

DECRETO 4112.010.20.0579 DE 2023

(julio 14)

Boletín Oficial No 112 Año 2023, julio 14

ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Por el cual se adopta el sistema inteligente e integrado de transporte público de Santiago de Cali - SIITP- y se dictan otras disposiciones para su implementación

Resumen de Notas de Vigencia

NOTAS DE VIGENCIA:

- Modificado por el Decreto [4112.010.20.0458](#) de 11 de julio de 2025 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se modifica y adiciona el decreto distrital No. 4112.010.20.0579 del 14 de julio 2023 y se dictan otras disposiciones', publicado en el Boletín Oficial No. 104 de 14 de julio de 2025.

EL ALCALDE DEL DISTRITO DE SANTIAGO DE CALI,

en ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las conferidas los artículos 315 y 365 de la Constitución Política de Colombia; las Leyes 105 de 1993, 136 de 1994 modificada por la Ley 1551 de 2012, 336 de 1996, 1617 de 2013, 1753 de 2015 con las modificaciones de la Ley 1955 de 2019, 2079 de 2021, 2294 de 2023 (PND), los Acuerdos Distritales 0477 de 2020 y 0563 de 2023, y

CONSIDERANDO.

I. DE 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, centro 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. Igualmente, 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 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 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, en el artículo 3o, numeral 2o, inciso primero 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".

Que la norma ibidem, en el artículo 2o literal b) señala 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 [...]".

Que el artículo 8o de la Ley ejusdem, preceptúa 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", 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. "1o. 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 [...] 5o. 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 refiere a la relevancia constitucional del servicio de transporte "... 2o. 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, (...)"

II. DEL 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 de 2003 y 3368 de 2005 Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo.

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.

Que, de esta forma, se complementa y fortalece la PNTU (Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo) 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 Nacional 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 garantizarle 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 el Departamento Nacional de Planeación, previo el concepto de movilidad sostenible a partir de cuatro aspectos que lo estructuran.

Que la 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.

III. DEL DEBER DE IMPLEMENTAR ESQUEMAS DE INTEGRACIÓN MULTIMODAL ENTRE LAS DIFERENTES MODALIDADES Y SERVICIOS AUTORIZADOS

Que el artículo 99 de la Ley 1955 de 2019, establece los diversos sistemas de transporte público, que se rigen bajo criterios de sostenibilidad, calidad, seguridad y accesibilidad, así.

“ARTÍCULO 99. APOYO A LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE El Gobierno nacional podrá apoyar técnica o financieramente la implementación de sistemas de transporte público colectivo o masivo terrestres, marítimos o fluviales en cualquiera de las jurisdicciones del territorio nacional, en sus etapas de diseño, ejecución u operación. Lo anterior de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y lo establecido en el artículo 14 de la Ley 86 de 1989 y en la Ley 310 de 1996.

Los sistemas de transporte cofinanciados por la Nación deberán ser soluciones de transporte que cumplan condiciones de calidad, utilizar eficientemente los recursos, incorporar energéticos y tecnologías vehiculares de cero o bajas emisiones y facilitar el acceso a personas con discapacidad o movilidad reducida, contemplar herramientas que contribuyan a la gestión del tráfico e involucran en los diseños la integración operacional de los sistemas de transporte con los terminales de transporte habilitados por el Ministerio de Transporte, aeropuertos puertos y pasos de frontera según sea el caso, siempre que estas infraestructuras se encuentren ubicadas dentro de la jurisdicción donde operan los sistemas de transporte; así como contar con medidas orientadas a incrementar el uso de medios no motorizados y con empresas administradoras integrales encargadas de la operación.

Estos sistemas podrán ser. i) Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) entendidos como aquellos que cuentan con infraestructura segregada para su uso exclusivo y cuyos agentes operadores y de recaudo sean concesionados o públicos, ii) Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) como servicios de transporte colectivo integrados; iii) Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP) conformados por más de un modo o medio de transporte público integrados operacional y tarifariamente entre sí. iv) Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR)

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. En caso de pretender la cofinanciación del Gobierno nacional se deberá involucrar a las entidades competentes de la Nación durante la elaboración de los estudios

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.

El servicio de transporte automotor mixto podrá complementar o alimentar los sistemas de transporte para brindar conectividad entre las zonas rurales y urbanas.

Para la integración con el transporte intermunicipal de pasajeros de corta distancia, las autoridades territoriales, junto con el Ministerio de Transporte y la sociedad titular del sistema de transporte según sea el caso, podrán aplicar las herramientas indicadas, para iniciar, terminar o hacer paradas intermedias de sus recorridos en nodos del sistema de transporte o en las terminales de transporte intermunicipal habilitadas por el Ministerio de Transporte, incluidas las de operación satélite

periférica, para lo cual deberán disponer de la infraestructura o señalización necesaria que permita la integración. En todo caso, los vehículos de transporte intermunicipal que cubran rutas de Media y larga distancia deberán iniciar y terminar sus recorridos en las terminales de transporte intermunicipales habilitadas para tal fin.

PARÁGRAFO 1o. Es deber de las autoridades locales, entes gestores, concesionarios de operación y de recaudo, así como de las empresas operadoras del servicio de transporte, suministrar cualquier tipo de información solicitada por el Gobierno nacional.

