

DECRETO 4112.010.20.0159 DE 2023

(abril 18)

Boletín Oficial No.59. Año 2023, abril 18

ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Por el cual se actualiza el plan integral de movilidad urbana-pimu, adoptado por el decreto 4112.010.20.0332 de mayo 28 de 2019,

Concordancias CALI

2024:

Decreto [4112.010.20.0015](#) de 2024, por el cual se delegan unas funciones al Secretario de Movilidad del Distrito Especial de Santiago de Cali

EL ALCALDE 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 136 de 1994 modificada por la Ley 1551 de 2012, 1617 de 2013, Ley 105 de 1993; Decretos Únicos Reglamentarios 1077 de 2015 “Sector Vivienda, Ciudad y Territorio” y 1079 de 2015 “Sector Transporte”; los Acuerdos Distritales de Santiago de Cali 0373 de 2014, 477 de 2020 y 0653 de 2023, y

CONSIDERANDO

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

Que según el artículo 2 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 el artículo 315 ibidem, prevé que le corresponde a los alcaldes, entre otras funciones: “[...] Dirigir la acción administrativa del municipio; asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo [...]”, lo cual se halla en consonancia con el artículo 365 del mismo cuerpo normativo que dispone que es deber del Estado la prestación eficiente de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio nacional, directamente o indirectamente 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 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 2 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 artículo 3, numeral 2, inciso primero dispone 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”, en sus artículos 3 y 5 señala que las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo; y que el transporte público es un servicio público esencial bajo regulación del Estado y 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.

Que en consonancia con el artículo 8 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, como autoridad distrital 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 lo componen y la prevalencia del interés general, según lo establecido en el Estatuto General del Transporte.

Que el artículo 3 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 le corresponde al Estado adoptar las medidas necesarias tendientes 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 expresado la Corte Constitucional en Sentencia T-604 de 1992, en la que señala que el transporte público, 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".

Que en la sentencia ibidem, la Alta Corporación alude a la relevancia constitucional del servicio de transporte, al señalar que: “... 2. Los transportes, y los avances tecnológicos que diariamente los transforman, han posibilitado el progreso social y el crecimiento económico. La organización del sistema de transporte condiciona gran parte del intercambio económico y social. La fuerza de estructuración económica que posee el transporte público permite, cuando se accede al servicio, participar de la prosperidad general. Su carencia, en cambio, compromete un estándar mínimo de la existencia.

La administración equilibrada y justa de la riqueza puede verse afectada por errores o falta de planeación del transporte público que, siendo un instrumento clave del desarrollo, tiene una incidencia directa sobre el goce efectivo de los derechos fundamentales. Y en un contexto general concluye la Corte, que "La administración equilibrada y justa de la riqueza puede verse afectada por errores o falta de planeación del transporte público".

DEL DEBER LEGAL Y REGLAMENTARIO DE GARANTIZAR LAS OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE Y LOS MECANISMOS JURÍDICOS PARA REALIZARLO

Que la Ley 1955 de 2019, “Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022” en su artículo 98 modificadorio 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 ibidem, 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 legal [...]

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 [...].”

Que la Circular Conjunta Nro. 20161010404321 expedida por el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la Superintendencia de Transporte, la Procuraduría General de la Nación y el Departamento Nacional de Planeación el 14 de septiembre de 2016, 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 la sostenibilidad de la operación [...], establecer, entre Otros aspectos, un “[...] Plan complementario, con un 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. Para tal fin, las autoridades locales deben adelantar los análisis técnicos, financieros y jurídicos correspondientes para evaluar las condiciones de la posible aplicación de estos convenios”; y “[...] enfatiza que todas las acciones que conduzcan a la estabilización de los sistemas de transporte público deben estar dirigidas a la satisfacción plena de las necesidades de movilización de los usuarios, garantizando condiciones adecuadas de acceso, calidad y seguridad; sin que en la búsqueda de eficiencias operativas y/o financieras se sacrifique la calidad del servicio al usuario o su cobertura o se gesten escenarios que conduzcan a la promoción de la motorización de los ciudadanos o la apertura de espacios para el desarrollo de servicios de transporte público informal. Así las cosas, deberá perseguirse la satisfacción del 100% de la demanda, para lo cual se puede recurrir a la complementación, integración y articulación de las diferentes modalidades y servicios autorizados, contando, para estos efectos, con los convenios de colaboración como herramienta primordial establecida por el legislador, conforme a las evaluaciones técnicas, legales y financieras que adelanten las autoridades locales. [...].”

