



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

**SANTIAGO DE CALI
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN MUNICIPAL
SUBDIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DEL TERRITORIO**

Proyecto de Decreto
**“POR EL CUAL SE ACTUALIZA EL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD
URBANA DE SANTIAGO DE CALI ADOPTADO MEDIANTE EL
DECRETO 0615 DE 2008, QUE INCLUYE EL PLAN DE
ESTACIONAMIENTO, Y SE ESTABLECEN OTRAS DISPOSICIONES”**

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA

ELENA LONDOÑO GÓMEZ
Directora Departamento Administrativo de Planeación Municipal

Santiago de Cali. Noviembre 6 de 2018



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

1. INTRODUCCIÓN

En el contexto internacional, los Planes de Movilidad Urbana (PMU) reciben diversas denominaciones y definiciones, todas ellas enmarcadas en el concepto de movilidad sostenible. En el contexto latinoamericano, resulta relevante la definición del Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) el cual plantea que *“un Plan Integral de Movilidad es un plan para organizar a largo plazo la movilidad sustentable de una ciudad, que establece jerarquías de la movilidad sustentable, por lo que da prioridad al peatón y al ciclista. Además, impulsa usar el transporte público, desincentiva el uso del automóvil y permite la participación de sus ciudadanos en su elaboración y seguimiento”* (ITDP, 2013)

A este respecto, Loo y Chow (2006) plantean que la definición de movilidad sostenible más extendida es aquella establecida por la World Commission on Environment and Development en 1987 según la cual es aquella que “satisface las necesidades del presente sin comprometer las posibilidades de futuras generaciones de satisfacer las suyas”.

En Colombia, el Plan de Movilidad Urbana (PMU) como instrumento maestro de planificación de la movilidad con enfoque de sostenibilidad, se introduce en nuestra legislación en la Ley 1083 de 2006 *“Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”*. Se hace explícita la prelación que deberán tener los modos de transporte alternativos (peatón y bicicleta) y los sistemas de transporte público sobre los modos de transporte particular.

A la fecha, el desarrollo de la legislación nacional no aporta un cuerpo normativo claro que establezca los alcances, contenidos y aspectos metodológicos que deba cumplir un Plan de Movilidad Urbana, de manera que se ajuste al objetivo propuesto y en el marco de la realidad de las ciudades colombianas.

En relación con lo anterior, en el contexto del Municipio de Cali, el enfoque de planificación de la movilidad sostenible que plantea la Ley 1083 de 2006 (que incluye todos los modos de transporte: peatón, bicicleta, transporte público y transporte privado) representa un enorme reto, no sólo porque el Municipio ha tenido una reciente tradición de planificación de la movilidad sino porque esta ha respondido claramente al enfoque tradicional en el cual el transporte privado ha tenido la prioridad, como así lo evidencia el “Plan Vial, de Tránsito y Transporte”



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

del año 1993 (Acuerdo Municipal 013 de 1993), el cual tiene énfasis en infraestructura vial para el transporte privado. Lo anterior plantea la necesidad de contar con un instrumento de planificación que integre todos los modos de transporte.

En lo que respecta a los Planes de Movilidad Urbana derivados de la Ley 1083 de 2006, el Municipio de Santiago de Cali cuenta con el Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) del 2008, el cual fue adoptado como resultado de la orden impartida por el Tribunal Contencioso Administrativo, en Sentencia de Segunda Instancia de 15 de septiembre de 2008 - Acción de Cumplimiento con radicación No. 2008-00185-01, mediante Decreto Municipal 615 de 10 de noviembre de 2008, *“Por medio del cual se adopta el Plan Integral de Movilidad Urbana del municipio de Santiago de Cali, en los términos ordenados en la Sentencia emitida por el Tribunal Contencioso Administrativo dentro de la Acción de cumplimiento con radicación 2008-00185-00”*. Si bien se dio la adopción de dicho Plan de Movilidad Urbana y este fue ratificado como tal por el Tribunal, su alcance, contenido y metodología, en la actualidad no se ajusta a lo establecido a nivel internacional, en especial, a los altos estándares en la formulación de dichos instrumentos.

Desde la perspectiva de cada uno de los modos de transporte; peatón, bicicleta, transporte público y transporte privado, cabe anotar que los modos conocidos como más sostenibles (peatón, bicicleta y transporte público) presentan indicadores deficientes que sustentan la necesidad de darles un mayor impulso.

En el caso de la movilidad peatonal, la cual representa el 32% de los viajes diarios, apenas el 17% de la red de andenes del Centro Histórico y el 8% de la red de estratégica de andenes a nivel de ciudad se encuentre en buen estado físico. Y si bien el 95% de la red troncal de andenes se encuentra en buen estado físico, dicho indicador obedece a que sobre dichos corredores se hizo un mejoramiento integral de los andenes como parte del proceso de implementados de los corredores troncales del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO.