PARÁGRAFO 2o. Se podrán realizar proyectos bajo esquemas de asociaciones 5o público-privadas, de conformidad con la Ley 1508 de 2012 o la norma que lo modifique o sustituya para el desarrollo de sistemas de transporte público colectivo o masivo o de algunos de sus componentes o unidades funcionales, con recursos de cofinanciación de la Nación. Dicha cofinanciación será de hasta el 70% del menor valor que resulte entre 1o) los desembolsos de recursos públicos solicitados para la ejecución del proyecto y 2o) el valor estimado del costo y la financiación de las actividades de diseño, preconstrucción y construcción del proyecto. Dicho porcentaje será certificado por parte de la Entidad Territorial Beneficiaria de los recursos de cofinanciación.

PARÁGRAFO 3o. El Ministerio de Transporte reglamentará la definición de transporte Intermunicipal de corta, media y larga distancia. Basados en la calidad de la prestación del servicio y en el control de la legalidad y la informalidad por parte de las autoridades competentes.

PARÁGRAFO 4o. Las autoridades territoriales, juntamente con el Ministerio de Transporte, según sea el caso, 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 " (subrayado ajeno al texto)

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.

Que, 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.

Que, 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. 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.

Que 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 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 Municipal (DAHM) 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 con la consultoría, se presenta el producto "la estructuración técnica de la Troncal Oriental y una visión integral del Sistema Integrado de Transporte para la ciudad de Santiago de Cali”, el cual arroja la necesidad de tener un modelo inteligente e integrado de transporte público sostenible.

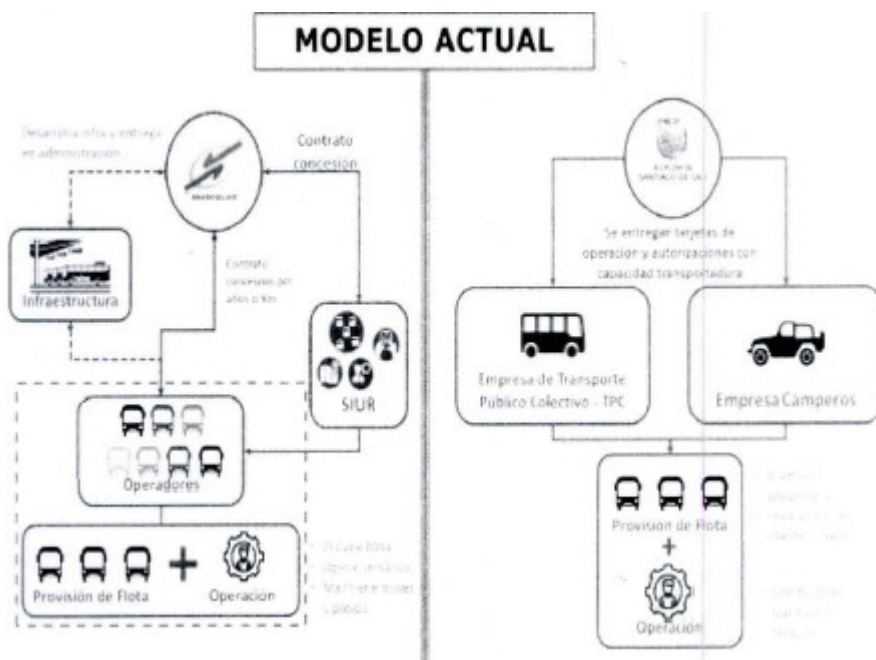
Que las actividades desarrolladas por la Consultoría son principalmente las siguientes.

- 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 CONPES4018 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 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 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).

Figura 2. Nuevo Modelo SIITP



Fuente: Elaboración propia

Que el modelo de Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público propuesto por la Consultoría para el Distrito se encuentra soportado en los tomos técnico, financiero y legal de la Consultoría, así como en los anexos de diseño operacional 2023 y 2024, y el anexo “Manual de procedimiento”.

IV. DEL DEBER LEGAL DE IMPLEMENTAR SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE -ITS EN TODAS LAS MODALIDADES QUE HACEN PARTE DEL SISTEMA DE MOVILIDAD DE TRANSPORTE PÚBLICO V.

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 tráfico urbano es hoy complicado en la mayoría de las áreas metropolitanas de los países desarrollados en las que la congestión se ha convertido en un problema cotidiano de difícil solución. Un problema que produce efectos indeseados en la movilidad de los conductores y peatones. El incumplimiento de los horarios en los transportes públicos, el incremento del tiempo de los viajes en transporte público y privado, la polución del aire y niveles sonoros intolerables que llegan a afectar seriamente la salud son algunos de esos efectos. Todo ello redundando en una merma evidente del bienestar de la población, pero, además, tiene su correlato en importantes pérdidas económicas.

Que una de las respuestas más eficientes al problema de la congestión radica en el uso intensivo de sistemas informáticos y de las telecomunicaciones aplicadas a la gestión del tráfico. En efecto, los denominados Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) están siendo un eficiente apoyo para el ciudadano y para las instituciones públicas en el intento de paliar los problemas de congestión de los transportes urbanos e interurbanos, no solamente ayudando a mejorar su movilidad sino haciéndola más sostenible (1)

Que en este sentido la Ley 1955 de 2019(2) determina 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

El servicio de transporte automotor mixto podrá complementar o alimentar los sistemas de transporte para brindar conectividad entre las zonas rurales y urbanas.

Que el artículo 99 de la Ley 1955 de 2019 transcrito, 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 4o [...] 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 [...].” (subrayado ajeno al texto)

- De Los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT)

Que los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) surgen en la década de los años 90 como alternativa sostenible al problema generado por la creciente demanda de movilidad, especialmente en el ámbito urbano e interurbano. De esta manera, frente a las estrategias tradicionales -que pasan por un incremento de infraestructuras viarias y vehículos que pudieran conducir a niveles de insostenibilidad económica, espacial y medioambiental- los SIT suponen una apuesta por la movilidad sostenible. Esto es, una apuesta por incrementar la movilidad sobre la base de mejorar la eficacia y eficiencia del transporte y proveer seguridad a los usuarios.