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

Que el Gobierno Nacional en su empeño por 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 año 2003 con la expedición de los Documentos CONPES 3260 de 2003 Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo y 3368 de 2005 - Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo – Seguimiento

Que el Documento CONPES 3991 de 2020 (Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional),

“[...] 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 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, previo el concepto de movilidad sostenible a partir de cuatro aspectos que lo estructuran:

- Accesibilidad: disposición física, económica y social del sistema de transporte y de los diferentes modos, de manera tal que sea posible garantizar una movilidad eficiente a todos ciudadanos; como garantía del derecho de circular libremente, previsto en el artículo 24 de la Constitución Política, mencionado en el artículo 2 de la Ley 105 de 1993, y que de acuerdo con la Corte Constitucional ostenta la condición de fundamental.
- La eficiencia energética y la gestión de externalidades: Estos dos elementos se vuelven tangibles

frente al amparo del derecho al medio ambiente reconocido en los artículos 79 y 80 de la Constitución Política; siendo el ahorro de energía un aspecto a desarrollar en los planes de movilidad ante la evidencia de la presencia del fenómeno de contaminación por emisiones de gases en el territorio de orden municipal o distrital.

- La Seguridad: Ligada a la integridad personal y naturalmente la vida, que tiene su origen desde el artículo 11 de la Constitución Política y por el cual, como derecho fundamental, implica la obligación del Estado de garantizar la vida e integridad de los ciudadanos, lo que deriva, el ejercicio de la movilidad libre de riesgos injustificados. Por ello, en materia de transporte, desde el artículo 20 de la Ley 105 de 1993, se ha contemplado como uno de los principios básicos: “La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.”

Que sobre el concepto de Movilidad Sostenible la Ley 1964 de 2019, consagra: “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.”

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

Que en las bases del 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 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 96 de la Ley 1955 de 2019, (que modificó el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006 “Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”) 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.

DEL DEBER DE ARTICULACIÓN DEL POT Y EL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA DE SANTIAGO DE CALI

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", establece, en el TÍTULO II COMPONENTE URBANO ESTRUCTURA FUNCIONAL, CAPÍTULO II 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.

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-SITM, 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 socio-económica.

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. 4112.10.20.[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.”

Que el Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali - PIMU adoptado en el Decreto 4112.010.20.[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.

Que el Decreto ídem, pretende, además, 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 del (TPC Tradicional) existentes, previa viabilidad jurídica y técnica, puedan continuar participando en el sector del transporte público en el ámbito municipal bajo nuevas condiciones: 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 el párrafo 3 del artículo 206 ídem, consagra el deber de establecer los mecanismos de integración del subsistema integrado de transporte público, SITM con los sistemas de transporte público rural (chivas, colectivos y buses), urbano-rural (camperos) y el sistema de transporte público

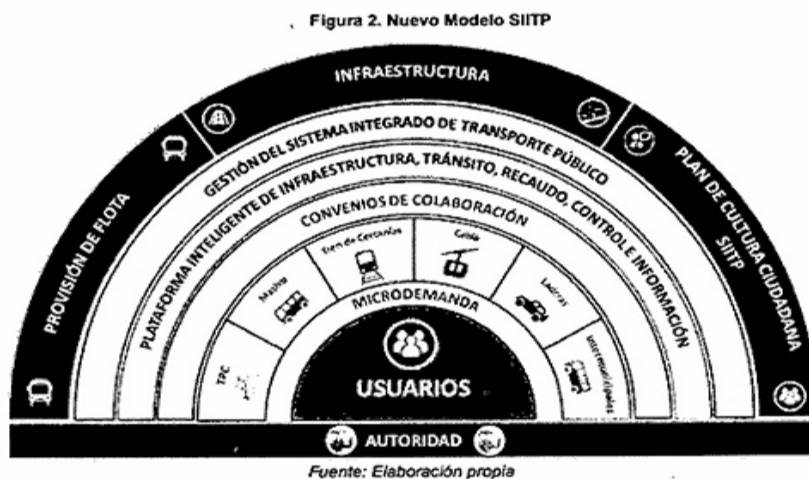
urbano.