En el caso de la movilidad en bicicleta, la cual moviliza el 4,5% del total de viajes diarios, presenta un déficit cuantitativo y cualitativo de infraestructura, apenas 30 Km de ciclo-rutas implementados, de los cuales el 66% presenta señalización deficiente o inexistente, el 22% presentado mal estado físico de la superficie y el 100% son tramos sin articulación o conexión.

En el caso de la movilidad en transporte público, la cual moviliza el 21% de los viajes diarios, la ciudad ha hecho una gran apuesta con la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO, el cual inició operaciones en



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

marzo de 2009. No obstante, dado que las proyecciones de demanda no se han cumplido (hoy moviliza cerca del 50% de la demanda proyectada) y que lo que se recauda por la venta de tiquetes no alcanza para cubrir lo que cuesta ofrecer el servicio, ha terminado afectado la calidad de prestación del servicio por parte de los cuatro concesionarios del sistema.

Dicha crisis del SITM-MIO se viene desarrollando en el marco de una política pública nacional basada en el concepto de “Auto-sostenibilidad” de los sistemas de transporte masivo en Colombia establecido en la Ley 86 de 1989 y ratificado por la Ley 310 de 1996, en el cual se establece que la operación de los SITM no deben requerir inyección de recursos de origen público en tanto que los costos asociados a esta deben ser cubiertos con el recaudo por venta de tiquetes.

Afortunadamente, la Ley 1753 de 2015 cambió dicho marco legal, introduciendo el concepto de “Sostenibilidad”, que implica el diseño de un esquema de financiación sostenible en el tiempo, con base no solo en el recaudo sino también de otras fuentes de financiación de orden territorial.

Adicionalmente, en lo que respecta al transporte público, también cabe mencionar que en la ciudad aun opera el Transporte Público Colectivo (TPC) Tradicional en rutas que le hacen competencia al transporte masivo, y que se presenta un auge del transporte informal. De igual manera, vale la pena destacar que aún no se cuenta con un sistema ferroviario de mediana-alta capacidad para el ámbito urbano y metropolitano, y que el transporte intermunicipal de corta distancia no está integrado con el SITM-MIO.

En lo que respecta a la movilidad en transporte privado (vehículo particular y moto particular), la cual moviliza el 30% de los viajes diarios, se puede destacar el hecho de que a pesar de los esfuerzos en dotación de infraestructura que han realizado los últimos gobiernos locales todavía se presenta un déficit marcado sobre todo en la zona sur de la ciudad (UPU 14 –Comuna 22- y UPU 15 –Área de Expansión Urbana-), destaca también la necesidad de una modernización de la red de semáforos de la ciudad. Por otro lado, el acelerado crecimiento de la tasa de motorización en los últimos 10 años, plantea la dificultad de dotar infraestructura al mismo ritmo al que crece el parque automotor, considerando que el escenario tendencial de futuro indica que tendremos el doble de vehículos particulares y el triple de motos particulares.

En la situación actual el 43% de la red vial se encuentra con los niveles de congestión más críticos (Nivel de Servicio E y F), las proyecciones de futuro plantean un escenario mucho más complejo. Por último, si bien el Municipio ha



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

implementado la medida de Restricción de Circulación de Vehículos (conocida como “pico y placa”), vale la pena anotar que tiene un precario desarrollo en la formulación e implementación de instrumentos de Gestión de la Demanda de Transporte para incidir en el comportamiento de los usuarios del transporte privado, esa es una línea de trabajo que debe ser fortalecida en la Administración Municipal, entendiendo que deben estar acompañadas de un fortalecimiento del transporte público.

Lo anterior, permite dimensionar la necesidad de acometer acciones para transformar el tradicional modelo de movilidad hacia uno más sostenible, lo cual pasa por un fomento decidido de los modos de transporte más sostenible (peatón, bicicleta y transporte público).

En este sentido, de conformidad con la visión de ciudad del POT y el modelo de ordenamiento, el Plan Integral de Movilidad Urbana (en adelante PIMU) para el Municipio de Santiago de Cali, se plantea como un Plan Maestro y principal instrumento de planificación en materia de movilidad, el cual permitirá articular la política de ordenamiento territorial con las políticas públicas del sector movilidad en el ámbito urbano.

Por ello, en el marco del presente Acuerdo Municipal, el Plan de Movilidad Urbana, en el contexto de ciudades colombianas y en especial, para Santiago de Cali, será entendido como *“un instrumento de planificación integral de la movilidad que provee un diagnóstico documentado, establece un escenario objetivo y propone una selección de medidas acordes con éste, todo ello en el marco de la promoción de una movilidad más sostenible, eficiente, equitativa y segura, y con un enfoque de planificación participativa”* (González-Guzmán, 2012).