Que, con ese triple objetivo, eficacia, eficiencia y seguridad, emergen los SIT como una combinación de información, comunicaciones y tecnologías del transporte en vehículos e infraestructuras. Una combinación que, en los últimos años, adquiere una enorme transcendencia puesto que las tecnologías de la comunicación permiten ya emitir información móvil en cualquier lugar y a tiempo real.

Que el artículo 84 de la Ley 1450 de 2011, definió los Sistemas Inteligentes de Transporte (3) (SITs), así.

"ARTÍCULO 84. SISTEMAS INTELIGENTES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE - SIT Los Sistemas Inteligentes de Transporte son un conjunto de soluciones tecnológicas informáticas y de telecomunicaciones que recolectan, almacenan, procesan y distribuyen información, y se deben diseñar para mejorar la operación, la gestión y la seguridad del transporte y el tránsito

El Gobierno Nacional, con base en estudios y previa consulta con los prestadores de servicio, adoptará los reglamentos técnicos y los estándares y protocolos de tecnología, establecerá el uso de la tecnología en los proyectos SIT y los sistemas de compensación entre operadores

PARÁGRAFO 1o. Las autoridades de tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción expedirán los actos administrativos correspondientes para garantizar el funcionamiento de los sistemas de gestión de tránsito y transporte de proyectos SIT, de acuerdo con el marco normativo establecido por el Gobierno Nacional. En aquellos casos en donde existan Áreas Metropolitanas debidamente constituidas, serán estas las encargadas de expedir dichos actos administrativos

PARÁGRAFO 2o. Los Sistemas de Gestión y Control de Flota, de Recaudo y de Semaforización entre otros, hacen parte de los proyectos SIT.

PARÁGRAFO 3o. El montaje de los sistemas inteligentes de transporte podrá implicar la concurrencia de más de un operador, lo que significará para el usuario la posibilidad de acceder a diferentes proveedores, en diferentes lugares y tiempo. El Gobierno Nacional, con base en estudios y previa consulta con los prestadores de servicio reglamentará la manera como esos operadores compartirán información, tecnologías o repartirán los recursos que provengan de la tarifa, cuando un mismo usuario utilice servicios de dos operadores diferentes." (Subrayado para resaltar).

Que la Ley 2294 del 19 de mayo de 2013 en su artículo 183, dispone el apoyo, por parte de la Nación, de hasta un 50% para la operación de sistemas de transporte público que modernicen sus sistemas de transporte a sistemas inteligentes de transporte, así.

ARTÍCULO 183o. APOYO A LA SOSTENIBILIDAD DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN OPERACIÓN. La Nación apoyará, con sujeción a las disponibilidades presupuestales, al Marco Fiscal de Mediano Plazo y al Marco de Gasto de Mediano Plazo, la sostenibilidad de los sistemas de transporte público en operación y cofinanciados previamente por el Gobierno nacional en alguno de sus componentes o modos, mediante la cofinanciación de hasta el cincuenta por ciento (50%). por una única vez del valor total de las inversiones correspondientes a infraestructura física, adquisición o modernización de sistemas inteligentes de transporte (recaudo, gestión y control de flota) vehículos automotores de cero o bajas emisiones ya vinculados a la operación, adquisición, y repotenciación de material rodante para sistemas férreos, y vehículos auxiliares destinados a la operación y mantenimiento de sistemas férreos, siempre y cuando estas inversiones no hayan sido incluidas en los convenios de cofinanciación para la implementación de los respectivos sistemas

(...)" (Subrayado ajeno al texto)

De las Aplicaciones de los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT)

Que en las ciudades grandes y medianas la gestión interior del tráfico es un objetivo prioritario. Los

SIT abordan ese objetivo mediante el control de arterias y de intersecciones de forma automática. En el ámbito interurbano la aplicación de las TICs al transporte por carretera permite hablar de "carreteras inteligentes", es decir aquellas vías con sistemas de información a tiempo real que van a permitir.

- a) La regulación y control en los accesos.
- b) La captura de datos para medir intensidad, velocidad y la detección automática de incidentes.
- c) El control lineal de la vía.
- d) El control de entradas a la vía.
- e) La información de itinerarios.
- f) Auxilio en carretera.
- g) Los peajes y control de la demanda (5)

Que los SITs constituyen un mecanismo de control del tránsito, transporte e infraestructura que permiten la solución de problemas como congestionamiento 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 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 participar 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 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte, establece los parámetros para expedir los reglamentos técnicos, estándares, protocolos y uso de la tecnología en los proyectos de los Sistemas Inteligentes de 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.

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 3o “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 económica para construir colectivamente una Cali equitativa, agradable, segura y favorable para todos sus habitantes.

Que el Acuerdo 0563 de 2023, “Por el cual se modifican los Acuerdos 0401 de 2016 y 0452 de 201, y se dictan otras disposiciones” establece en el artículo 34 la necesidad de actualizar el Plan Integral de Movilidad Urbana-PIMU que contemple diversos modos de transporte (transporte multimodal), e igualmente, en su artículo 35 impuso a la administración distrital rediseñar e implementar el sistema de transporte público de la ciudad, a fin de adoptar un modelo inteligente, integrado y sostenible, así.

