

DECRETO 4112.010.20.0693 DE 2022

(octubre 18)

Boletín Oficial No. 159. Año 2022, octubre 18

## ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Por el cual se dictan directrices administrativas para el mejoramiento del sistema de transporte público 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, 315 y 365 de la Constitución Política de Colombia; la Ley 136 de 1994 modificada por la Ley 1551 de 2012, 1617 de 2011 los artículos 2 y 3 numeral 1, literal c, de la Ley 105 de 1993, el artículo 8 de la Ley 336 de 1996, -el Decreto 1079 de 2015, Único del Sector Transporte”, artículos 2.2.1.3.1.1 y 2.2.1.2.2.4; los Acuerdos distritales 0373 de 2014 y 477 de 2020; y el Decreto Extraordinario 411.0.20.0516 de 2016; y

## CONSIDERANDO

### I. PRINCIPIOS QUE RIGEN EN LAS ACTUACIONES ADMINISTRATIVAS

Que las entidades territoriales como personas jurídicas de derechos y deberes les corresponde intervenir con una adecuada y eficiente gestión urbana en función exclusiva de su propio interés, debiendo determinar el marco jurídico que regule el cumplimiento de los fines públicos que deben recibir los habitantes del territorio, así:

i) El artículo 2o de la Constitución Política consagra dentro de los fines esenciales del Estado, servirá la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución, además de señalar que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

ii) El artículo 24 de la Carta Política consagra el derecho fundamental a la libertad de locomoción, al señalar que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por las vías públicas del territorio colombiano, derecho éste que se encuentra sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes.

iii) Que en su artículo 209 de la Constitución Política, determina que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones, y que las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado.

iv) Que el artículo 315 ibídem, 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 [...]” lo 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.

v) Que la prestación de los servicios públicos se ampara en principios y reglas constitucionales de las que surge la obligación de garantizar la prestación eficiente de los mismos.

vi) En este sentido, el artículo 365 de la Constitución Política determina que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y es su deber asegurar la prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional, y en tal virtud, le corresponde mantener la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.

vii) Que el transporte público es un servicio público esencial "porque está destinado a asegurar la libertad de circulación o pueden constituir medios necesarios para el ejercicio o la protección de otros derechos fundamentales (vida, salud, educación, trabajo, etc.)"(1), y pasa a gozar de la especial dirección, regulación, control y protección del Estado.

viii) Que el transporte de personas y cosas constituye una actividad riesgosa y le corresponde al Estado, salvaguardar los intereses tanto de los diferentes actores que se ven comprometidos en la actividad, como de la comunidad en general, mediante su ejercicio seguro y ajustado a la ley.

## II. PRINCIPIOS QUE RIGEN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE

Que la principal normativa que regula la prestación del servicio público de transporte y las competencias y responsabilidades que se asignan a las mismas a nivel territorial:

i) El literal b) del artículo 2o de la Ley 105 de 1993(2), establece como uno de los principios rectores del transporte el de la intervención del Estado en la planeación, control, regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

ii) El literal c) del numeral 1o del artículo 3o ibídem, prevé que el transporte público se rige por el principio de acceso al transporte, el cual implica "Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo".

iii) El artículo 3o de la Ley 336 de 1996(3) establece que corresponde a las autoridades competentes velar por el cumplimiento de las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizar a los habitantes la eficiente prestación del servicio de transporte público, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.

iv) Que surge de la norma anterior, que el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios; de lo que deriva, entre otros aspectos, que el usuario pueda transportarse en buenas condiciones de accesibilidad, comodidad, calidad y seguridad, a través del medio y modo que escoja, y que sea informado sobre las formas para utilizar los medios y modos de transporte.

v) El artículo 4o ídem, dispone que el transporte gozará de la especial protección estatal y estará

sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el plan nacional de desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado.

vi) El artículo 5o ibidem, dispone que el transporte público es un servicio público esencial bajo la regulación del Estado, que implica la prevalencia del interés general sobre el particular, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios,

vii) El artículo 8o ejusdem, señala que las autoridades competentes “Bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, 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 y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal.(...)”.

