte, el tránsito y la infraestructura. Constituyen los SITs un mecanismo de control del tránsito, transporte e infraestructura que permiten la solución de problemas como congestión vehicular, accidentalidad y contaminación ambiental. Estos instrumentos representan numerosas ventajas, principalmente en la reducción de los gastos destinados a la operación y mantenimiento de cada uno de los modos de transporte que conforman un sistema de movilidad derivado del adecuado control de la operación y administración del transporte, además que facilitan y agilizan la movilidad, a la vez que brindan seguridad a los usuarios, con beneficios adicionales como la reducción de las cifras

⁵ En inglés denominado: Intelligent Transportation Systems (ITS)



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

DECRETO No. 4112.010.20. _____ DE 2023

(_____)

“POR EL CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO DE CALI -SIITP- Y SE DICTAN
DISPOSICIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN”

de volúmenes de contaminación para así contribuir al cumplimiento de las políticas ambientales de sostenibilidad.

Que los Sistemas Inteligentes de Transporte (SITs) deben incorporarse en todas las modalidades de transporte que conforman el Sistema de Movilidad, mediante la implementación de procesos de planeación y gestión y que permitan la toma y procesamiento de datos, el análisis de riesgos y la trazabilidad de las operaciones bajo condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo centralizado, gestión y control de flota e información al usuario.

Que con la incorporación de las tecnologías de la información y comunicación y demás instrumentos con los que se optimiza la toma de decisiones en movilidad, permite inmiscuirse en las ciudades o territorios inteligentes, sostenibles, progresistas, que impulsan dinámicas innovadoras que potencien el transporte público sostenible, como el uso de la bicicleta, el parque automovilístico eléctrico, el sistema masivo de transporte integrado a las modalidades del transporte público colectivo y complementario y las distintas modalidades de transporte integrados por plataformas tecnológicas en los sistemas de recaudo, control y gestión de flota e información.

Que el Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015 establece los parámetros para expedir los reglamentos técnicos, estándares, protocolos y uso de la tecnología en los proyectos de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte -SIT, en los que se debe cumplir los principios rectores del transporte, tránsito e infraestructura, como el de la libre competencia e iniciativa privada, a los que se le aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales.

EL DEBER DE ORIENTAR LAS POLÍTICAS PÚBLICAS, LOS PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS HACIA EL CONCEPTO DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE INTEGRAL

Que el Gobierno Nacional en su empeño de contrarrestar las falencias existentes en los desplazamientos a nivel urbano y para atender las necesidades reales de movilidad de la comunidad, ha diseñado y formulado políticas desde el 2002 con la expedición de los Documentos CONPES 3260 y 3368 Política Nacional de Transporte Urbano.

Que el Documento CONPES 3991 de 2020: “[...] busca impulsar y articular las diversas formas de desplazamiento existentes a nivel urbano, con el fin de atender las necesidades reales de movilidad de la comunidad, bajo condiciones de calidad, accesibilidad, sostenibilidad y seguridad.

De esta forma, se complementa y fortalece la PNTU [Política Nacional de Transporte Urbano CONPES 3260 y 3368] a partir de una visión de movilidad integral que, si bien reconoce el transporte público como eje estructurante de la movilidad y el territorio de las ciudades, también considera necesario integrar los diferentes actores de la movilidad en un esquema eficiente y sostenible.

Que la Política de Movilidad Urbana y Regional proporciona “[...] lineamientos para la gestión integral de la movilidad urbana y regional, con el fin de contribuir al bienestar social, la protección del ambiente y el crecimiento económico de las ciudades”. Esta política está concebida bajo una visión amplia de la movilidad que pasa de incentivar únicamente



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

DECRETO No. 4112.010.20. _____ DE 2023

(_____)

“POR EL CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO DE CALI -SIITP- Y SE DICTAN DISPOSICIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN”

la implementación de sistemas integrados de transporte, a una concepción más amplia de “movilidad integral” con los ciudadanos en el centro, cuya concepción se encamina a la búsqueda del bienestar social, a partir de la movilidad como medida que permite garantizar la realización del desplazamiento a todas las personas, de tal forma que las condiciones económicas o de ubicación geográfica no sean limitantes para su desarrollo.

Que frente a la movilidad integral, en relación con los Sistemas Integrados de Transporte concluye: “[...] si bien la implementación de la PNTU generó impactos positivos en las ciudades, ejercer el derecho de la movilidad en condiciones de calidad implica entender la movilidad desde una perspectiva integral. Esta visión no está incorporada en los documentos normativos vigentes que fueron mencionados en la sección de antecedentes. Específicamente, la normatividad, que se estableció en los años 90, no responde a las necesidades técnicas y financieras actuales de los territorios y tampoco define un marco conceptual que facilite la planeación de los sistemas de transporte [...]”.

Que para instaurar esta visión, estableció en sus objetivos específicos el fortalecimiento de la calidad de la movilidad integral a partir de la reducción de las principales externalidades negativas asociadas al transporte (contaminación, siniestralidad vial y congestión) con el fin de mejorar la calidad de vida y la productividad de las ciudades; fortalecer la institucionalidad de las administraciones locales y de la Nación, en la planeación, ejecución, control y seguimiento de la movilidad en las ciudades y aglomeraciones urbanas, para así garantizar de forma efectiva la implementación de estrategias integrales de movilidad urbana y regional.

Que en cuanto al concepto de movilidad urbana sostenible, el documento técnico de los lineamientos básicos y mínimos para la formulación, implementación y seguimiento de planes de movilidad sostenible elaborado en el 2019 por Departamento Nacional de Planeación, previó el concepto de movilidad sostenible a partir de cuatro aspectos que lo estructuran.

Que la única referencia legal expresa en Colombia sobre el concepto de Movilidad Sostenible la ofrece la Ley 1964 de 2019, así: “Se entenderá por movilidad sostenible aquella que es capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos ecológicos básicos actuales o futuros. Es decir, debe incluir principios básicos de eficiencia, seguridad, equidad, bienestar (calidad de vida), competitividad y salud de conformidad a lo dispuesto por el World Business Council for Sustainable Development.”; la que posteriormente, fue incluida en las definiciones de la Resolución 20203040015885 de 2020 del Ministerio de Transporte, que reglamentó los Planes de Movilidad Sostenible y Segura.