“Artículo 35. SISTEMA INTELIGENTE INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO La Administración Distrital rediseñará e implementará el sistema de transporte público de la ciudad, para adoptar un modelo inteligente, integrado y sostenible, donde converjan la intermodalidad, la integración física, operacional y tarifaria del SITM-MIO. incluyendo el MIO CABLE, el transporte público colectivo tradicional a través de la figura de sistemas de transporte complementario, los camperos y demás modos y modalidades legales de transporte público, que se denominará Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público- SIITP.

Lo anterior, con el propósito que Santiago de Cali avance hacia una movilidad que responda a las necesidades de desplazamiento de población, se minimice los efectos negativos del transporte tales como la siniestralidad, la contaminación ambiental y la congestión vehicular.

El Gobierno Distrital gestionará ante el Gobierno Nacional los recursos para garantizar la cofinanciación del Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público - SMTP una vez culmine su implementación de acuerdo con las condiciones establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo y en las leyes vigentes para tal efecto".

Que, en cumplimiento de las anteriores autorizaciones, se expidió el Decreto No. 4112.010.20.0159 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". el cual adiciona al Subsistema de Movilidad en Transporte Público (SMTPub) el Sistema de Transporte Complementario Colectivo (STC-Colectivo)." que, en el marco de una integración física, operacional y tarifaria, participe de manera sinérgica para satisfacer la demanda de viajes de pasajeros en Santiago de Cali.

Que igualmente, en el artículo 4o del Decreto ejusdem, se adiciona un numeral 7o del siguiente tenor. “7o. Sistema de Transporte Complementario Colectivo (STC-Colectivo). 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 2o del mismo artículo.

Que en el mismo sentido se modificaron varios artículos del Plan Integral de Movilidad Urbana, a fin de implementar un esquema de integración multimodal, con todos los medios de transporte legales, que llegue hasta la última milla para ofrecer al usuario un sistema sostenible, accesible y

seguro, así.

"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. 1o) El Sistema de Transporte Complementario de Ladera (STC-Ladera) y 2) El Sistema de Transporte Público Colectivo Tradicional (STPC-Tradisional) 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 1o. El Sistema de Transporte Complementario de Ladera (STC-Ladera) y el Sistema de Transporte Público Colectivo Tradicional (STPC-Tradisional), 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 2o. 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 7o del Título IV "SUBSISTEMA DE MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO", el cual quedará así.

"CAPÍTULO 7o 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 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

Que el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO ha respondido a los procesos de transformación urbana de la ciudad. Aun así, 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, accesibilidad, sostenibilidad y seguridad.

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...”

Que en cumplimiento a los Acuerdos 0477 de 2020 y 0563 de 2023, la Administración Distrital debe promover una oferta de transporte multimodal seguro, eficiente y legal, así como fortalecer la integración del servicio de transporte complementario con el SITM- MIO a partir de la adopción del nuevo Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público.

VI. DE LA 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) 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. 2o.5o.4o.1o. DUR sector transporte. 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 encuentra contenida en el Decreto 1567 de 2020 “Por el cual se adiciona la Sección 3o al Capítulo 2o del Título 1o de la Parte 2o del Libro 2o del Decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte”, y por las Resoluciones del Ministerio de Transporte No. 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 No. 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 Decreto 1567 de 2020 incorpora un capítulo específico sobre los Sistemas de Recaudo Centralizados o SRC al Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte No. 1079 de 2015, cuyas definiciones principales se copian a continuación, con el propósito de mostrar las condiciones y ayudas tecnológicas que deberá implementar la autoridad de transporte o el ente gestor Metro Cali S.A.S. para tener control sobre la información y seguridad del SRC y realizar las actividades necesarias para ajustarse al estándar de interoperabilidad y APIs que implemente el ente gestor en una capa superior de integración de información y aplicaciones.

“(…)

Sistema de Recaudo Centralizado (SRC). “Es el conjunto de servicios, software, hardware, y demás mecanismos de control centralizados e integrados a dicho sistema, que permite efectuar la operación de recaudo centralizado a través del pago electrónico y en efectivo validado por medios electrónicos, y los sistemas de compensación entre operadores, que serán administrados a través de un patrimonio autónomo o cualquier otro esquema de administración de recursos autorizado y administrado por una entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, constituido por el agente recaudador”

Principios. “Las entidades territoriales, los entes gestores o en quienes estos deleguen la operación del sistema de recaudo, deberán dar cumplimiento a los siguientes principios en el uso, implementación. Y operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados (SRC) para los sistemas de transporte público

a Protección de los usuarios en la prestación del servicio de recaudo, garantizando canales seguros y adecuados para el pago del servicio de transporte, así como la provisión de la información necesaria para su uso.

b. Proteger la información personal y datos que se registre en los sistemas de recaudo de acuerdo con la normatividad vigente.

c. Garantizar el uso de tecnologías eficientes en los sistemas de recaudo y que generen servicios de valor agregado tanto al ente gestor como a los usuarios, brindando a estos últimos un trato equitativo.

d. La libre adopción de tecnologías, teniendo en cuenta recomendaciones, conceptos y normativas de los organismos internacionales competentes e idóneos en la materia, que permitan fomentar la eficiente prestación de servicios, contenidos y aplicaciones que usen Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, garantizar la libre iniciativa privada, la libre y leal competencia, y que su adopción sea armónica con el desarrollo ambiental sostenible."

Estándar de interoperabilidad. “Conjunto de normas y especificaciones detalladas de los componentes institucionales, comerciales y técnicos de un sistema de recaudo que sean de obligatorio cumplimiento para garantizar la interoperabilidad”.

Interoperabilidad. “Característica de los sistemas de recaudo que permiten que múltiples operadores de recaudo y proveedores tecnológicos, interactúen e intercambien datos en un mismo entorno y ofrezcan medios de pago habilitados y diferentes tecnologías mediante las cuales, se permite a los usuarios acceder a todos los servicios de transporte, de tal manera que se maximice los beneficios sociales que de éstas se derivan”.