Lo anterior plantea con claridad el mayor nivel de detalle y rigor técnico que este instrumento tiene respecto al tratamiento de la movilidad en la planificación general a la cual pertenece el Plan de Ordenamiento Territorial. Es decir, el presente PIMU busca un desarrollo técnico de mayor precisión de las grandes líneas tratadas en materia de movilidad en el marco del POT.

El vigente Plan de Ordenamiento Territorial adoptado mediante Acuerdo Municipal 0373 de 2014 (en adelante: POT) determina tres aspectos principales respecto al Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU):

- a) En su artículo 200 establece el requerimiento de un mayor desarrollo técnico y precisión en el sistema de movilidad.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

- b) En su artículo 215 establece el requerimiento de que en el marco del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) se debe formular un Plan Maestro de Estacionamientos.
- c) En su artículo 513 (Parágrafo 1) establece el requerimiento de que el Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) deberá ser formulado por la Administración Municipal y adoptado por Acuerdo Municipal en un término no mayor a tres años después de la adopción del POT.

Cabe anotar que el segundo requerimiento literal b) está en consonancia con la Ley 1083 de 2006, la cual, en su artículo 2 literal f), establece que los Planes de Movilidad Urbana deberán *“incorporar un Plan Maestro de Parquaderos, el cual deberá constituirse en una herramienta adicional para fomentar los desplazamientos en modos alternativos de transporte”*.

Así, la revisión del PIMU, a la que se hace referencia aquí, es un procedimiento de carácter técnico y jurídico que se ha llevado a cabo con el fin principal de actualizar, modificar o ajustar los contenidos y normas del adoptado en 2008 de manera que se asegure su orientación hacia el objetivo del fomento de un modelo de movilidad más sostenible y en consonancia con el modelo territorial adoptado en el POT 2014.

Para el caso del Municipio de Santiago de Cali, dado que el vigente PIMU fue adoptado hace casi una década por medio del Decreto Municipal 0615 de 2008 y que se llevó a cabo la revisión del POT en el 2014 (Acuerdo Municipal 0373 de 2014), se hace necesario, por disposición legal, adelantar un proceso de revisión ordinaria de los contenidos de corto, mediano y largo plazo del PIMU. Esto, con el fin de actualizarlo, modificarlo y ajustar sus contenidos y normas de manera que se adecúe al objetivo del fomento de un modelo de movilidad más sostenible y en consonancia con el modelo territorial adoptado por el Municipio en el POT.

En el marco de este proyecto de Decreto adoptaremos una definición de movilidad sostenible que trascienda la generalidad del concepto original de desarrollo sostenible, y se enfoque en la particularidad del sector transporte señalando líneas de acción estratégicas; como la que sigue: *“La movilidad sostenible es aquella que satisface la necesidad que una sociedad tiene de trasladar a las personas y mercancías de manera accesible, eficiente y segura, con el fin de aumentar la capacidad de adaptación al cambio climático”* (Centro de Estudios Urbanos CEU - UNIMAYOR, 2016).



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

2. JUSTIFICACIÓN

Con la promulgación de la Ley 1083 de 2006, Colombia se suma a la lista de países del mundo en los cuales se ha establecido como política pública el enfoque de movilidad sostenible, en el cual se da prioridad a los modos de transporte más sostenibles como los son la movilidad no motorizada (peatón y bicicleta) y la movilidad en transporte público por encima de los modos de transporte privado (vehículo particular y moto particular).

Dicho enfoque vanguardista implica enormes retos para la Administración Municipal de Santiago de Cali, en tanto que se trata no solo de la formulación de política pública y su reglamentación a través de un Plan Maestro, sino que se trata a la vez de la hoja de ruta que nos guiará en un proceso de transformación del paradigma de movilidad basado en el transporte privado que nos ha regido durante décadas y que ha dejado impactos negativos importantes en términos de congestión, contaminación y accidentalidad entre muchos otros.

En este contexto cobra todavía mayor relevancia el papel del transporte masivo en tanto que éste debe ser el modo de transporte que movilice la mayor parte de los viajes de mediana y larga distancia al interior del municipio, viajes que requieren de medios motorizados. Esto implica no solo hablar de la oferta de infraestructura y servicios de transporte masivo sino también del esquema de financiación que haga posible su sostenibilidad a través del tiempo y de manera que la calidad de su servicio no se vea necesariamente condicionado a resultados superavitarios.