DEL DEBER DE IMPLEMENTAR ESQUEMAS DE INTEGRACIÓN MULTIMODAL

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

Que el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, adoptado mediante la Ley 1955 de 2019, 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 legal.

Que el Plan de Desarrollo del Distrito de Santiago de Cali 2020-2023 "CALI UNIDA POR LA VIDA", adoptado mediante Acuerdo 477 de 2020, 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 económica en concordancia con la coyuntura actual y el nuevo panorama de reactivación 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 Inteligente Integrado de Transporte Público - SIITP- (Figura 2).



Que el Departamento Administrativo de Planeación, mediante Orfeo No. 202341320500001134 del 14 de febrero de 2023 otorgó viabilidad técnica a los estudios entregados por la Firma Consultora

TRANSCONSULT Sucursal Colombia, señalando que “[...] Desde el Departamento Administrativo de Planeación se identifica la necesidad de actualizar el Plan Integral de Movilidad Urbana-PIMU para incorporar estos nuevos elementos, así como los cambios normativos recientes, ello en consonancia con la promoción de la movilidad sostenible, segura y accesible y con el Plan de Desarrollo 2020-2023 “Cali Unida por la Vida”

DEL DEBER DE ATENDER LOS PROCEDIMIENTOS NORMATIVOS EN LA EXPEDICIÓN DEL DECRETO MODIFICATORIO DEL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA

Que en el Decreto No. 4112.010.20.[0693](#) del 18 de octubre de 2022, “Por el cual se dictan directrices administrativas para el mejoramiento del sistema de transporte público del Distrito Especial de Santiago de Cali”, emitido por el Alcalde del Distrito Especial de Santiago de Cali, en el artículo segundo sobre “Actores públicos y directrices”, se estipula que el Departamento Administrativo de Planeación proyectará la actualización del Plan Integral de Movilidad Urbana, armonizándolo con el Plan de Desarrollo del Distrito de Santiago de Cali 2020-2023 “CALI UNIDA POR LA VIDA”, determinando los objetivos e indicando que “la actualización del PIMU debe adelantarse partiendo de los estudios técnicos, legales y financieros, contratados por el Departamento Administrativo de Hacienda (DAH) con la empresa TRANSCONSULT Sucursal Colombia (...)”

Que el citado Decreto, señaló que le corresponde al Departamento Administrativo de Hacienda, entre otras actividades, la de “Analizar el componente financiero de la Consultoría económica para construir colectivamente una Cali equitativa, accesible, segura y sostenible.

Que 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 Distrital están los de promover una oferta de transporte multimodal seguro, eficiente y legal, así como fortalecer la integración del servicio de transporte complementario con el SITM-MIO. En este contexto, el PDD 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 actualizar el sistema de transporte público 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.

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 deben 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 Municipal No. 4112.010.20.[0332](#) de 2019 en concordancia con el Decreto No. 1079 de 2015, “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte realizado por la empresa TRANSCONSULT Sucursal Colombia (...) Con base en estos análisis viabilizar financieramente las soluciones allí planteadas para garantizar la sostenibilidad financiera del sistema de Transporte y su evolución hacia un Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público de Santiago de Cali - SIITP.”

Que la presente actualización del Plan Integral de Movilidad Urbana, es un procedimiento de carácter técnico y jurídico que se ha llevado a cabo con el fin principal de actualizar y ajustar algunos contenidos y normas de manera que se oriente hacia el objetivo del fomento de un Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público Multimodal, seguro, eficiente y legal, como eje estructurante de la movilidad urbana sostenible del Distrito de Santiago de Cali.

Que lo expuesto anteriormente se encuentra en consonancia con lo dispuesto en el Plan de Desarrollo del Distrito de Santiago de Cali 2020-2023 Dimensión 3 “Movilidad Multimodal Sustentable; igualmente, con el artículo 2 de la Ley 1083 de 2006, y en especial con la Ley 1955 de 2019, Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, y el modelo territorial adoptado en el Plan de Ordenamiento Territorial de 2014 (Acuerdo 0373 de 2014) concordante con la reglamentación nacional vigente.