Operador de recaudo. “Agente avalado por la entidad territorial y/o el ente gestor, para realizar el recaudo en un sistema de transporte”.

Proveedor tecnológico. “Cualquier actor que intervenga en el desarrollo, fabricación, comercialización, integración, instalación o cualquier otra actividad relacionada con los componentes tecnológicos del sistema de recaudo”.

Pago en efectivo con validación electrónica. "Es el pago con dinero en efectivo validado a través de instrumentos que permitan llevar un registro electrónico simultáneo de la transacción y del ingreso de un usuario al transporte público. (...)”

Que el mismo Decreto 1567 de 2020 incluye el efectivo como medio de pago por el servicio de transporte siempre que sea registrado electrónicamente a fin de llevar el control del servicio y la demanda, y de manera complementaria, el Decreto define el siguiente conjunto de condiciones técnicas generales que deben cumplir los Sistemas de Recaudo Centralizado en los sistemas de transporte cofinanciados como es el caso del Sistema MIO.

“a. Interoperabilidad. Se debe garantizar que el sistema de recaudo sea interoperable, para lo cual la entidad territorial o en quien este delegue, adoptará un estándar de interoperabilidad de conformidad con lo establecido en el artículo 2o.2o.1o.2o 3o 9o del presente Decreto

b. Propiedad de la información. Cada entidad territorial o en quien este delegue será propietaria de toda la información derivada y/o recolectada en cualquiera de los componentes tecnológicos del respectivo sistema de transporte público. La autoridad de transporte competente deberá tener acceso a cada sistema para consultar y usar los datos, brutos y procesados, provenientes de dichos componentes, siguiendo los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte

c. Sistema de información de ciudad para el transporte público. Cada entidad territorial o en quien esta delegue, deberá tener a su disposición un sistema que recolecte e integre toda la información de los diferentes componentes tecnológicos de su respectivo sistema de transporte público involucrados en la operación de recaudo. En el caso de un grupo regional de entes territoriales con un sistema de transporte público común o cuyos sistemas de transporte público operen en la jurisdicción de otros entes territoriales del grupo, será posible que el mismo sistema de información sea compartido por las respectivas autoridades de transporte de los entes territoriales del grupo

d. Sistema de información al usuario. Tiene como fin generar un elemento de consulta de información al usuario o para el ente gestor u otro actor que se considere, sobre diversidad de servicios de los Sistemas Inteligentes de Transporte -ITS, asociados a los servicios de información al viajero con relación al Sistema de Recaudo Centralizado (SRC), antes del viaje, durante el viaje o con posterioridad al mismo

e. Servicios hacia el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, de Tránsito y Transporte - SINITT. Los sistemas de recaudo deberán enviar información al Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura de Tránsito y Transporte -SINITT, con el fin de generar política pública nacional del servicio público de transporte”. (Negrita fuera de texto)

Que como se observa en el texto del literal c del considerando anterior, la ciudad debe contar con un sistema que recolecte e integre la información de la operación del sistema de transporte y vincular tanto al sistema masivo como a los demás modos de transporte autorizados por la ciudad.

Que de acuerdo con las recomendaciones del citado estudio de Transconsult Sucursal Colombia, el ente gestor debe implementar.

a) Un Sistema de Integración de Información de la ciudad o llamado “Capa Superior” que haga las veces de SILITT (6), reciba información de los sistemas de información de cada modo de transporte y los entregue al SINITT del Ministerio de Transporte.

b) Implementar un sistema de recaudo, control de flota e información al usuario para el transporte colectivo que se integra al sistema masivo, que permita al Ente Gestor tener el control del servicio y de todos los registros de ingreso que genera dicho sistema.

c) Actualizar o reemplazar la plataforma de recaudo, control de flota e información al usuario, y en especial, renovar los validadores, para que faciliten el acceso al servicio, permitiendo pagos con billeteras electrónicas, QR, pagos bancarios con estándar EMV y pagos con la tarjeta única del

sistema, y

d) Implementar un sistema de seguridad que entregue a la autoridad el control de todas las transacciones de recarga y venta de pasajes de todos los modos de transporte incluidos en el SIITP.

VII. DEL DEBER DE ADOPTAR E IMPLEMENTAR UN SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO MULTIMODAL, SEGURO, EFICIENTE Y LEGAL, COMO EJE ESTRUCTURANTE DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

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 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 el Distrito de Santiago de Cali debe fortalecerse en cuanto a la planificación de los desplazamientos a nivel urbano, introduciendo 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) (7), 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 acorde a los Programas del Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali(8) 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 3o “Movilidad Multimodal Sustentable”, Programa de “Transporte Público de Pasajeros”, y con el fin de i) brindar a todos los habitantes diferentes opciones de servicio público con estándares de seguridad y legalidad, ii) operar en óptimas condiciones con un esquema de integración operacional, física y tarifaria; iii) 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 adoptar e implementar un sistema inteligente e integrado de transporte público en el Distrito de Santiago de Cali.