**EL DEBER DE ADOPTAR E IMPLEMENTAR LOS PLANES DE MOVILIDAD,
COMO INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN EN LA MOVILIDAD
SOSTENIBLE, SEGURA, INTELIGENTE E INTEGRAL**

Que en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 se plantea como principio, aumentar los viajes en transporte público para reducir externalidades negativas del transporte y mejorar la calidad de vida en las ciudades, determinando en la línea Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida: (i) el aumento de la calidad en la prestación del servicio de transporte público mediante la cofinanciación de sistemas de transporte; (ii) la adquisición de vehículos o material rodante nuevo con estándares de bajas o cero emisiones, que contemplen elementos para facilitar la accesibilidad a la población en condición de



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

DECRETO No. 4112.010.20. _____ DE 2023

(_____)

“POR EL CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO DE CALI -SIITP- Y SE DICTAN DISPOSICIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN”

discapacidad u otros actores con movilidad reducida; (iii) el fortalecimiento de instrumentos para la implementación de otras fuentes de financiación en los proyectos de sistemas de transporte, y (iv) el fortalecimiento de instrumentos de planeación y regulación de la movilidad a través de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, y el fortalecimiento para la implementación y desarrollo de la conectividad urbano regional.

Que el artículo 1º de la Ley 1083 de 2006 “Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”, modificado por el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019, impone a los municipios y distritos el deber de formular y adoptar Planes de Movilidad Urbana Sostenible y Segura, en articulación con los planes de ordenamiento territorial, cuyo total cumplimiento deberá garantizarse mediante la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos.

Que los planes de movilidad formulados o adoptados, en la mayoría de los casos, desconocen la visión integral de movilidad, y se encuentran desarticulados de otros instrumentos de planeación como los planes de desarrollo y de ordenamiento territorial y su enfoque se centra en el desarrollo de infraestructura vial y de sistemas de transporte público. Adicionalmente, existe una débil consideración de los mecanismos de financiación necesarios para la materialización de los programas y proyectos formulados, de la visión regional de cada municipio y las interacciones funcionales con otros municipios, así como de instrumentos de seguimiento y control a sus disposiciones (Departamento Nacional de Planeación, 2018) ⁶

Que la Resolución del Ministerio de Transporte Nro. 20203040015885 de 2020, reglamentó los Planes de Movilidad⁷ Sostenible y Segura estableció la obligación de actualizar o adoptarlos, a partir de objetivos y metas sostenibles, articulados con los respectivos Planes de Ordenamiento Territorial, garantizando la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas y la competitividad de la entidad territorial previó que su formulación se debe enmarcar en estrategias que conlleven a la materialización de los Objetivos de Desarrollo Sostenible – ODS - en Colombia, para que respondan a las condiciones de conectividad, accesibilidad y desplazamiento, dando así prelación a los medios de transporte no motorizados, a la movilidad activa (peatón y bicicleta), reconociendo al transporte público como eje estructurante, cuya operación debe contemplar tecnología de baja o cero emisiones.

Que el Plan de Ordenamiento Territorial de Santiago de Cali 2014-2028, adoptado mediante el Acuerdo Municipal 0373 de 2014 "Por medio del cual se adopta la revisión ordinaria de contenido de largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial", que establece, en el Sistema Funcional en el componente 2 el “Sistema de Movilidad”, que incluye diversos subsistemas conformados por infraestructura, equipamientos, sistemas de regulación y operación. En este capítulo, el POT genera el marco de planeación de largo plazo para la formulación de planes y ejecución de proyectos en materia de movilidad.

⁶ Tal como lo señala el Documento CONPES 3991 “Política Nacional de Transporte Urbano y Regional”, 2020

⁷ Instrumento de planeación estratégica que define la orientación de las políticas de movilidad, a partir de objetivos y metas de movilidad sostenible, articulados con los respectivos planes de ordenamiento territorial, garantizando la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos debidamente articulados con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas y la competitividad de la entidad territorial. (Definición de la mentada Resolución)



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

DECRETO No. 4112.010.20. _____ DE 2023

(_____)

“POR EL CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO DE CALI -SIITP- Y SE DICTAN
DISPOSICIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN”

Que en el modelo de ordenamiento territorial, el sistema de movilidad juega un rol fundamental en la medida que es el sistema estructurante que articula “la Estructura Ecológica Municipal, las centralidades, los corredores de actividad, nodos de equipamientos, áreas para densificación, área de expansión urbana, las centralidades entre sí y con las áreas residenciales” (DTS Acuerdo 0373 de 2014; p.880). Por tanto, los corredores de transporte masivo del Sistema Integrado de Transporte Masivo-SITM⁸, hacen parte del sistema estructurante de movilidad y constituyen un elemento del Modelo de Ordenamiento Territorial cuya consolidación busca impactar a la ciudad en su estructura ambiental y socioeconómica. Precisa, además, que los corredores deben incluir modos alternativos de transporte (ciclorrutas y vías peatonales), carriles exclusivos y mixtos para los buses del SITM y carriles para vehículos de transporte privado.

Que ante la necesidad de actualizar lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial POT de 2014 y previendo la necesidad de contar con un instrumento de planificación que integre todos los modos de transporte: peatón, bicicleta, transporte público y transporte privado (teniendo de presente que los primeros tres presentaban indicadores deficientes) se expidió el Decreto Municipal No. 0332 del 28 de mayo de 2019 que contiene la “Actualización del Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali adoptado mediante Decreto Municipal 411.0.20.0615 de 2008, se incluye el plan de estacionamiento, y se establecen otras disposiciones”, desarrollado a través de un Plan de Acción.