### III. PLANEACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO

Que atendiendo los principios anteriores, en el proceso de implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo, se han adelantado los siguientes procesos en materia de planeación, organización y funcionamiento. Se destacan los siguientes eventos:

#### A.- GÉNESIS DEL SITM-MIO

a) En 1997, el Gobierno Nacional inició el apoyo-al desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) para Santiago de Cali con la cofinanciación del proyecto, procediendo a que el mismo fuera declarado de importancia estratégica en el año 2005 mediante el Documento CONPES 3369. De ahí en adelante el Proyecto se ha ido consolidando bajo el mismo mecanismo(4).

b) Posteriormente, a través del Documento CONPES 4018 de 2020, se declaró de importancia estratégica el proyecto “Implementación Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali” para la operación de la Troncal Autopista Oriental y de esta manera mejorar la eficiencia de la operación del SITM-MIO.

c) La declaración anterior estuvo soportada en los resultados de la Encuesta de Movilidad del 2015, realizada por Steer Davies Gleave (SDG) y el Centro Nacional de Consultoría (CNC), del que se desprendió una nueva matriz origen-destino de viajes y su proyección al año 2026 y, a su vez, en el estudio “Actualización, Ajuste y Refinamiento del Modelo de Transporte de 4 Etapas”, realizado por Metro Cali S.A, en el año 2019, en donde modeló la demanda de transporte para estimar los flujos de pasajeros o vehículos en la red de la ciudad.

d) El SITM -MIO se encuentra en consonancia con el Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”(5), en el “Pacto por el Transporte y la Logística para la competitividad y la integración regional” que tiende a la reducción de costos de transporte como condición para exportar e integrar a millones de ciudadanos a mercados y servicios, y en el que se vislumbra una concepción ampliada de la movilidad urbana que va más allá de la que dejaban entrever los Planes Nacionales de Desarrollo anteriores, al buscar promover una institucionalidad moderna y plantear una gama de medidas para el transporte público y particular, transporte urbano

de carga y medios no motorizados.

Como objetivos y estrategias, contempla:

| Objetivo                                                      | Estrategia                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Movilidad integral en las ciudades y aglomeraciones urbanas   | <ul style="list-style-type: none"><li>_Fortalecimiento y fomento del transporte en bicicleta y a pie.</li><li>_Transporte público como eje estructurante de la movilidad y del ordenamiento territorial.</li><li>_Uso responsable y eficiente del vehículo particular y la infraestructura para disminución de la congestión, la contaminación y la siniestralidad</li><li>_Mejoramiento de la infraestructura y servicios de transporte urbano-regional.</li><li>_Implementación de planes de movilidad en las ciudades.</li><li>_Optimización del transporte de carga urbana e integración con los nodos logísticos</li><li>_Modelos de educación ciudadana para la movilidad</li></ul> |
| Sistemas de transporte de pasajeros competitivos y de calidad | <ul style="list-style-type: none"><li>_Aumento de la calidad del transporte público colectivo.</li><li>_Incentivos para el inicio de la operación de sistemas de transporte cofinanciados.</li><li>_Fomento de la intermodalidad en los sistemas de transporte público.(6)</li><li>_Prestación de servicios de transporte en zonas rurales</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Financiamiento para la movilidad eficiente                    | <ul style="list-style-type: none"><li>_Definición de requisitos para la cofinanciación de sistemas de transporte.</li><li>_Regulación de costos, tarifas y remuneración de agentes.</li><li>_Implementación de fuentes de pago alternativas a la tarifa para la operación.</li><li>_Estímulo de fuentes alternativas a la tarifa para aumentar la calidad del transporte público colectivo.</li><li>_Fomento de equilibrio para los actores de la movilidad</li></ul>                                                                                                                                                                                                                     |
| Conectividad urbano-regional                                  | <ul style="list-style-type: none"><li>Fortalecimiento de la movilidad regional mediante la implementación de una política de accesos y pasos urbanos.</li><li>_Definición de mecanismos de financiación de accesos y pasos urbanos.</li><li>_Articulación de soluciones de accesos y pasos urbanos con el ordenamiento territorial.</li><li>_Conexión de accesos urbanos hacia nodos de comercio exterior.</li><li>_Revisión de la normatividad de las restricciones vehiculares en corredores nacionales</li></ul>                                                                                                                                                                       |