Que en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 8o numeral 8o 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

[https://www.cali.gov.co/movilidad/publicaciones/175194/proyecto-dedecreto-sobre-el-nuevo-](https://www.cali.gov.co/movilidad/publicaciones/175194/proyecto-dedecreto-sobre-el-nuevo-sistema-inteligente-e-integrado-de-transporte-publico-para-la-ciudad/)

[sistema-inteligente-e-integrado-de-transporte-publico-para-la-ciudad/](https://www.cali.gov.co/movilidad/publicaciones/175194/proyecto-dedecreto-sobre-el-nuevo-sistema-inteligente-e-integrado-de-transporte-publico-para-la-ciudad/) 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 OTRAS DISPOSICIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN", con el fin de recibir las observaciones, durante los siguientes períodos. el primero por cinco (05) días a partir del 12 de abril de 2023, y el segundo, entre por cinco (05) días a partir del 13 de junio de 2023, según constancia expedida por la Secretaría de Movilidad Distrital, fecha última en la cual se recibieron observaciones, las cuales fueron atendidas de fondo y dentro del plazo legal.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

CAPÍTULO I.

ADOPCIÓN, SUSBSISTEMAS Y ELEMENTOS DEL SISTEMA INTELIGENTE INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO-SIITP.

ARTÍCULO 1o. ADOPCIÓN DEL SIITP. Adóptese el "SISTEMA INTELIGENTE E INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO -SIITP", como forma de organización del transporte público para el Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios de Santiago de Cali.



ARTÍCULO 2o. SUBSISTEMAS DEL SISTEMA INTELIGENTE INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO-SIITP. La estructura del SIITP está conformada por tres subsistemas.

1. Subsistema de Transporte Masivo - SITM MIO. Es el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM -MIO, el cual se constituye en el eje estructurante del sistema de transporte público de la ciudad, y se encuentra concesionado frente a la operación, el recaudo, control y comunicaciones de transporte y un concesionario de patios (9).
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 Especial de Cali.
3. Subsistema de Transporte No Motorizado. se encuentra conformado por la movilidad activa, (a pie o bicicleta), la micro movilidad (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.

PARÁGRAFO. La Secretaría de Movilidad ejercerá la inspección, vigilancia y control de los

subsistemas que componen el SNTP como máxima autoridad de transporte en la ciudad. Las condiciones de operación del Subsistema de Transporte Colectivo y Mixto y del Subsistema de Transporte no Motorizado serán definidas por la secretaria de Movilidad y es la responsable de verificar y autorizar los convenios de colaboración requeridos para la implementación del Sistema. Entre tanto para el Subsistema de Transporte Masivo - SITM MIO las condiciones de operación se definirán por parte del ente gestor.



ARTÍCULO 3o. ELEMENTOS DEL SISTEMA INTELIGENTE INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO-SIITP. El SIITP estará conformado por los siguientes elementos.

- El Subsistema Regional de Transporte Público donde concurren 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 Empresarial. Son el marco legal, que está debidamente estructurado y por medio del cual los diferentes actores del transporte público pueden brindar el servicio articuladamente. Estos convenios de colaboración empresarial 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 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, realizar la gestión y control eficiente de la flota y brindar información al usuario. Esta plataforma considera el Sistema Inteligente Local de Infraestructura, Tránsito y Transporte (SILITT).

- La Gestión del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público. Esta gestión se realiza a través del ente gestor del Sistema de Transporte Masivo-MIO.

CAPÍTULO II.

DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE Y LA ESTRUCTURA DEL SIITP.



ARTÍCULO 4o. PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE. Para la prestación del servicio público de transporte, se define, de manera enunciativa, los servicios requeridos por el SIITP.

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) 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 debe considerar el plan de lanzamiento del nuevo sistema, marca e imagen que dé a conocer a la comunidad y a los actores la entrada en operación de este nuevo modelo de transporte público.

PARÁGRAFO. Se permitirá el uso de vehículos del actual sistema de transporte público, y en todo caso, los vehículos nuevos, actuales o usados que pretendan ser utilizados para la prestación del servicio deberán cumplir con los criterios de vinculación de flota que defina la Secretaría de Movilidad Distrital como autoridad de transporte, e igualmente deberán cumplir con las disposiciones legales de orden nacional y local relativas a las condiciones mínimas de operación.



ARTÍCULO 5. ESTRUCTURACIÓN DEL SIITP. La Secretaría de Movilidad en uso de las 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, entre otras, 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.
- d. Verificar que los sistemas de recaudo que presten servicio a cualquier modo del SIITP cumplan con las condiciones y lineamientos de interoperabilidad y demás establecidos en la Resolución 20213040060975 de 2021 expedida por el Ministerio de Transporte, para lo cual deberá exigir el uso de medios de pagos unificados para todos los modos de transporte. Para el caso de sistemas existentes, estos deberán adecuarse para garantizar dicha interoperabilidad en un plazo no mayor a doce (12) meses. Así mismo, la seguridad del sistema de recaudo será responsabilidad de la autoridad, siendo el único propietario y conocedor de las llaves de seguridad, del mapa de memoria de los medios de pago del sistema y de la generación de módulos SAM para todo el SIITP, por tanto, todo sistema de recaudo deberá adecuarse para operar bajo el gobierno del sistema de seguridad de la autoridad.

PARÁGRAFO. La Secretaría de Movilidad deberá realizar un cronograma para la ejecución de las actividades previamente aludidas que correspondan al período de transición de que trata el artículo 9o del presente acto administrativo.

CAPÍTULO III.

DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE Y LA ESTRATEGIA OPERATIVA PARA EL SIITP.



ARTÍCULO 6o. AUTORIDAD DE TRANSPORTE PARA EL SISTEMA INTELIGENTE INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO-SIITP. Corresponde al alcalde Distrital y/o a la secretaria de Movilidad ejercer la inspección, vigilancia y control de los subsistemas que componen el SIITP, en los términos del Decreto 4112.010.20.0566 de agosto 25 de 2017, o la norma que lo modifique, complemente o sustituya.