El Proyecto de Decreto Municipal *“POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI ADOPTADO MEDIANTE EL DECRETO 0615 DE 2018, QUE INCLUYE EL PLAN DE ESTACIONAMIENTO; Y SE ESTABLECEN OTRAS DISPOSICIONES”*, en cuanto a su justificación normativa, se realiza en cumplimiento a Ley 1083 de 2006 y al Plan de Ordenamiento Territorial (Acuerdo Municipal 0373 de 2014), que con base en la necesidad de reglamentar el sistema de movilidad y sus diversos componentes determinaron la necesidad de formular y ejecutar un Plan Maestro de Movilidad Urbana para dicha finalidad.

Así mismo, dicho Proyecto de Decreto Municipal tiene su base principal en la necesidad de reglamentar mediante un Plan Maestro las disposiciones generales que en materia del sistema de movilidad y sus diversos componentes estableció el Acuerdo Municipal 0373 de 2014 (Revisión Ordinaria del POT).

El Plan Maestro de Movilidad (Plan Integral de Movilidad Urbana), se ejecutará a través de los Planes Especiales de Logística Urbana y Transporte de Carga



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

(PELUTC), de Seguridad Vial (PELSV), de Accesibilidad Universal en el Sistema de Movilidad (PEAUSM), de Gestión de la Demanda de Transporte (PEZGDT) y de Gestión del Estacionamiento (PEZGE), y los demás que determine la Administración Municipal, que constituyen instrumentos desarrolladores de la planificación del Acuerdo 0373 de 2014 y de la movilidad en general. Éstos tienen como objeto abordar con mayor detalle un determinado subsistema de movilidad o un aspecto transversal de diversos subsistemas de movilidad.

Tal es el caso del primer Plan Especial de Estacionamientos que se incluye en este proyecto de Decreto, su finalidad es adecuarse a las necesidades de planificación derivadas de las dinámicas urbanas del Municipio en los aspectos de movilidad relacionados con la gestión, ordenación y regulación de las zonas de estacionamientos de la ciudad en vía pública y por fuera de vía pública.

Así, dicho proyecto de Decreto Municipal se plantea con base en la inminente necesidad de precisar y desarrollar técnicamente los contenidos generales que en materia de movilidad, se incluyeron en la revisión ordinaria del POT en 2014.

Entre los aspectos que justifican la necesidad de precisión y desarrollo técnico del Sistema de Movilidad de la ciudad se destacan los siguientes:

2.1 Transformación hacia una movilidad sostenible:

La necesidad de acometer acciones efectivas encaminadas a reorientar el reparto modal de los viajes diarios, de manera que se incremente la participación de los modos no motorizados (peatón y bicicleta) y el transporte público en el total de viajes realizados, disminuyendo los viajes en transporte privado (vehículo particular y moto particular).

Los resultados de la Encuesta de Movilidad de 2015 muestran que en el municipio de Cali se realizan 3.603.297 viajes en un día típico, los cuales se caracterizan así:

- 37,1% (1.337.972) se realizan en modos de transporte no motorizados (Peatón 32,6% y Bicicleta 4,5%),
- 30,8% (1.110.849) en transporte privado (automóvil 14,5% y Moto 16,3%),
- 21,4% (772.261) en transporte público colectivo,
- 5,7% (205.834) en transporte público individual,
- 2,7% (97.769) en transporte especial,
- 2% (73.740) en transporte informal y
- 0,2% (5.503) restante corresponde a vehículos de tracción animal y otros.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Así, la situación actual muestra que el vehículo particular y la moto particular representan juntos el 30,8% del total de los viajes, mientras el transporte público colectivo legal (SITM-MIO, Transporte Público Colectivo Convencional y Transporte Público en Camperos) representa apenas un 20,7% de los viajes realizados.

Lo cual hace urgente no solo tener un norte claro, sino también una hoja de ruta con base en distintos programas y proyectos cuidadosamente seleccionados que permitan avanzar hacia el objetivo de revertir dichos porcentajes del reparto modal que atiendan la finalidad de consolidar un sistema de movilidad sostenible.

En cuanto a transportes no motorizados la mayoritaria participación modal evidenciada, implica la mejora sustancial de la infraestructura y la adaptación de la ciudad para garantizar plena accesibilidad universal y un aumento progresivo de uso de la bicicleta como alternativa de transporte.

2.2 Las limitaciones en la actual concepción de “Sistema de Movilidad”

La necesidad de abordar el Sistema de Movilidad desde una concepción más integral, que abarque no solo los diversos modos de transporte a manera de subsistema, sino que, además, incorpore como subsistema el conjunto de dispositivos tecnológicos para la regulación, monitoreo y control del tráfico.

En particular, el subsistema relacionado con el transporte público, requiere una visión más amplia que trascienda al concepto del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO como elemento único del transporte público a nivel urbano y metropolitano, y entienda el transporte público, tanto urbano como éste en su relación con el ámbito metropolitano, desde la sinergia entre diversos sistemas tanto rodados como ferroviarios desde la perspectiva de integración física, operacional y tarifaria.