Que la Secretaría de Movilidad mediante oficio con Radicado No. 202341520200000274 y el Departamento Administrativo de Planeación mediante oficio con Radicado No. 202341320500001134, dentro de las competencias propias de cada una de éstas, conceptuaron de manera favorable sobre la actualización al Plan Integral de Movilidad Urbana, evidenciando la necesidad de actualizar el Decreto No. 4112.010.20.[0332](#) de 2019, en tanto que no se encuentra en consonancia con lo dispuesto en la Ley 1955 de 2019, la sostenibilidad de los Sistemas de Transporte Masivo, la implementación de Sistemas de Integración Intermodal, la implementación de Sistemas Inteligentes de Transporte, acorde con las conclusiones técnicas, legales y financieras producto de la consultoría.

Que el Acuerdo 0563 de febrero 24 de 2023 el Concejo Distrital de Santiago de Cali, estableció en su artículo 34 un plazo al Alcalde Distrital para modificar el Plan Integral de Movilidad Urbana-PIMU, así: “Artículo 34. MODIFICACIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA-PIMU. El Alcalde del Distrito de Santiago de Cali deberá expedir dentro de los tres (03) meses siguientes, contados a partir de la publicación del presente Acuerdo, los actos administrativos necesarios para modificar el PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA- PIMU que permita adecuar el Sistema de Transporte Público a las necesidades del Distrito, de acuerdo a lo establecido en los artículos 98 y 100 de la Ley 1955 de 2019, o la norma que la modifique, adicione o sustituya.”

Que en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 8 numeral 8 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo - Ley 1437 de 2011 y en virtud del principio de participación que rige las actuaciones administrativas, la Administración del Distrito de Santiago de Cali, a través del Departamento Administrativo de Planeación Distrital puso a consideración del público en general, a través de la página web <https://www.cali.gov.co/pláneacion/publicaciones/169402/participacion-y-consulta-ciudadana-de-proyectos-normas-políticas-o-programa/> el Proyecto de Decreto “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”.

Durante el tiempo de publicación, se recibieron observaciones ciudadanas relacionadas con los componentes de movilidad peatonal y en bicicleta que no son objeto de modificación en el presente Decreto. Así mismo se recibieron observaciones del Concejal Richard Rivera al Anexo 1 Plan de Acción, las cuales fueron acogidas casi en su totalidad.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA

ARTÍCULO 1o. OBJETO. Actualizar el Plan Integral de Movilidad Urbana - PIMU de Santiago de Cali adoptado mediante Decreto No. 4112.010.20.[0332](#) de 2019, en el Subsistema de Movilidad en transporte público.



ARTÍCULO 2o. ADICIONAR el artículo tercero del Decreto No. 4112.010.20.[0332](#) de 2019, con la siguiente definición:

“rr. Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público: Sistema de transporte público enfocado en mejorar la prestación del servicio a los usuarios, involucrando todas las modalidades de transporte público que conforman el Sistema de Movilidad y que estén legalmente constituidos (intermodalidad), que permitan generar una mejor cobertura, más frecuencias, incorporando un sistema inteligente que incluya 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.”



ARTÍCULO 3o. 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 4o. 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 parágrafo 2 del mismo artículo, un numeral que será el 7, del siguiente tenor:

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



ARTÍCULO 5o. 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 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 6o. 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 7o. 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 8o. SUPRIMASE el Parágrafo del artículo [42](#) del Decreto Nro. 4112.010.20.0332 de 2019.