Las condiciones de operación del Subsistema de Transporte Colectivo y Mixto y del Subsistema de Transporte no Motorizado serán definidas por la Secretaría de Movilidad que es la responsable de verificar y autorizar los convenios de colaboración requeridos para la implementación del Sistema. Entre tanto, para el Subsistema de Transporte Masivo - SITM MIO las condiciones de operación se definirán por parte del ente gestor.



ARTÍCULO 7o. ESTRATEGIA OPERATIVA PARA EL SISTEMA INTELIGENTE INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO-SIITP. <Artículo modificado por el artículo [1](#) del Decreto 4112.010.20.0458 de 11 de julio de 2025 de la Alcaldía de Santiago de Cali. El nuevo texto es el siguiente:> Para la transición al SIITP, la Secretaría de Movilidad Distrital, como autoridad de transporte y con fundamento en los estudios técnicos, podrá suprimir, modificar, crear, recortar, fusionar, ajustar, o prolongar las rutas existentes sin sujeción a las limitaciones de longitud, recorrido y/o nivel de servicio, considerando siempre la infraestructura vial disponible. Así mismo, podrá modificar las frecuencias, horarios, clase, capacidad transportadora y número de vehículos; y reordenar la red de rutas para optimizar la cobertura y accesibilidad del sistema.

PARÁGRAFO: Todas estas acciones deberán ejecutarse en concordancia con las necesidades operativas del subsistema de Transporte Masivo SITM - MIO como eje estructurante del SIITP y los contratos de concesión que Metro Cali S.A. tiene con los operadores del Sistema Integrado de Transporte Masivo - SITM-MIO respetando el esquema de zona de exclusividad reducida y garantizando en todo momento el cumplimiento de los procedimientos administrativos aplicables y el derecho al debido proceso de todas las empresas prestadoras del servicio de transporte público. Las decisiones adoptadas deberán estar debidamente fundamentadas en criterios técnicos de movilidad, eficiencia del servicio y beneficio para los usuarios, conforme a lo establecido en el Plan de transición.

Notas de Vigencia

- Artículo modificado por el artículo [1](#) del Decreto 4112.010.20.0458 de 11 de julio de 2025 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se modifica y adiciona el decreto distrital No. 4112.010.20.[0579](#) del 14 de julio 2023 y se dictan otras disposiciones', publicado en el Boletín Oficial No. 104 de 14 de julio de 2025.

Legislación Anterior

Texto original del Decreto 4112.010.20.0579 de 2023:

ARTÍCULO 7o. ESTRATEGIA OPERATIVA PARA EL SISTEMA INTELIGENTE INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO-SIITP. La puesta en marcha del SIITP para la secretaria de Movilidad Distrital, como autoridad de transporte y con fundamento en los estudios contratados, implica suprimir, modificar, crear, recortar, fusionar, ajustar, o prolongar las actuales rutas, sin que para ello existan limitaciones de longitud, recorrido y/o nivel de servicio, (infraestructura vial del Distrito). Así mismo, modificar las frecuencias, horarios, clase, capacidad transportadora y número de vehículos. Se determinará un reordenamiento de las rutas existentes y de aquellas que se requieran para mayor cobertura y accesibilidad. Las actividades anteriores se ejercerán en todo momento con estricta sujeción a los procedimientos administrativos aplicables y preservando el debido proceso.

Lo anterior, sin perjuicio de los contratos de concesión que Metro Cali S.A. tiene con los actuales operadores del Sistema Integrado de Transporte Masivo-MIO. los cuales pueden ser modificados y/o ajustados en la búsqueda de la sostenibilidad de este, y en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 184 de la Ley 2294 de 2023, o la norma que la modifique, sustituya o adicione.



ARTÍCULO 8o. TARIFAS DEL SISTEMA INTELIGENTE INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO-SIITP. <Artículo modificado por el artículo [2](#) del Decreto 4112.010.20.0458 de 11 de julio de 2025 de la Alcaldía de Santiago de Cali. El nuevo texto es el siguiente:> La Secretaría de Movilidad fijará las tarifas al usuario del SIITP mediante los estudios técnicos de costos que apliquen conforme a la metodología que para el efecto regule el Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO PRIMERO: En caso de que el resultado de la estructuración así lo requiera, el Distrito Especial de Santiago de Cali, podrá buscar fuentes alternativas en el marco de la Ley, distintas a las que tienen destinación específica para el Sistema Inteligente Integrado de Transporte Masivo - SITM-MIO, para garantizar la sostenibilidad del Sistema Inteligente e Integrado Transporte Público - SIITP en todas sus modalidades.

PARÁGRAFO SEGUNDO: En todo caso, la implementación de mecanismos de financiación deberá respetar los principios de sostenibilidad fiscal, seguridad jurídica y estabilidad de los contratos vigentes.

Notas de Vigencia

- Artículo modificado por el artículo [2](#) del Decreto 4112.010.20.0458 de 11 de julio de 2025 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se modifica y adiciona el decreto distrital No. 4112.010.20.[0579](#) del 14 de julio 2023 y se dictan otras disposiciones', publicado en el Boletín Oficial No. 104 de 14 de julio de 2025.

Legislación Anterior

Texto original del Decreto 4112.010.20.0579 de 2023:

ARTÍCULO 8o. TARIFAS DEL SISTEMA INTELIGENTE INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO-SIITP. La Secretaría de Movilidad deberá anualmente actualizar los estudios técnicos de costos que permita fijar la tarifa al usuario del SIITP, siguiendo la metodología que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.