Que el Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali -PIMU⁹ adoptado mediante Decreto 0332 del 28 de mayo de 2019, define que el Subsistema de Movilidad en Transporte Público está compuesto por los diversos modos de transporte (terrestre automotor, ferroviario, fluvial y cable) de uso público y sus elementos constitutivos, que participan en el marco de una integración física, operacional y tarifaria, de manera sinérgica para satisfacer la demanda de viajes de pasajeros en Santiago de Cali, y entre éste y sus municipios vecinos.

Lo anterior, orientado al fomento del servicio público de transporte masivo de pasajeros y el incremento de su participación en el reparto modal de los viajes diarios, de manera que se incremente la participación de los modos no motorizados (peatón y bicicleta) y el transporte público, disminuyendo los viajes en transporte privado; ello, mediante diversas acciones de dotación, mejoramiento y optimización de su infraestructura y servicios; todo con el fin de que 100% de la oferta de transporte público del ámbito local opere en condiciones de optimalidad, bajo un esquema de integración operacional, física y tarifaria liderado por una única entidad de gestión.

Que pretende además, en el marco de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO, que la oferta legal existente de transporte público prestada por los operadores de Transporte Público Colectivo Convencional (TPC Tradicional) se vaya reduciendo progresivamente, viabilizando que los operadores

⁸ Definido como “la red de corredores, estaciones, terminales, patios y talleres, las tecnologías de operación, recaudo e información, así como los vehículos que garantizan el servicio de transporte masivo para Cali y su conexión con la región” (Art. 206 del Acuerdo 0373 de 2014)

⁹ Definición del PIMU: como el instrumento maestro de planificación integral de la movilidad urbana que provee un diagnóstico documentado, que establece un escenario objetivo y propone una selección de medidas acordes, en el marco de la promoción de una movilidad más sostenible, eficiente, equitativa y segura, y con un enfoque de planificación participativa (art. 4° del Decreto 0332 de 2019)



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

DECRETO No. 4112.010.20. _____ DE 2023

(_____)

“POR EL CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO DE CALI -SIITP- Y SE DICTAN DISPOSICIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN”

de Transporte Público Colectivo Convencional (TPC Tradicional) existentes, previa viabilidad jurídica y técnica, puedan continuar participando en el sector del transporte público en el ámbito municipal bajo nuevas condiciones, siempre que se respete la exclusividad pactada para fase 1 y fase 2 en los contratos de concesión de operación de transporte masivo del 2006 suscritos por Metro Cali S.A.; ello, a través de dos alternativas: i) La implementación de Sistemas de Transporte Complementario (STC) haciendo uso de figuras como los “Convenios de Colaboración Empresarial” o a través de los procesos licitatorios que se establezcan para la implementación de otros STC. ii) Otras alternativas que sean formuladas por la Administración local, sin perjuicio que los operadores, transportadores, conductores, empresas y demás personas vinculadas al Transporte Público Colectivo Convencional (TPC Tradicional), puedan participar libremente de los procesos de licitación que tengan como finalidad la habilitación para prestar el servicio de transporte masivo.

Que deriva de lo anterior, la migración del transporte público colectivo convencional ya sea al Sistema de Transporte Complementario (STC) o al transporte masivo, sí media proceso licitatorio de nuevos servicios masivos; cuando para la consolidación y fortalecimiento del Subsistema de Movilidad de Transporte Público se puede recurrir a la complementación, integración y articulación de las diferentes modalidades y servicios autorizados a través de los convenios de colaboración empresarial, acuerdos comerciales, cuya finalidad abarca varias aristas que apuntan al mejoramiento de las condiciones de eficiencia, seguridad, comodidad y accesibilidad en la prestación del servicio, ante la racionalización del uso del equipo automotor, la mejora de la cobertura del servicio y la sostenibilidad del Sistema. En esa complementación, integración y articulación de diferentes modalidades, bien puede tener cabida la modalidad de transporte público colectivo y el transporte complementario (STC), lo cual iría en concordancia con los criterios intrínsecos consignados en la misma definición del Plan Integral de Movilidad Urbana- PIMU (artículo 4° del Decreto 0332 de 2019).

Que finalmente, el Decreto No. 4112.010.20. XXXX de 2023 “POR EL CUAL SE ACTUALIZA EL COMPONENTE DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA DE SANTIAGO DE CALI ADOPTADO MEDIANTE DECRETO 4112.010.20.0332 DE 2019”, estableció lo siguiente:

“**ARTICULO 3. MODIFICAR** el numeral 3 del artículo 12 del Decreto No. 4112.010.20.0332 de 2019, el cual quedará así:

3. Estrategia de consolidación y fortalecimiento de la movilidad en transporte público terrestre de pasajeros. Se orienta al fomento del servicio público de transporte de pasajeros en sus diferentes modalidades y el incremento de su participación en el reparto modal, mediante acciones de dotación, mejoramiento y optimización de su infraestructura y sus servicios.

ARTÍCULO 4. ADICIONAR a los componentes del Subsistema de Movilidad en Transporte Público (SMTPub) de que trata el artículo 32 del Decreto No. 4112.010.20.0332 de 2019, y conforme lo dispuesto por el párrafo 2 del mismo artículo, un numeral que será el 7, del siguiente tenor:

“7. Sistema de Transporte Complementario Colectivo (STC-Colectivo).”

ARTÍCULO 5. MODIFICAR el artículo 34 del Decreto No. 4112.010.20.0332 de 2019, el cual quedará así:

Artículo 34. Sistemas de Transporte Complementario en el ámbito distrital. En el ámbito de Santiago de Cali se implementarán: 1) El Sistema de Transporte Complementario de Ladera (STC-Ladera) y



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

DECRETO No. 4112.010.20. _____ DE 2023

(_____)

“POR EL CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO DE CALI -SIITP- Y SE DICTAN DISPOSICIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN”

2) El Sistema de Transporte Público Colectivo Tradicional (STPC-Tradicional). Previa viabilidad legal, técnica y financiera se podrán implementar otros Sistemas de Transporte Complementario (STC) en función de las necesidades que se identifiquen para el corto, mediano y largo plazo.