De igual manera, en el subsistema relacionado con la movilidad en bicicleta, se debe superar el concepto de “ciclo-ruta” como aquel que abarca toda la infraestructura para la movilidad en bicicleta y avanzar hacia el concepto de ciclo-infraestructura (para la movilidad y el estacionamiento), el cual incluye las diversas tipologías de ciclo-infraestructura, tomando como referencia la reciente “Guía de Ciclo-Infraestructura para Ciudades Colombianas” (Ministerio de Transporte, 2016), el cual, para su



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

implementación deberá adecuarse para adaptarse a la realidad de la ciudad construida (suelo urbano) de la ciudad de Cali.

Por ello, entre otros aspectos relacionados, se debe entender que el Sistema de Movilidad está compuesto por los siguientes subsistemas:

a) Subsistema de Movilidad Peatonal (SMP)

El Subsistema de Movilidad Peatonal está compuesto por la infraestructura vial destinada para el desplazamiento de peatones, ya sea de manera exclusiva o en coexistencia con otros modos, así como otros elementos constitutivos del espacio público, y todos los dispositivos y elementos dispuestos para garantizar la seguridad vial y la accesibilidad universal.

b) Subsistema de Movilidad en Bicicleta (SMB)

El Subsistema de Movilidad en Bicicleta está compuesto por las diferentes tipologías de infraestructura vial para el desplazamiento, la infraestructura para el estacionamiento de tipo estándar e intermodal, el servicio de bicicleta pública o compartida, el servicio de asistencia al ciclista, y todos los dispositivos y elementos dispuestos para garantizar la seguridad vial y la accesibilidad universal.

Con el fin de adaptarse a la vigente “Guía de Ciclo-Infraestructura para Ciudades Colombianas” (Ministerio de Transporte, 2016) y posteriores, en el Municipio de Santiago de Cali se incorporan las siguientes tipologías de ciclo-infraestructura para el desplazamiento:

- Ciclorruta
- Ciclobanda
- Banda Ciclopreferente
- Carril Ciclopreferente
- Carril con Tránsito Calmado
- Carril Bus-Bici
- Circulación a Contraflujo
- Uso Autorizado de Vías y Zonas Peatonales

De igual manera, en el Municipio de Santiago de Cali se incorporan las siguientes tipologías de ciclo-infraestructura para el estacionamiento:

- Ciclo-Estacionamiento Estándar
- Ciclo-Parqueadero Intermodal



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

c) Subsistema de Movilidad en Transporte Público (SMTPub)

El Subsistema de Movilidad en Transporte Público está compuesto por los diversos modos de transporte (terrestre automotor, ferroviario, fluvial y cable) de uso público y sus elementos constitutivos, que en el marco de una integración física, operacional y tarifaria, participan de manera sinérgica para satisfacer la demanda de viajes de pasajeros dentro del Municipio de Cali y entre éste y sus municipios vecinos; incluyendo todos los dispositivos y elementos dispuestos para garantizar la seguridad vial y la accesibilidad universal.

El Municipio de Santiago de Cali propenderá por la consolidación y fortalecimiento de un Subsistema de Movilidad en Transporte Público que comprenda los siguientes componentes:

- Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM-MIO)
- Sistema de Transporte Complementario de la Zona de Ladera (STC-Ladera)
- Sistema de Transporte Complementario Intermunicipal de Corta Distancia (STC-Intermunicipal)
- Sistema Ferroviario Urbano - Metropolitano
- Sistema de Transporte Fluvial del Río Cauca (STF-RíoCauca)
- Sistema de Transporte Mixto (ST-Mixto)

d) Subsistema de Movilidad en Transporte Privado (SMTPri)

El Subsistema de Movilidad en Transporte Privado está compuesto por la infraestructura de la red vial, en todas sus clasificaciones, y la red de estacionamientos en vía y fuera de vía pública, destinados en especial al vehículo particular y la moto particular y, en general, a todas las modalidades de transporte (pasajeros, carga y mixto); incluyendo todos los dispositivos y elementos dispuestos para garantizar la seguridad vial y la accesibilidad universal.