e) Acorde con las definiciones contenidas en las políticas públicas adoptadas por el Gobierno Nacional, se debe invocar el Documento CONPES 3991 de 2020. “Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional” que formula las estrategias de movilidad destinadas a contribuir al bienestar social, ambiental y económico de las ciudades y las regiones a través de un plan de acción direccionado en 3 ejes y que el SITM MIO debe atender:

| EJE 1                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | EJE 2                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | EJE 3                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>_Generación herramientas para impulsar la movilidad integral en ciudades y aglomeraciones urbanas a través de Incentivos movilidad activa (con diagnóstico para su promoción);</p> <p>_Calidad del servicio público de transporte de pasajeros, identificando las restricciones del marco normativo que presenta para la sostenibilidad del TPC;</p> <p>_Gestión del transporte de pasajeros por carretera y especial, en calidad del servicio y reducción de congestión y siniestralidad vial;</p> <p>_Uso eficiente del transporte motorizado particular; uso racional del transporte particular (automóvil y motocicleta);</p> <p>_Reducción de muertes y lesiones producto de la siniestralidad vial;</p> <p>_Fomento de sistemas inteligentes de transporte como herramienta de solución a problemáticas de servicio, congestión y operación del transporte.</p> | <p>_Fortalecimiento de la institucionalidad para la implementación y seguimiento de proyectos de movilidad, mediante la consolidación de la institucionalidad en el marco del sistema de ciudades con acciones de Planeación estratégica de los planes de movilidad y su seguimiento (reglamentación Planes de Movilidad); f</p> <p>_Fomento de instrumentos de planeación para la mitigación de impactos negativos a la movilidad y el espacio público relacionados con la congestión en zonas y usos del suelo comerciales o dotacionales, y,</p> <p>_Lineamientos asociados a la movilidad urbana y regional en los instrumentos de planeación y gestión del suelo que permita generar a los territorios estrategia asociadas al desarrollo urbano (consolidación de la red de transporte requeridos para su desarrollo en las áreas urbanas, rurales y de expansión urbana, como también claridad sobre la armonización con los planes de movilidad u otros instrumentos relacionados con el transporte y la movilidad urbana y regional);</p> <p>_Consolidación de mecanismos de financiamiento para la movilidad, en proyectos de movilidad urbana y regional (SITM y SETP) con generación de alertas que mejoren la eficiencia planeación y la ejecución de los sistemas de transporte;</p> <p>_Fortalecimiento en el seguimiento del MinTransporte a la Política Nacional de Transporte Urbano</p> | <p>_Consolidación de mecanismos de financiamiento para la movilidad sostenible mediante la sostenibilidad financiera de sistemas de transporte con incorporación de nuevos recursos de financiación por las autoridades locales y la actualización de la estructura de cálculo tarifaria.</p> |

f) El Plan de Desarrollo del Distrito de Santiago de Cali 2020-2023 "CALI UNIDA POR LA VIDA" en la Dimensión 3 "Movilidad Multimodal Sustentable" establece como propósito integrar la política pública de movilidad e infraestructura vial y peatonal con las políticas de desarrollo territorial y económico en concordancia con la coyuntura actual y el nuevo panorama de reactivación económica para construir colectivamente una Cali equitativa, agradable, segura y favorable para todos sus habitantes.