Parágrafo 1: El Sistema de Transporte Complementario de Ladera (STC-Ladera) y el Sistema de Transporte Público Colectivo Tradicional (STPC-Tradicional), se entienden en los términos de los incisos cuarto y quinto del artículo 99 de la Ley 1955 de 2019, o de la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 2: Los otros Sistemas de Transporte Complementario que se podrán implementar en el futuro, responden a una denominación genérica establecida con base en su función de complementariedad con sistemas de mayor jerarquía, y por tanto, no se enmarcan en la definición que la Ley 1955 de 2019 establece para los Sistemas de Transporte Complementario. En todo caso, deberán contar con previa viabilidad legal, técnica y financiera.

ARTÍCULO 6. MODIFICAR el artículo 35 del Decreto Nro. 4112.010.20.0332 de 2019, el cual quedará así:

Artículo 35. Sistemas de Articulación Intermunicipal de Corta Distancia. En el ámbito funcional metropolitano de Santiago de Cali y sus municipios vecinos, se promoverá la articulación entre los modos y modalidades del servicio de transporte público terrestre de pasajeros y el Transporte Público Intermunicipal de Pasajeros de Corta Distancia, entendiendo este último como un Sistema de Transporte de Articulación Intermunicipal.

ARTÍCULO 7. MODIFICAR el nombre del Capítulo 7 del Título IV “SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO”, el cual quedará así:

“CAPÍTULO 7. TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO TRADICIONAL”

ARTÍCULO 8. SUPRIMASE el Parágrafo del artículo 42 del Decreto Nro. 4112.010.20.0332 de 2019.

ARTÍCULO 9. SUBRÓGUESE el artículo 43 del Decreto Nro. 4112.010.20.0332 de 2019, el cual quedará así:

Artículo 43. Proceso de modernización del transporte público. En el marco de la implementación del modelo de transporte público terrestre de pasajeros, la oferta de Transporte Público Colectivo Tradicional -como Subsistema de Transporte Complementario- será ajustada de conformidad con las necesidades de movilización de la población, soportada en estudios realizados en condiciones normales de demanda. Este Subsistema deberá articularse e integrarse a través de las Tecnologías de la Información y Comunicación (TICs) con los demás componentes del SITP, en un esquema de complementariedad armónica que permita la sostenibilidad financiera y ambiental del modelo de transporte, en condiciones de accesibilidad, seguridad, comodidad y capilaridad de la red, teniendo a los ciudadanos en el centro de la acción pública.

Los operadores de Transporte Público Colectivo Tradicional, previa viabilidad jurídica y técnica podrán continuar operando en esa modalidad del servicio en el ámbito distrital, bajo las nuevas condiciones del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público -SIITP- y las que determine el Distrito, con base en el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte 1079 de 2015, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

EL DEBER DE IMPLEMENTAR ESQUEMAS DE INTEGRACIÓN MULTIMODAL ENTRE LAS DIFERENTES MODALIDADES Y SERVICIOS AUTORIZADOS

Que la Ley 105 de 1993 impone a las autoridades competentes el diseño y ejecución de políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda, precisando los perímetros para el transporte nacional, departamental y municipal y la definición e integración de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y precisa que los planes de transporte e infraestructura de los municipios, distritos y departamentos harán parte



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

DECRETO No. 4112.010.20. _____ DE 2023

(_____)

“POR EL CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO DE CALI -SIITP- Y SE DICTAN
DISPOSICIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN”

de sus planes de desarrollo de los departamentos, distritos y municipios, respectivamente.

Que el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, contempla dentro de los Sistemas de Transporte la existencia de un subsistema de transporte complementario, el cual atenderá la demanda de transporte público que no cubra el sistema de transporte masivo, integrado, estratégico o regional. Pero a su vez, determinó que las autoridades territoriales podrán realizar acciones que conduzcan a la sostenibilidad, calidad y cobertura de los sistemas de transporte público para lo cual pueden recurrir a la complementación, integración y articulación de las diferentes modalidades y servicios autorizados, haciendo uso de herramientas como los convenios de colaboración empresarial, acuerdos comerciales y todas aquellas acciones contra el transporte ilegal.

Que el Plan de Desarrollo del Distrito de Santiago de Cali 2020-2023 “CALI, UNIDA POR LA VIDA” en la Dimensión 3 “Movilidad Multimodal Sustentable” establece como propósito integrar la política pública de movilidad e infraestructura vial y peatonal con las políticas de desarrollo territorial y económico en concordancia con la coyuntura actual y el nuevo panorama de reactivación económica para construir colectivamente una Cali equitativa, agradable, segura y favorable para todos sus habitantes. Y para hacer efectivo el propósito estratégico de “Gestionar y promover el sistema de transporte multimodal del Distrito de Santiago de Cali” involucra, entre otras acciones, las encaminadas a incentivar el uso de medios de transporte alternativo, fortalecer el sistema de transporte masivo y promover el uso eficiente y racional de los vehículos motorizados; lo que lleva a prever en el Programa de “Transporte Público de Pasajeros” la posibilidad de brindar a todos los habitantes, diferentes opciones de servicio público con estándares de seguridad y legalidad, bajo la finalidad de operar en óptimas condiciones con un esquema de integración operacional, física y tarifaria, liderado por una única entidad de gestión.

Que dentro de los objetivos del Plan de Desarrollo están los de promover una oferta de transporte multimodal seguro, eficiente y legal y fortalecer la integración del servicio de transporte complementario con el SITM-MIO, tiene por Indicadores de Producto la consolidación de: “Sistemas de servicio complementario intramunicipal (camperos y/o transporte público colectivo, sistema de bicicletas públicas alimentadoras) y supramunicipal integrados al SITM MIO”.