En desarrollo del artículo 208 del Acuerdo Municipal 0373 de 2014, se entiende que la red vial presenta la siguiente clasificación y jerarquización:

- Vías Inter-Regionales (VIR)
- Vías Urbanas
 - Vías Arterias Principales (VAP)



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

- Vías Arterias Secundarias (VAS)
- Vías Colectoras (VC)
- Vías Locales (VL).
- Vías de Integración Rural (VIRu)

Todas las vías que conforman el Anillo Vial Perimetral Urbano y las vías de trasvase entre los costados oriente y occidente de éste, quedarán clasificadas como Vías Arterias Principales (VAP) dado el carácter estructurante del anillo y su trasvase en la red vial de la ciudad.

e) Subsistema de Logística y Transporte de Carga (SLTC)

El Subsistema de Logística y Transporte de Carga está compuesto por todos los corredores de transporte de carga en los diversos modos de transporte (terrestre automotor, ferroviario, fluvial), las zonas de cargue y descargue, la infraestructura de almacenamiento, los nodos logísticos y de intercambio, la tecnología informática y de comunicaciones; al igual que todos los dispositivos para garantizar la seguridad vial y la mitigación del impacto ambiental.

f) Subsistema de Regulación, Monitoreo y Control (SRMC)

El Subsistema de Regulación, Monitoreo y Control está compuesto por todos los elementos de infraestructura, dispositivos, hardware y software requerido para la eficiente y efectiva aplicación de tecnologías de informática, información y comunicaciones para la gestión integral y en tiempo real de vehículos y redes que involucran el desplazamiento de personas y bienes; todo ello en el marco del fomento de la seguridad vial y la accesibilidad universal.

Es fundamental remarcar que la “Accesibilidad Universal” y la “Seguridad Vial”, son conceptos transversales a todos los subsistemas y que, en el marco de la legislación vigente, deben ser garantizados por la Administración Municipal a través de la formulación de políticas públicas y sus planes maestros, entre los cuales se encuentra el Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU).



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

2.3 Las externalidades negativas de la movilidad

Entre las externalidades negativas del actual modelo de movilidad tienen gran relevancia: la congestión, la accidentalidad y la contaminación ambiental.

Congestión

La congestión es una condición interna del funcionamiento del sistema que alarga la permanencia de vehículos en las calles en un esquema de recorridos cortos que aumentan la contaminación, el ruido, tiempos de viaje y el estrés de los conductores, reduciendo no solo la calidad de vida de los ciudadanos deteriorando la imagen de la ciudad (PMU-Barcelona 2013-2018).

Estos efectos de la congestión y en particular el aumento en los tiempos de viaje, provocan disfunciones sociales y económicas, entre las que se encuentran, pérdidas de tiempo productivo, reducción de la fiabilidad de las cadenas de transporte, disminución en la velocidad y eficiencia del subsistema de transporte público (PMU-Barcelona 2013-2018).

La congestión, al mismo tiempo, actúa de freno en el uso del vehículo privado y, por tanto, su aumento no tiene porqué resultar globalmente en un empeoramiento del sistema, cuando éste viene asociado a proyectos de gestión de la demanda y mejoramiento en las condiciones de movilidad para modos alternativos de transporte (PMU-Barcelona 2013-2018).

En lo que respecta a Santiago de Cali, se han realizado diferentes estudios que permitan cuantificar el nivel de congestión; así para el año 2015 se realizó un levantamiento de las condiciones de operación de la infraestructura existente, y en el año 2016 se hizo la actualización del modelo de transporte privado basado en entornos de simulación; éste indicó que solo en la hora de máxima demanda de la mañana se realizan 72.490 viajes en automóvil, lo que equivale cerca del 13% total de los viajes en el día en este modo de transporte y 67.762 viajes en motocicleta que es cercano al 11% del total de viajes diarios en este modo de transporte.

Esta concentración de viajes en las horas punta hace que la infraestructura vial instalada sea insuficiente en algunos tramos específicos, en los cuales la relación entre el volumen vehicular y la capacidad vial es hasta de 2,83 veces, solo en las vías arterias primarias y hasta 3,49 veces en el resto del subsistema (Resultado modelo de transporte), que por efecto dominó



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

retrasan las condiciones generales de toda la red, aumentando los tiempos de viaje de todos los usuarios.

De la misma forma el estudio registra que los tiempos de viaje promedio en automóvil son de 41,03 minutos y en motocicleta son de 36,52 minutos; que la velocidad promedio sobre los tramos viales es de 19,8 km/h con un nivel de servicio F sobre las vías arterias primarias, 23,74 km/h y nivel de servicio C sobre las vías arterias secundarias, 22,28 km/h y nivel de servicio B sobre las vías colectoras y 29,56 km/h con nivel de servicio D en los accesos a la ciudad. Este resultado muestra la poca capacidad operativa sobre el subsistema, sobre todo en las vías arterias principales, que por sus características son las que alojan alto flujo vehicular y conectan los diferentes complejos comerciales y/o industriales de impacto urbano.

Si se tiene en cuenta que la tasa de crecimiento promedio anual de vehículos matriculados es del 7% y del 10% para las motos (Datos CDAV mayo 2017, promedio tasa crecimiento 2005-2016), se hace indispensable realizar cambios no solo en la red de transporte sino también en los patrones de viajes que permitan un uso óptimo de la infraestructura instalada.