El Distrito de Santiago de Cali ha definido las fuentes complementarias de financiación del SIITP y adicionales a la tarifa que paga el usuario del servicio de transporte, en los Acuerdos 0401 de 2016 y 0452 de 2018, modificados por el Acuerdo 0563 de 2023, con el fin de cubrir la porción de la tarifa técnica que no supe la tarifa al usuario y lograr la sostenibilidad del sistema de transporte público, todo dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo y lo aforado en el presupuesto anual, atendiendo lo dispuesto en el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, o la norma que la modifique, sustituya o adicione.

CAPITULO IV.

OTRAS DISPOSICIONES.



ARTÍCULO 9. PERÍODO DE TRANSICIÓN. <Artículo modificado por el artículo [3](#) del Decreto 4112.010.20.0458 de 11 de julio de 2025 de la Alcaldía de Santiago de Cali. El nuevo texto es el siguiente:> Establecer el período de transición al Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público, a partir de la expedición del presente acto administrativo y hasta el día catorce (14) de julio de 2026, conforme los lineamientos establecidos en la Resolución No. 4152.010.21.0.2057 del 20 de junio de 2025 expedida por la Secretaría de Movilidad de Santiago de Cali

Notas de Vigencia

- Artículo modificado por el artículo [3](#) del Decreto 4112.010.20.0458 de 11 de julio de 2025 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se modifica y adiciona el decreto distrital No. 4112.010.20.[0579](#) del 14 de julio 2023 y se dictan otras disposiciones', publicado en el Boletín Oficial No. 104 de 14 de julio de 2025.

Legislación Anterior

Texto original del Decreto 4112.010.20.0579 de 2023:

ARTÍCULO 9. PERÍODO DE TRANSICIÓN. Para la implementación del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público - SIITP de que trata el presente Decreto, se dispondrá un periodo de transición de veinticuatro (24) meses contados a partir de la fecha de publicación del presente acto administrativo.

PARÁGRAFO 1o. Durante el periodo 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.

PARÁGRAFO 2o. Durante el período de transición de implementación del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público, el parque automotor deberá irse renovando a fin de ofrecer soluciones de transporte que cumplan condiciones de calidad, seguridad, que incorpore energéticos y tecnologías vehiculares de cero o bajas emisiones y facilitar el acceso a personas con discapacidad o movilidad reducida, contemplar herramientas que contribuyan a la gestión del tráfico e involucren diseños de la integración operacional de los diversos modos que integran el SIITP.



ARTÍCULO 9A. CONDICIONES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SIITP. <Artículo adicionado por el artículo [4](#) del Decreto 4112.010.20.0458 de 11 de julio de 2025 de la Alcaldía de Santiago de Cali. El nuevo texto es el siguiente:> Para la implementación de una solución definitiva y de largo plazo del Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público - SIITP se deberá adelantar la estructuración integral del sistema que garantice su sostenibilidad, eficiencia y cobertura.

Para el efecto, la Administración Distrital de Santiago de Cali, adelantará, entre otras, las siguientes acciones, las cuales dependerán en su ejecución a resultados de estudios técnicos y financieros:

- Adoptar como línea base el modelo de operación obtenido al culminar el período de transición
- Realizar estudios de actualización de la movilidad de la ciudad y de modelación de transporte
- Realizar la Estructuración técnica, legal, financiera, tecnológica, ambiental y social del SIITP.
- Definir y establecer fondos de estabilización tarifaria y fuentes para los Sistemas de Transporte Complementario del SIITP definidos en el Plan Integral de Movilidad Urbana - PIMU, en caso de ser requeridos.

Notas de Vigencia

- Artículo modificado por el artículo [4](#) del Decreto 4112.010.20.0458 de 11 de julio de 2025 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se modifica y adiciona el decreto distrital No. 4112.010.20.[0579](#) del 14 de julio 2023 y se dictan otras disposiciones', publicado en el Boletín Oficial No. 104 de 14 de julio de 2025.



ARTÍCULO 10. VIGENCIA. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación en el Boletín Oficial

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

Dado en Santiago de Cali a los catorce días del mes de julio del año dos mil veintitrés

JORGE IVÁN OSPINA GÓMEZ

Alcalde Distrital de Santiago de Cali

<NOTAS DE PIE DE PÁGINA>

1. Los sistemas inteligentes de transporte y sus efectos en la movilidad urbana e interurbana (Resumen) Joana María Seguí Pons, María Rosa Martínez Reynés. Departament Ciències de la Terra Universitat de les Illes Balears. Scripta Nova, REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES, Universidad de Barcelona ISSN 1138-9788 Depósito Legal. B 21.741-98, Vol. VI, núm. 170 (60), 1o de agosto de 2004.

2. la Ley 2294 de 2023 derogó expresamente los artículos 12. 49. 62. 85 94. 132. 137, 163. 175. 179. 200, 218 239, 281.303, 305 y 307 de la Ley 1955 de 2019, dejando vigente el artículo referido, conforme el primer inciso del artículo 372 de vigencias

3. en ingles denominado. Intelligent Transportation Systems (ITS)

4. POR LA CUAL SE EXPIDE EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2022-2026”
COLOMBIA POTENCIA MUNDIAL DE LA VIDA”

5. Ibid nota 2

6. sistema Inteligente Local de Infraestructura, Tránsito y Transporte-SILITT

7. 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 y el CONPES 3896 Seguimiento de la Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo

8. adoptado mediante Decreto No. 0332 de 2019, modificado por el Decreto No 4112.010 20 0159 de 2023.

9. estos contratos y la descripción de los operadores se encuentran descritos en el producto de la

consultoría DE CONTRATOS Y PASIVOS CONTINGENTES"



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**