Que el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO ha respondido a los procesos de transformación urbana de la ciudad, pero para llegar a la transformación ideal del Sistema de Movilidad que responda de manera adecuada a las necesidades de desplazamiento de los usuarios y mitigue externalidades negativas asociadas a la contaminación ambiental, congestión vehicular, siniestralidad vial, sostenibilidad, integralidad, inteligencia y seguridad, se debe reformular el Sistema previendo la funcionalidad de las diferentes modalidades y servicios que hoy se encuentran comprometidos en la prestación del servicio de transporte público del Distrito de Santiago de Cali y que encajan en el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO, como lo es el transporte público colectivo y el transporte público intramunicipal para los habitantes de ladera de la ciudad, el cual debe ser atendido en un contexto de igualdad en condiciones de eficiencia, calidad, comodidad, cobertura, sostenibilidad y seguridad.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

DECRETO No. 4112.010.20. _____ DE 2023

(_____)

“POR EL CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO DE CALI -SIITP- Y SE DICTAN DISPOSICIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN”

Que para que el sistema de transporte público pueda garantizar la sostenibilidad, calidad y cobertura a los usuarios del Distrito de Santiago de Cali, se debe prever las acciones de complementación, integración y articulación de las diferentes modalidades y servicios autorizados, en especial del transporte complementario intramunicipal (transporte público colectivo, camperos) a través del uso de herramientas como los convenios de colaboración empresarial, acuerdos comerciales; bajo los lineamientos establecidos en el Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015, que dispone:

“Convenios de colaboración empresarial. La autoridad competente autorizará Convenios de Colaboración Empresarial bajo las figuras del consorcio, unión temporal o asociación entre empresas habilitadas, encaminados a la racionalización del uso del equipo automotor, procurando una mejor, eficiente, cómoda y segura prestación del servicio.

Los convenios se efectuarán exclusivamente sobre servicios previamente autorizados a alguna de las empresas involucradas, quien para todos los efectos será la responsable de la prestación adecuada del servicio.

Igualmente se autorizarán convenios cuando varias empresas conformen consorcios o sociedades comerciales administradoras y/o operadoras de sistemas o subsistemas de rutas asignados previamente a ellas...”

EL DEBER DE PLANIFICAR E IMPLEMENTAR UN SISTEMA INTEGRADO E INTELIGENTE DE TRANSPORTE PÚBLICO MULTIMODAL, SEGURO, EFICIENTE Y LEGAL, COMO EJE ESTRUCTURANTE DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Que el Distrito de Santiago de Cali debe fortalecerse en cuanto a la planificación de los desplazamientos a nivel urbano, introduciéndole mejoras direccionadas a garantizar las necesidades reales de movilidad de la comunidad a fin de contar en el tiempo con un Sistema de Movilidad sólido, multimodal, integrado, inteligente, sostenible, seguro y participativo, teniendo como referente la normatividad expedida por el Gobierno Nacional y la Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU)¹⁰, en las que se plantea en la organización de la actividad, la estructuración de los servicios de transporte y movilidad como sistemas o subsistemas, llamados siempre a integrarse entre sí y complementarse de manera eficiente e inteligente.

Que en el contexto de los territorios locales y debido a que las dinámicas de movilidad y las realidades de las regiones registran cambios en temporalidades no significativas, lleva a que a través de los instrumentos de planificación del territorio en materia de movilidad y transporte se defina la gestión que guíe la toma de decisiones que conlleven a impactar positivamente la calidad de vida de los ciudadanos.

Que el Distrito de Santiago de Cali, ocupa un lugar privilegiado en el Occidente del País que lo conecta con el Valle de Cauca, el Puerto de Buenaventura y lo convierte en un polo de personas a las que debe garantizar de manera permanente el derecho

¹⁰ La Política Nacional de Transporte Urbano y Movilidad se encuentra prevista en los siguientes documentos: CONPES 3991 Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional; Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad. “Estrategia Movilidad Urbano-Regional Sostenible para la Equidad, la Competitividad y la Calidad de Vida”; Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo CONPES 3167, 3260, 3368; CONPES 3896 Seguimiento de la Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo: Lineamientos para la Redistribución de Componentes Cofinanciables de los SETP.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

DECRETO No. 4112.010.20. _____ DE 2023

(_____)

“POR EL CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO DE CALI -SIITP- Y SE DICTAN
DISPOSICIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN”

a la locomoción reflejado en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en sus diferentes opciones con estándares de calidad de servicio; previendo para ello, en la planificación los esquemas de integración operacional, física y tarifaria de las distintas modalidades de transporte, las que deberán fundamentarse en objetivos prioritarios de eficiencia, equidad, seguridad, asequibilidad en todo el sistema de movilidad, en donde además, impere el cuidado del medio ambiente y la seguridad vial.

Que acorde a los Programas del Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali adoptado mediante Decreto No. 0332 de 2019, modificado por el Decreto No. 4112.010.20.XXXX de 2023, en el acápite del Subsistema de Movilidad en Transporte Público (SMTPub) y a las definiciones del Plan de Desarrollo del Distrito de Santiago de Cali 2020-2023 “CALI, UNIDA POR LA VIDA” en la Dimensión 3 “Movilidad Multimodal Sustentable”, en el Programa de “Transporte Público de Pasajeros” que da la posibilidad de brindar a todos los habitantes, diferentes opciones de servicio público con estándares de seguridad y legalidad, bajo la finalidad de operar en óptimas condiciones con un esquema de integración operacional, física y tarifaria; bajo una oferta de transporte multimodal seguro, eficiente y legal, con la integración del servicio de transporte complementario con el SITM-MIO, en la que participen los actores del “Sistemas de servicio complementario intramunicipal (camperos y/o transporte público colectivo, sistema de bicicletas públicas alimentadoras) y supramunicipal integrados al SITM MIO”, se plantea la necesidad de variar el modelo de organización del transporte público del Distrito de Santiago de Cali.