Accidentalidad

La accidentalidad vial en Colombia ha venido cobrando importancia en las actuaciones por parte de las entidades públicas y privadas, ya que es un hecho que involucra especialmente la vida y salud de las personas en la coexistencia con la infraestructura vial y los vehículos que transitan en ella. En el año 2016 en Santiago de Cali, se registraron 16.699 eventos de accidentalidad vial (eventos registrados con daños, heridos y víctimas fatales), presentando una reducción del 4% (626 eventos) con respecto a los registrados en el 2015 (17.325 eventos). (Cifras: Centro de Diagnóstico Automotor del Valle, CDAV-2016).

En Cali se registraron 12.387 heridos en 2016, 1.276 menos que el año inmediatamente anterior lo que equivale a una disminución del 9%. (CDAV-2016). Por el contrario las víctimas fatales en accidentes de tránsito en la ciudad presentaron un incremento del 0.3% pasando de 320 en 2015 a 321 en 2016 (Cifras: Observatorio de Seguridad Vial de la Secretaría de Movilidad, OSV-2016). Los peatones lideran la lista de los actores más vulnerables en la vía, con más registros de víctimas fatales en 2016, estos muertos corresponden en promedio al 40%, seguidos de los motociclistas con un 33% y los ciclistas con el 12% (OSV-2016).



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

En Cali, la tasa de morbilidad para el año 2016 fue de 517 heridos por cada 100.000 habitantes. Según los registros de los últimos 6 años (2011-2016), a partir de la vigencia 2013 se presenta una tendencia decreciente y sostenida, registrando una reducción de alrededor del 43%, pasando de 902 heridos en accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes en 2013 a 517 en 2016 (CDAV-2016).

La tasa de mortalidad para el año 2016 se ubicó en 13,4 víctimas fatales por cada 100.000 habitantes. No obstante de acuerdo con los registros de los últimos 6 años (2011-2016) durante el período 2012-2014 se presentó una reducción del 10%, pasando de 12,2 víctimas fatales por cada 100.000 habitantes en 2012 a 11,0 en 2014. Por lo tanto, se aprecia un incremento en los dos últimos años (2015-2016), alcanzando en 2015 el punto máximo con 13,5 víctimas fatales por cada 100.000 habitantes (OSV-2016).

Si no se realiza ninguna intervención por parte de las autoridades de transporte en la ciudad, la tendencia futura de la tasa de mortalidad para el año 2030 se estima en ocho (8) víctimas fatales en accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, lo que corresponde a una reducción del 40% respecto al año 2016. No obstante por tratarse de vidas humanas, sigue siendo un indicador que muestra una urgencia en la formulación de estrategias que mitiguen la reducción de muertes asociadas a accidentes de tránsito.

Por lo anterior, el Plan Integral de Movilidad Urbana para Cali, adopta la meta de reducción de víctimas fatales en accidentes de tránsito establecida en el Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia en el periodo 2013-2021, el cual establece que las ciudades con más recursos físicos y humanos (Bogotá, Cali, Medellín y Barranquilla) deben alcanzar una tasa de mortalidad de 5,5 víctimas fatales por cada 100.000 habitantes. Para lograr dicha meta, el PIMU - Visión 2030 plantea la necesidad de disminuir la tasa de mortalidad en un 6,37% anual, lo que equivale al 51,5% en 11 años.

Contaminación ambiental

Las emisiones de componentes contaminantes representan otra externalidad de la movilidad, los vehículos automotores son los principales emisores de óxidos de nitrógeno, pero también de monóxido de carbono, hidrocarburos no quemados, oxidantes fotoquímicos, partículas en suspensión, dióxido de azufre y compuestos orgánicos volátiles. En el estudio *“Fortalecimiento tecnológico de la red de monitoreo de calidad del aire y evaluación de la contaminación atmosférica de la ciudad de Santiago*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

de Cali” realizado por la firma K2 en el año 2012, se obtuvieron los resultados de emisiones por fuentes móviles medidos en toneladas por año.

En Cali, las mayores emisiones de material particulado son generadas por las motos aportando un 89% del total de las emisiones generadas en la ciudad, este porcentaje pertenece a 3.560 toneladas al año. Los óxidos de nitrógeno son generados en proporciones similares por los diferentes tipos de vehículos, el 31% (7.400 Ton/año) de las emisiones de este contaminante son generadas por los taxis, seguido por los autos (5.400 Ton/año) y los buses (5.120 Ton/año) con porcentajes de 23% y 22% respectivamente, este contaminante es emitido en menor proporción por las motos a diferencia del material particulado, compuestos orgánicos volátiles (68%) y monóxido de carbono (31%) que es en donde realiza los mayores aportes.