g) Para hacer efectivo el propósito estratégico de "Gestionar y promover el sistema de transporte multimodal del Distrito de Santiago de Cali", éste involucra, entre otras acciones, las encaminadas a incentivar el uso de medios de transporte alternativos, fortalecer el sistema de transporte masivo y promover el uso eficiente y racional de los vehículos motorizados.

h) El Programa de “Transporte Público de Pasajeros” conlleva 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, con el propósito de fortalecer el sistema de transporte masivo a nivel regional y local.

i) Santiago de Cali contempla la ejecución de la Troncal Oriental, como un proyecto de ciudad que conllevará a una cobertura de demanda, integración y conectividad de las diversas troncales del SITM-MIO.

#### **B.- CREACIÓN ENTE GESTOR METROCALI S.A.**

a) Para posibilitar la ejecución del Proyecto, se constituyó la Empresa METRO CALI S.A. como una sociedad por acciones conformada entre entidades públicas del orden municipal bajo la forma de sociedad anónima de carácter comercial, con aportes públicos, descentralizada, dotada de personería jurídica, autonomía administrativa y capital independiente, cuyo objetivo principal se centró en el diseño, construcción y operación del SITM en el municipio Santiago de Cali.

b) Su constitución se encuentra descrita en la Escritura Pública No. 580 del 25 de febrero de 1999, registrada en la Cámara de Comercio de Cali para el desarrollo del SITM basado en buses articulados de calzada exclusiva, ello de acuerdo con la autorización proveniente del Acuerdo No. 16 del 27 de noviembre de 1998 expedido por el Concejo Municipal de Cali. Sus accionistas son: Distrito de Cali, Empresas Municipales de Cali - EMCALI E.I.C.E E.S.P., Empresa de Servicio Público de Aseo de Cali - EMSIRVA E.S.P, en liquidación y la Empresa Distrital de Renovación Urbana- EDRU (antes EMRU)

j) En la actualidad la empresa tiene vigente el Plan Estratégico SITM-MIO/Metro Cali S. A. 2017-2022, en el que se adoptan las líneas estratégicas y objetivos a desarrollar en el período, que surgen como una articulación de diferentes documentos de planeación, entre ellos se encuentran el anterior Plan de Desarrollo Municipal 2016- 2019, los lineamientos del Plan de Ordenamiento Territorial- POT 2014-2016 y el Plan Integral de Movilidad Urbana-PIMU 2017- 2028.

k) Suscripción de contratos de concesión en el 2006: Para la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros dentro del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Santiago de Cali, Metro Cali S.A. ha suscrito en forma individual, en su condición de Concedente, contratos de concesión para la operación de la prestación del servicio público de transporte con: i) el Grupo de Transporte Masivo S.A. j GIT Masivo S.A., ii) Blanco y Negro Masivo S.A., iii) Empresa de Transporte Masivo S.A. - ETM S.A., iv) Unión Metropolitana de Transportadores S.A. - UNIMETRO S.A; y v) el Contrato de concesión para el diseño implementación, integración, financiación, puesta en marcha, operación y mantenimiento del Sistema Unificado de Respuesta del Sistema MIO - SIUR, suscrito con el concesionario Unión Temporal Recaudo y Tecnología - UTR&T.

#### **IV. SITUACIONES PRESENTADAS EN EL PROCESO DE OPERACIÓN DEL SISTEMA MASIVO DE TRANSPORTE**

Que la realidad actual del sistema de transporte público en Santiago de Cali, hizo necesario la contratación de una consultoría por parte de la autoridad Distrital que derivó en el contrato Nro.

4131.010.26.1 de 2021, suscrito entre el Departamento Administrativo de Hacienda (DAH) y la empresa TRANSCONSULT Sucursal Colombia, cuyo objetó 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 (...)”.