RESULTADOS DE ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SOPORTAN LA MODIFICACIÓN DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

Que actualmente, la zona oriental de la ciudad está cubierta por las denominadas rutas pretroncales que no cuentan con la cobertura suficiente para satisfacer la demanda de viajes interzonales, poca confiabilidad del servicio al compartir espacio vial con el tráfico mixto, y limitada integración y conectividad con el resto del sistema, afectando directamente a cerca de 408.000 personas que habitan en esta zona de la ciudad. A pesar de los esfuerzos de las autoridades locales para mejorar la cobertura en este sector, gran parte de la población objetivo ha migrado a otros modos de transporte, haciendo más difícil la sostenibilidad del sistema. A partir de lo anterior, el Distrito de Santiago de Cali ha clasificado la Troncal Oriental como un proyecto necesario para mejorar la oferta del servicio para el sector oriental de la ciudad y en general para la totalidad de la población caleña (Departamento Nacional de Planeación 2020, CONPES 4018).

Que también cabe resaltar que en el Plan Distrital de Desarrollo para el periodo 2020-2023 plantea dentro de uno de sus indicadores de trabajo la ejecución de estrategias financieras y operativas de optimización del SITM-MIO. Desde este punto de vista se puede relacionar la ejecución de la presente consultoría en el marco de este instrumento de planeación. Sumado a todo lo anterior, la ciudad presenta una gran dificultad en el modelo actual de operación del transporte público, pues los diferentes actores que intervienen en ella operan de manera independiente, no coordinada y no integrada.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

DECRETO No. 4112.010.20. _____ DE 2023

(_____)

“POR EL CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO DE CALI -SIITP- Y SE DICTAN DISPOSICIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN”

Esto ha generado que una proporción de la ciudadanía vuelque su apoyo hacia modos informales de transporte, lo que al final afecta la demanda del sistema, los ingresos que este percibe y al final la calidad del servicio que se presta. Habiendo entendido la necesidad de hacer un cambio al modelo de operación actual del sistema y habiendo reconocido la gran importancia de una integración inteligente de los diferentes actores que intervienen en la prestación del servicio es que se realiza este documento, en el cual se presenta la hoja de ruta para la implementación de un Sistema Integrado Inteligente de Transporte Público (SIITP) para la ciudad de Cali.

Que bajo este contexto, el Departamento Administrativo de Hacienda (DAH) contrató a la empresa TRANSCONSULT Sucursal Colombia (en adelante el Consultor o el Equipo consultor) mediante el CONTRATO No. No.4131.010.26.1, con el objeto de “establecer los mecanismos para la sostenibilidad financiera, mayor eficiencia y un menor impacto ambiental del sistema de transporte masivo de occidente - SITM-MIO que garantice su funcionamiento (...)”.

Que en desarrollo de los compromisos adquiridos mediante dicho contrato, se presenta el producto “incluye la estructuración técnica de la Troncal Oriental y una visión integral del Sistema Integrado de Transporte para la ciudad de Santiago de Cali”, de acuerdo con los Términos de Referencia del pliego de contratación.

Que las actividades desarrolladas por la Consultoría son principalmente las siguientes:

- Análisis de la sostenibilidad financiera y técnica del SITM-MIO.
- Análisis de los actuales contratos de concesión de SITM-MIO y su pasivo contingente.
- Establecer el impacto fiscal de SITM-MIO en las finanzas del Distrito a partir de establecer su sostenibilidad financiera.
- Reestructurar los aportes distritales y del Gobierno Nacional para SITM-MIO.
- Establecer la viabilidad financiera técnica, legal y financiera de un corredor ambiental que alcance una mayor eficiencia técnica del SITM-MIO.
- Realizar la estructuración técnica, legal y financiera del corredor ambiental del SITM-MIO, evaluando su incorporación y efectos operacionales sobre los corredores y operadores actuales.
- Estructurar técnica, legal e institucionalmente de un operador público para el corredor ambiental que garantice una mejor y más eficiente funcionamiento del SITM-MIO.
- Incluir en la misma, la adquisición y vinculación de flota de cero o baja emisión con recursos públicos (y posible cofinanciación de la Nación) de tal forma que haya un menor impacto ambiental, mejore la sostenibilidad financiera y una mayor eficiencia del transporte masivo para habitantes de Cali, que coadyuve al cierre financiero y operacional del SITM-MIO. • Estructuración financiera para la realización de un otrosí al CONPES 4018 de 2020

Que dentro de los resultados de la Consultoría tomo “INFORME TÉCNICO FINAL – VISIÓN INTEGRAL DEL SISTEMA” se indica lo siguiente:

“Teniendo en cuenta todos los factores que afectan actualmente a la movilidad en la ciudad de Santiago de Cali (informalidad, retos financieros y desarticulación de los diferentes servicios prestados), es clara la problemática que enfrenta la operación del sistema no solo por factores



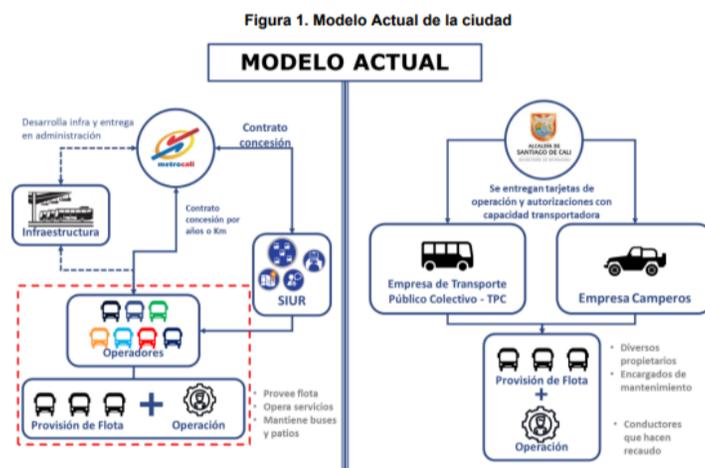
ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

DECRETO No. 4112.010.20. _____ DE 2023

(_____)

“POR EL CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO DE CALI -SIITP- Y SE DICTAN DISPOSICIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN”

externos sino debido al modelo mismo bajo el cual opera el sistema actualmente. En la Figura 1, se observa el modelo de operación actual del transporte público formal en la ciudad. En el esquema se da cuenta que los diferentes actores trabajan de manera desconectada y con una clara falta de integración. Esto se ve traducido en mayor tráfico y costos al usuario, menores posibilidades de control y mantenimiento y al final, una baja calidad del servicio que termina resultando en una disminución de la demanda para el transporte formal. Dicha demanda perdida ha sido captada por la informalidad y por el vehículo particular, tanto moto como vehículo, lo cual se puede corroborar en el crecimiento considerable de la compra de estos vehículos entre el 2020 y 2021.