ARTÍCULO 9o. SUBROGUESE 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

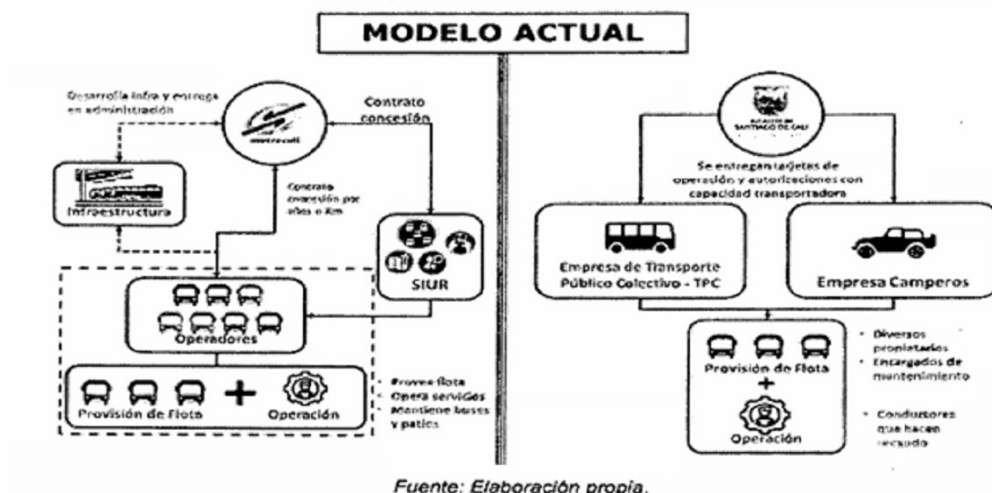
DEL DEBER DE CONTAR CON RESULTADOS DE ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SOPORTAN LA MODIFICACIÓN DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

Que el Plan Distrital de Desarrollo para el período 2020-2023 plantea dentro de uno de sus indicadores de trabajo, la ejecución de estrategias financieras y operativas de optimización del SITM-MIO. En el marco de este instrumento de planeación, se hizo necesario la contratación de una consultoría por parte de la autoridad distrital, que conllevó a la suscripción del contrato No. 4131.010.26.1 de 2021 suscrito entre el Departamento Administrativo de Hacienda y la empresa TRANSCONSULT Sucursal Colombia, cuyo objeto fue: “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 dentro de los resultados de la Consultoría, documento “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 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.

Figura 1. Modelo Actual de la ciudad



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 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.



ARTÍCULO 10. MODIFICAR el artículo [44](#) del Decreto Nro. 4112.010.20.0332 de 2019, el cual quedará así:

Artículo [44](#). Período de Transición. Dado que el proceso gradual de modernización y organización del transporte público terrestre de pasajeros, necesariamente involucra un periodo de transición, este proceso deberá implementarse de manera tal que se reduzca tanto el impacto negativo que pueda sufrir la calidad del servicio al usuario como el riesgo por vulnerabilidad de todos los subsistemas frente a agentes externos. Para ello, se podrán implementar medidas de reordenación de rutas de transporte (Masivo, Colectivo, Camperos) legalmente autorizadas, bajo un esquema de complementación e integración.



ARTÍCULO 11. SUPRIMIR el numeral 3 del artículo [55](#) del Decreto Nro. 4112.010.20.0332 de 2019.



ARTÍCULO 12. MODIFICAR los literales d), e), i) del artículo [87](#) del Decreto Nro. 4112.010.20.0332 de 2019, los cuales quedarán así:

d) Programa: Rediseño del esquema operacional del transporte público mediante la implementación

del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público SIITP, en sus subsistemas Masivo, Colectivo y Mixto, acorde a la demanda, en un esquema de coordinación, complementación de los servicios, solidaridad e integración operacional, tarifaria y física, donde la infraestructura lo permita.

e) Programa: Incremento de la flota, reposición, ascenso tecnológico y modernización de buses acorde al diseño del esquema operacional del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público SIITP.

i) Programa: Accesibilidad universal para peatones y población con movilidad reducida en el Sistema de transporte público y sus componentes.