Los resultados de la consultoría señalan que el modelo de operación actual del transporte público formal en la ciudad, da cuenta que los diferentes actores de la prestación del servicio de transporte trabajan de manera desconectada y con una clara faltó de integración, lo que origina un “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,”(7)

La problemática encontrada da cuenta que la prestación del servicio público de transporte en el distrito no ofrece condiciones de seguridad, comodidad, eficiencia, calidad, accesibilidad, oportunidad y continuidad que garantice una movilidad eficiente a toda la demanda, lo cual obliga a la administración distrital a adoptar medidas que permitan el mejoramiento del sistema de transporte público en la jurisdicción de Santiago de Cali teniendo de presente que “ El centro de todo sistema de transporte público es el usuario en su universalidad de deseos y condiciones de viaje”.

Que los territorios no son estáticos, ni las necesidades que demanda la ciudadanía decrecen, lo que es un reflejo extensible en la prestación del servicio de transporte público encomendada al Estado, el cual debe garantizar su prestación en las condiciones que el ciudadano merece beneficiarse del mismo.

Los resultados de los estudios técnicos determinan acciones e intervenciones rápidas, que deben ir acompañadas de un esquema organizacional que permita la ejecución de los proyectos propuestos y con los que se garantizara una mayor cobertura y calidad, eficiencia en el servicio, todo para enfrentar la “hipérbole social” en la movilidad que hace que se requiera más servicios y mejores condiciones en su prestación, para lo cual debe abrirse el abanico de instituciones y dependencias públicas que participen en los propósitos consignados en los instrumentos que planifican y organizan el Sistema.

Que en este sentido, es necesario desarrollar una hoja de ruta en la que se identifican las acciones necesarias, así como los involucrados en ellas y los tiempos en los cuales se tendrán que desarrollar las diferentes actividades.

Todo lo anterior, mientras se enruta un cambio estructural del modelo de transporte público a través del Plan Integral de Movilidad Urbana-PIMU

## **V. DEBER ESTATAL DE CONCENTRAR ESFUERZOS PARA GARANTIZAR LA MOVILIDAD DE LOS HABITANTES DEL DISTRITO DE CALI**

Que el Distrito de Cali ha venido sufriendo grandes transformaciones a las que debe responder la Administración Distrital, como la sobrepoblación, formaciones periféricas, la degradación ambiental, la organización, adecuación y conservación del espacio urbano, entre otras, y la garantía

de prestar un servicio público de transporte a la ciudadanía que lo requiera, en unas condiciones de seguridad, comodidad, eficiencia, calidad, accesibilidad, oportunidad, continuidad.

Que para ofrecer adecuadamente el servicio de transporte público y en consideración de las dimensiones territoriales obligan a que las actuaciones administrativas encomendadas por la Constitución Política y las leyes, sean guiadas y desarrolladas bajo los principios de eficiencia, solidaridad, equidad, equilibrio, bienestar y promoción de los derechos de los habitantes; lo que se consolida con una institucionalidad pública y privada, en donde de manera generosa y con el rigor que debe caracterizar los procesos de planeación, coordinación, interrelación, colaboración, complementariedad, sostenibilidad atiendan de manera conjunta el compromiso de la prestación del servicio de transporte público, en la dimensión de las necesidades de transporte y movilización que requieren todos los habitantes y ciudadanos que transiten por el territorio del Distrito de Santiago de Cali.

## VI. EL SER HUMANO COMO PRINCIPAL ACTOR EN LA MOVILIDAD

Que el ser humano exige un mayor compromiso de todos y todas y en especial de las entidades públicas que están instituidas, bajo modelos organizados y eficientes para la solución de las necesidades de los ciudadanos a través de la generación de proyectos sostenibles.

Que al constituir la movilidad un valor esencial intrínseco del ser humano lleva a que para su bienestar se adopten acciones precisas que aporten al ciudadano calidad de vida, involucrando en ello, de manera directa la prestación del servicio de transporte público que lleva a dar cabida al ciudadano al goce de un conjunto de derechos amparados en la normativa vigente de orden constitucional y legal.