Fuente: Elaboración propia.

Es claro que la prestación del servicio de transporte en la ciudad no puede seguir soportado en dicho modelo, sobre lo cual los diferentes actores del sector son conscientes de la necesidad de reestructurar este modelo de movilidad. Entonces, una vez reconocida esta necesidad de construir un nuevo modelo que resuelva los problemas estructurales que posee el sistema y permita una integración eficiente y adecuada de los diferentes actores que prestan el servicio, es que nace la necesidad de proponer un Sistema Integrado e Inteligente de Transporte – SIITP- (Figura 2).



Fuente: Elaboración propia

Que la Consultoría presentó un resumen de los temas a los actores involucrados en las múltiples sesiones de trabajo realizadas para poder conceptualizar y plantear este nuevo esquema de movilidad. allí se tuvieron en cuenta diferentes aspectos de la prestación del servicio: el componente técnico, el componente financiero y el componente legal. Cada uno de estos componentes trató temas de interés vital para la movilidad de la ciudad y a partir de estas mesas de trabajo es que se pudo construir el esquema presentado.

Que el modelo de Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público propuesto por la Consultoría para el Distrito se encuentra soportado en los tomos técnico,



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

DECRETO No. 4112.010.20. _____ DE 2023

(_____)

“POR EL CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO DE CALI -SIITP- Y SE DICTAN
DISPOSICIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN”

financiero y legal de la Consultoría, así como en los anexos de diseño operacional 2023 y 2024, y el anexo “Manual de procedimiento”.

**OBLIGACIÓN DE CONTAR CON SISTEMAS DE RECAUDO CENTRALIZADOS
Y DE GESTIÓN DE CONTROL DE FLOTA E INFORMACIÓN A LOS USUARIOS**

Que el recaudo electrónico vehicular (REV). El recaudo electrónico vehicular es un sistema inteligente para la infraestructura, el tránsito y el transporte, que permite a los usuarios pagar mediante una transacción electrónica bienes o servicios, mediante la utilización de tecnologías de apoyo, instaladas en la infraestructura o en dispositivos a bordo del vehículo (art. 2.5.4.1. DUR. 1079, 2015). Estos sistemas deben ser interoperables.

Que en cuanto a los sistemas integrados de transporte, el artículo 117 de la Ley 1955 de 2019 estableció que los sistemas de transporte que sean cofinanciados con recursos de la nación, deben adoptar: “[...] un sistema de recaudo centralizado, así como un sistema de gestión y control de flota, que integre los subsistemas de transporte complementario y de transporte masivo, integrado, estratégico o regional, utilizando mecanismos que así lo permitan, en especial el sistema de recaudo unificado, el cual permitirá el pago 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.”.

Que la reglamentación técnica que define los parámetros tecnológicos para la implementación de los sistemas de recaudo, control de flota y de información al usuario se encuentran contenidos en el Decreto 1567 de 2020 “Por el cual se adiciona la Sección 3 al Capítulo 2 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte”, y por las Resoluciones del Ministerio de Transporte Nros. 20203040034065 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” y 20213040060975 de 2021 “Por la Cual se reglamentan las especificaciones de las condiciones técnicas, operativas, de seguridad y de interoperabilidad de los Sistemas de Recaudo Centralizado de los Sistemas de Transporte Público que sean cofinanciados con recursos de la Nación”.

Que el Departamento Administrativo de Gestión Jurídica Pública mediante oficio radicado bajo el N° xxx del xxx emitió concepto jurídico favorable respecto a la viabilidad de dar trámite al proyecto de Decreto de modificación del Plan Integral de Movilidad Urbana atendiendo, entre otros aspectos a la competencia específica otorgada al Alcalde en el artículo 2° de la Ley 1083 de 2006.

Que en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 8 numeral 8 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo –Ley 1437 de 2011, la Administración del Distrito de Santiago de Cali a través de la Secretaria de Movilidad puso a consideración del público en general, a través de la página Web XXXXX el Proyecto de Decreto “POR EL CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO DE CALI -SIITP- Y SE DICTAN DISPOSICIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN”, con el fin de recibir las observaciones que se considerarán pertinentes, según consta en la certificación con radicación xxx de xxx de 2023, expedida por el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, la cual forma parte integral del presente Decreto.

En mérito de lo expuesto,



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

DECRETO No. 4112.010.20. _____ DE 2023

(_____)

“POR EL CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO DE CALI -SIITP- Y SE DICTAN DISPOSICIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN”

DECRETA

ARTÍCULO 1. Adopción del SIITP. Adóptese como forma de organización del transporte público del Distrito de Santiago de Cali el: “Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público –SIITP”, el cual está conformado por tres subsistemas:

Estructura del SIITP

- 1. Subsistema de Transporte Masivo – SITM MIO:** es el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM -MIO, el cual a la fecha cuenta con cuatro concesionarios de operación de transporte Masivo, un operador de recaudo, control y comunicaciones de transporte y un concesionario de patios¹¹.
- 2. Subsistema de Transporte Colectivo y Mixto;** se encuentra conformado por todas las empresas habilitadas y con permiso de operación vigente de rutas o zonas de operación en el Distrito de Cali.
- 3. Subsistema de Transporte No Motorizado:** se encuentra conformado por la movilidad activa, (a pie o bicicleta), la micromovilidad (que enmarca todo el tema de sistemas de bicicletas o patinetas públicas) y un concepto bastante novedoso que es el de transporte por demanda que ofrece un servicio según solicitud del usuario con vehículos tipo camionetas o furgones por medio del uso de aplicaciones electrónicas.