ARTÍCULO 13. MODIFICAR los literales d), e), i) del título “Descripción de los programas”, del artículo [87](#) del Decreto Nro. 4112.010.20.0332 de 2019, los cuales quedarán así:

d) Programa: Rediseño del esquema operacional del transporte público mediante la implementación del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público SIITP, en sus subsistemas Masivo, Colectivo y Mixto, acorde a la demanda, en un esquema de coordinación, complementación de los servicios, solidaridad e integración operacional, tarifaria y física donde la infraestructura lo permita, tomando como base los resultados de los estudios de la firma consultora Transconsult Sucursal Colombia realizado entre los años 2021 y 2022, entre otros insumos técnicos.

e) Programa: Incremento de la flota, reposición, ascenso tecnológico y modernización de buses acorde al diseño del esquema operacional del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público SIITP: Los vehículos nuevos deberán ser accesibles y en la medida de lo financieramente posible ser de tecnologías de cero o bajas emisiones contaminantes según los reglamentos del Gobierno Nacional.

i) Programa: Accesibilidad universal para peatones y población con movilidad reducida en el sistema de transporte público y sus componentes: Se contempla la adaptación de los elementos constitutivos del SIITP en todos sus subsistemas de transporte público, de manera que garantice la accesibilidad universal en sus tres componentes: físico, comunicativo y actitudinal. La accesibilidad universal es definida como la condición que permite en cualquier espacio el desplazamiento fácil y seguro de todos los grupos poblacionales; los elementos requeridos para la accesibilidad en el sistema de transporte público son: rampas para vehículos y señales sonoras en estaciones y vehículos, entre otros, según los estudios de Transconsult Sucursal Colombia elaborados entre los años 2021 y 2022.



ARTÍCULO 14. MODIFICAR el Anexo 1: PLAN DE ACCIÓN del Plan Integral de Movilidad Urbana PIMU de Cali Visión 2030 que hace parte integral del Decreto N° 4112.010.20.[0332](#) de 2019, de la siguiente manera:

a) Adicionar al glosario el concepto de SISTEMA INTELIGENTE INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO.

b) Modificar el numeral 3.3.1.3: EL TRANSPORTE PÚBLICO COMO COLUMNA VERTEBRAL DE LA MOVILIDAD MOTORIZADA.

c) Modificar el numeral 4.3 “ESTRATEGIA DE CONSOLIDACIÓN Y FORTALECIMIENTO DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO”.

d) Modificar el numeral 4.3.4 Programa: “REDISEÑO DEL ESQUEMA OPERACIONAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO MEDIANTE LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA INTELIGENTE INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO SMTP”

e) Modificar el numeral 4.3.5 Programa: “INCREMENTO DE LA FLOTA, REPOSICIÓN, ASCENSO TECNOLÓGICO Y MODERNIZACIÓN DE BUSES ACORDE AL DISEÑO DEL ESQUEMA OPERACIONAL DEL SISTEMA INTEGRADO INTELIGENTE DE TRANSPORTE PÚBLICO SIITP”.

f) Modificar el numeral 4.3.9 Programa: “ACCESIBILIDAD UNIVERSAL PARA PEATONES Y POBLACIÓN CON MOVILIDAD REDUCIDA EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO Y SUS COMPONENTES.”

El documento que detalla las modificaciones de que trata este artículo, se anexa al presente decreto y se integra al Anexo 1 PLAN DE ACCIÓN del Plan Integral de Movilidad Urbana PIMU de Cali Visión 2030.



ARTÍCULO 15. Adicionar un artículo en el Capítulo de Disposiciones Finales que será el 96A con el siguiente tenor:

Artículo 96A: Actualización normativa. El presente instrumento de planificación distrital se ajustará, si fuere necesario, de acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo y al Plan de Desarrollo Distrital, aprobados para cada período.



ARTÍCULO 16. VIGENCIA. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación en el Boletín Oficial. Los artículos del Decreto N° 4112.010.20.[0332](#) de 2019 Plan Integral de Movilidad Urbana PIMU de Cali Visión 2030, así como los apartados del Anexo 1: Plan de Acción que no fueron objeto de modificación continúan y vigentes.

Dado en Santiago de Cali a los (18) días del mes de Abril 2023

PUBLIQUESE Y CÚMPLASE

JORGE IVÁN OSPINA GÓMEZ

Alcalde Santiago de Cali

<Consultar Anexo en el Documento original directamente en el siguiente enlace:
https://normograma.com/documentospdf/PDF/D_ALCACALI_0159_2023.pdf



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.
Normograma de CALI

n.d.

Última actualización: 30 de diciembre de 2025 - (Diario Oficial No. 53.335 - 15 de diciembre de 2025)



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**