Que ante las circunstancias particulares expuestas, en el hilo conductor de las actuaciones administrativas que deben seguir el marco de los mandatos constitucionales y legales en el rol de entidades y dependencias responsables de la planeación, regulación, organización, control y vigilancia, lleva a que desde el ejercicio de la Alcaldía del Distrito de Cali, se expidan directrices precisas, que respondan a los objetivos de un Sistema de Movilidad competitivo y articulado en el que se protejan los derechos de los ciudadanos usuarios

Que en desarrollo de los principios de coordinación y colaboración consagrados en el artículo 6o de la Ley 489 de 1998, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones, con el fin de lograr los fines y cometidos estatales.

Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2.5.5.52 del Decreto 1083 de 2015, el Alcalde Distrital podrá asignar o distribuir negocios y funciones entre organismos y entidades distritales, teniendo en cuenta una relación directa con el objeto y funciones generales del respectivo organismo o entidad distrital.

DECRETA:

**ARTÍCULO 1. OBJETIVO GENERAL:** Dictar las directrices administrativas generales para el mejoramiento del sistema de transporte público del Distrito de Santiago de Cali, con miras a garantizar a los usuarios del mismo, condiciones de seguridad, comodidad, eficiencia, calidad,

accesibilidad, oportunidad y continuidad.



ARTÍCULO 2. ACTORES PÚBLICOS Y DIRECTRICES. Para el mejoramiento de la prestación del servicio público esencial de transporte de Santiago de Cali, se requiere de la coordinación institucional de los actores públicos distritales; en este sentido se imparten las siguientes directrices:

### 2.1 Departamento Administrativo de Planeación

Proyectar la actualización del Plan Integral de Movilidad Urbana-PIMU, contenido en el Decreto Distrital 4112.010.20.0332 de 2019, armonizándolo con el Plan de Desarrollo del Distrito de Santiago de Cali 2020-2023 "CALI UNIDA POR LA VIDA, que contemple, entre otros, los siguientes objetivos:

- a) Propiciar el cambio de hábitos en la movilidad con criterios de sostenibilidad, en la búsqueda de reducir los impactos negativos en el medio ambiente.
- b) Presentar el modelo de solución intermodal para implantar un sistema integral e inteligente de transporte Público, que cumplan condiciones de calidad, eficiencia de los recursos, incorpore recursos energéticos y tecnologías vehiculares de cero o bajas emisiones, facilite el acceso a personas con discapacidad o movilidad reducida, contemple herramientas que contribuyan a la gestión del tráfico e involucre en los diseños la integración operacional de los todos los sistemas de transporte público, entre otras finalidades.
- c) Establecer medidas orientadas a incrementar el uso de medios no motorizados y con empresas administradoras integrales encargadas de la operación.
- d) Generar alternativas al uso del automóvil.

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 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 (...)” el cual recomendó un nuevo modelo de organización del transporte público y la movilidad, y siguiendo las siguientes fases:

1. Preparación y establecimiento de objetivos prioritarios.
2. Diagnóstico de la situación actual,
3. Definición de objetivos específicos e indicadores, integrando la participación ciudadana.
4. diseño del plan.
5. Implantación.
6. Evaluación y ajuste del plan.

## 2.2 Secretaría de Movilidad

a) En su rol de Autoridad de Transporte, ejercer funciones de planificación, coordinación, organización, control y vigilancia sobre el transporte masivo en la ciudad de Cali.

b) Como organismo de la Administración Central Distrital de Santiago de Cali realizará las siguientes actividades:

- 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.

- Contrastar la información técnica, legal y financiera de los estudios con que cuenta la ciudad frente a las necesidades técnicas identificadas por la propia Secretaría 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 de transporte Colectivo, Mixto y servicios de camperos conforme a las necesidades de movilización de la población de Santiago de Cali.