ARTÍCULO 2. Elementos del SIITP. El SIITP estará conformado por los siguientes elementos:

- **El Subsistema de Transporte Público:** donde se listan todos los modos de transporte legalmente reconocidos actualmente y los proyectos próximos a implementar en la ciudad y en la región: el transporte público colectivo (TPC), el transporte masivo (representado hoy en el MIO), el cable aéreo, el transporte de laderas, los buses intermunicipales y finalmente, el proyecto del tren de cercanías, que está actualmente en etapa de estructuración.
- **Los convenios de Colaboración:** son el marco legal, el cual está debidamente estructurado y por medio del cual los diferentes actores del transporte público pueden brindar el servicio articuladamente. Estos convenios de colaboración sientan como base la necesidad de cooperación entre los modos listados y no de competencia, lo que propende por una mayor estabilidad financiera para los involucrados y más importante aún, una mejoría en la prestación del servicio de transporte público en la ciudad.
- **La Plataforma Inteligente de Infraestructura, Tránsito, Recaudo, Control e Información:** cuya tarea principal es la de llevar un control integrado de todos los componentes del sistema, el recaudo y brindar información al usuario. Esta plataforma considera el Sistema Inteligente Local de Infraestructura, Tránsito y Transporte (SILITT).

¹¹ Estos contratos y la descripción de los operadores se encuentran descritos en el producto de la consultoría denominado “ANÁLISIS DE CONTRATOS Y PASIVOS CONTINGENTES”.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

DECRETO No. 4112.010.20. _____ DE 2023

(_____)

“POR EL CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO DE CALI -SIITP- Y SE DICTAN DISPOSICIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN”

- **Gestión del Sistema Integrado de Transporte Público:** Esta gestión se da a través del Ente Gestor Metro Cali S.A. o quien haga sus veces.
- **Servicios requeridos por el Sistema:** Orientados en tres servicios básicos 1) la **provisión de flota** cumpliendo con los requerimientos de tecnologías vehiculares dispuestos por la ley nacional en el marco de una transición tecnológica a buses de cero o bajas emisiones; 2) el desarrollo de la **infraestructura de soporte** a la operación del transporte público y la entrega en administración a los diversos actores del sistema; y 3) **el plan de socialización y comunicación (o plan de cultura ciudadana)** por medio del cual se informará a los usuarios y actores que estén involucrados, beneficiados o afectados por el funcionamiento del sistema. En este punto también se considera el plan de lanzamiento del nuevo modelo, marca e imagen que dé a conocer a la comunidad y a los actores la entrada en operación de este nuevo modelo.
- **Autoridad:** La autoridad del SIITP será ejercida por la Secretaría de Movilidad como máxima autoridad de transporte en la ciudad. Esta autoridad definirá las condiciones de operación para cada actor involucrado en el SIITP, y es la responsable de verificar y autorizar los convenios de colaboración requeridos para la implementación del Sistema.

ARTÍCULO 3. Estructuración del SIITP. La Secretaría de Movilidad en uso de sus facultades de planificación, coordinación, organización, control y vigilancia sobre el transporte público en la ciudad de Cali deberá expedir los Actos Administrativos tendientes a:

- a. Impulsar la reorganización de los servicios de transporte público Colectivo y Mixto de la ciudad en un esquema de convivencia, complementariedad e integración entre estos modos y modalidades del servicio y el Sistema Integrado de Transporte Masivo.
- b. Contrastar la información técnica, legal y financiera de los estudios con que cuenta la ciudad frente a las necesidades técnicas identificadas por la propia Secretaria o validada por ella (en los casos en que sean análisis de otros agentes) al momento de la proyección de los actos administrativos que implemente el nuevo sistema a adoptar; para mejorar los diseños operacionales de las rutas transporte Colectivo, Mixto y servicios de camperos conforme a las necesidades de movilización de la población de Santiago de Cali.
- c. Promover, gestionar, y ejercer las actividades necesarias para alcanzar la reorganización del transporte público Colectivo y Mixto según las necesidades de movilización de los usuarios. Para ello podrá promover la celebración de convenios de colaboración empresarial entre empresas de transporte público, realizar modificaciones a los permisos de operación de las empresas transporte público bajo su tutela administrativa etc.

Parágrafo: La Secretaría de Movilidad deberá realizar un cronograma para la ejecución de las actividades previamente aludidas que respeten el período de transición de que trata el artículo 4.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

DECRETO No. 4112.010.20. _____ DE 2023

(_____)

“POR EL CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE
TRANSPORTE PÚBLICO DE SANTIAGO DE CALI -SIITP- Y SE DICTAN
DISPOSICIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN”

ARTÍCULO 4. Período de Transición. Para la implementación del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público – SIITP de que trata el presente Decreto, se dispondrá un período de transición de veinticuatro (24) meses contados a partir de la fecha de publicación de este.

Parágrafo: Durante el término de transición la Secretaría de Movilidad deberá verificar y ajustar las condiciones de operación del Sistema de Transporte Público Colectivo y Mixto de la ciudad, los actos administrativos de habilitación, permisos de operación y verificación de los requisitos habilitantes para los mismos, lo cual deberá guardar consonancia con los estudios técnicos que lo soporten y/o a la Encuesta de Movilidad actualizada para la ciudad.

ARTÍCULO 5. Vigencia. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación en el Boletín Oficial y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Santiago de Cali, a los (_____) días del mes de **abril** de 2023.

JORGE IVÁN OSPINA GÓMEZ
Alcalde Distrital de Santiago de Cali

Publicado en el Boletín Oficial No. _____ Fecha: _____.

Revisó: Ricardo José Castro Irigorri - Director Departamento Administrativo de Planeación
Santiago Hung Duque - Director Departamento Administrativo de Hacienda
William Mauricio Vallejo Caicedo - Secretario de Movilidad
María del Pilar Cano Sterling - Directora Departamento Administrativo Gestión Jurídica Pública
Nhora Yaneth Mondragón Ortiz - Secretaría de Gobierno.