- Promover, gestionar, y ejercer las actividades necesarias para alcanzar la reorganización del transporte público Colectivo y Mixto según las necesidades de movilización de los usuarios. Para ello podrá promover la celebración de convenios de colaboración empresarial entre empresas de transporte público, realizar modificaciones a los permisos de operación de las empresas de transporte público bajo su tutela administrativa etc.

- Proyectar los actos administrativos que se requieran con el objetivo de lograr mejoramiento del sistema de transporte público de Santiago de Cali.

- En conjunto con Metro Cali S.A. evaluar la pertinencia y los alcances de modificar el “Convenio Interadministrativo de Utilización de Vías y Operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali”, entre ellas suscritos una vez se adopte e implemente el Plan Integral de Movilidad Urbana.

- Participar en las mesas de trabajo que sean convocadas por METRO CALI S. A. para que, en armonía con el ejercicio de las funciones encomendadas desde los respectivos cargos, coordinen e impulsen la gestión propia que se deriva de la transformación del sistema de transporte público de Santiago de Cali.

## 2.3 Departamento Administrativo de Hacienda

a) Participar en las mesas de trabajo que sean convocadas por METRO CALI S. A. o por los demás actores intervinientes en el proceso de modificación del modelo del sistema de transporte público de Santiago de Cali.

b) Analizar el componente financiero de la Consultoría realizada por la empresa TRANSCONSULT Sucursal Colombia 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 (...)”. 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-.

c) De ser necesario, proyectar los Proyectos de Acuerdo Distrital de contenido financiero que deban ser tramitados ante la corporación distrital que requieran el nuevo sistema de transporte que establezca el PIMU.

### 2.3 Metro Cali S.A.

Posee el rol de Ente Gestor del SITM - MIO y concedente de los servicios de transporte Masivo, Patio-Talleres y del Sistema de Información Unificado de Respuesta (SIUR). Dentro del proceso de reorganización del sistema, deberá:

a) Convocar y realizar reuniones con los actores públicos y privados que intervienen o tienen interés en intervenir en el proceso de transformación del sistema de transporte de la ciudad de Santiago de Cali.

b) Analizar la información técnica, legal y financiera de los estudios con que cuenta la ciudad, de cara a implementar la reorganización de los servicios de transporte Masivo de la ciudad en un esquema de convivencia, complementariedad e integración entre el Sistema Integrado de Transporte Masivo y el transporte público Colectivo y Mixto.

c) Contrastar la información técnica, legal y financiera de los estudios con que cuenta la ciudad frente a las necesidades técnicas identificadas por la propia Entidad o validada por ella (en los casos en que sean análisis de otros agentes) al momento de proponer las modificaciones, a que haya lugar, a los contratos de concesión para mejorar los diseños operacionales de los servicios, conforme a las necesidades de movilización de la población de Santiago de Cali.

d) En conjunto con el distrito de Santiago de Cali- Secretaría de Movilidad, evaluar la pertinencia y los alcances de modificar el “Convenio Interadministrativo de Utilización de Vías y Operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali”, suscrito por ambas Entidades.



ARTÍCULO 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN. Las directrices aquí impartidas rigen para todas las entidades Públicas y dependencias que conforman el Distrito de Cali.



ARTÍCULO 4. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Santiago de Cali, a los 18 días del mes de octubre de 2022.

JORGE IVÁN OSPINA GÓMEZ

Alcalde de Santiago de Cali

<NOTAS DE PIE DE PÁGINA>

1. Corte Constitucional, Sentencia C-391/19

2. "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"

**3. "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte"**

4. CONPES 3504 y 3767

5. Ley 1955 de 2019

6. 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. Establece 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.

7. INFORME EJECUTIVO Y PLAN DE IMPLEMENTACIÓN, agosto 22, Transconsult



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**