Los óxidos de azufre al igual que los óxidos de nitrógeno y dióxido de carbono son emitidos en mayor proporción por los taxis, haciendo aportes del 36%, 31% y 32% respectivamente. Después de los Taxis los autos son los que realizan mayores aportes con emisiones de 76 Ton/año. Las camionetas y los buses emiten en proporciones similares este contaminante (40 Ton/año). Los menores aportes de este contaminante lo hacen las motos y los camiones con aportes del 4,7% y 4,1% respectivamente.

Más del 50% de las emisiones de compuestos orgánicos volátiles son generados por las motos, seguidos de las generadas por los taxis y los autos con aportes de 12% y 10% del total. Los camiones con 1,4% (1.166 Ton/año) son los que realizan los menores aportes de este contaminante.

Las mayores emisiones de óxido de carbono son generadas por la moto con un 31% (116.111 Ton/año) en promedio, seguido del transporte público individual (taxi) con el 22% (83.830 Ton/año) y un 18% (67.430 Ton/año) de los autos y finalmente el transporte público colectivo (buses) con el 15%. Los camiones al igual que en otros contaminantes son los vehículos que emiten menos emisiones, pero esto se debe a que este tipo de transporte no se encuentra en una gran proporción.

En Cali, el dióxido de carbono es el que más aporta a las emisiones contaminantes generando aproximadamente 2.534.290 Ton/año, correspondiente al 84% de las emisiones totales, los mayores generadores son los taxis con el 32% de las emisiones, el 45% es generado entre automóviles y los buses y el 24% restante es generado por camionetas, camiones y motos.

Este objetivo que plantea el PIMU – visión 2030 es reducir en un 20% las emisiones de CO₂eq por fuentes móviles con respecto al 2015, objetivo que



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

hace parte de los compromisos adquiridos por Colombia en la Convención Marco sobre el Cambio Climático donde se firmó el Acuerdo de París COP 21 adoptado el 12 de diciembre de 2015, en el cual se establecen medidas para disminuir las emisiones de Dióxido de Carbono (CO₂).

2.4 Desarrollo de directrices y planeación del estacionamiento

Durante décadas el tema del estacionamiento de uso público en vía y fuera de vía pública ha estado carente de una política pública en sus componentes de ordenamiento (localización espacial), regulación (reglas de uso por franjas horarias y tipo de vehículos) y tarificación (cobro por el uso).

Como resultado, la oferta de estacionamiento en vía pública y fuera de vía pública no se ajusta a las necesidades de cada zona, se hace un uso ineficiente del estacionamiento disponible y sobre todo, no se consolida la función del estacionamiento como instrumento de gestión de la demanda para favorecer patrones de movilidad más sostenibles a partir de desincentivar el uso generalizado del transporte privado y fomentar el uso de transporte público.

La “Gestión del Estacionamiento”, como concepto y línea de trabajo, hace referencia a una variedad de estrategias y medidas que fomentan una oferta racional y ordenada, un uso eficiente, una mejora de la calidad del servicio y una mejora del diseño del estacionamiento existente y futuro; todo ello en pro de una minimización de las externalidades negativas que este genera o puede generar en su ámbito de influencia. La Gestión del Estacionamiento incluye los siguientes aspectos: (i) Ordenación del Estacionamiento, (ii) Regulación del Uso del Estacionamiento y (iii) Tarificación del Estacionamiento.

De igual manera, se hace operativa a través de la delimitación de Zonas de Gestión del Estacionamiento, entendidas como aquellas zonas delimitadas espacialmente, aglutinando sectores con características similares en cuanto a conflictos de estacionamiento, con el fin que sean sujeto de una implementación de un paquete específico de estrategias y medidas de gestión del estacionamiento.

Por lo anterior, las Zonas de Gestión del Estacionamiento para el Municipio de Santiago de Cali se clasificarán en dos tipos: Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado (ZER) y Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento (ZGRE).



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Las Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado (ZER) son aquellas zonas de gestión en las cuales se presenta una alta demanda de estacionamiento ligado a intensas dinámicas de actividades urbanas de comercio y servicios entre otros, y en las cuales se requiere una gestión integral del estacionamiento de uso público en vía y fuera de vía pública con el fin de racionalizar y ordenar la oferta, optimizar su uso, mejorar la calidad del servicio y mitigar sus impactos negativos en su ámbito de influencia. Están contempladas en el Acuerdo Municipal 0373 de 2014 (Plan de Ordenamiento Territorial 2014) e incluidas en el Acuerdo Municipal 0396/2016 (Plan de Desarrollo Municipal 2016-2019).

Las Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento (ZGRE) son grandes zonas de gestión en las cuales, a pesar de que en general se presenta una baja demanda de estacionamiento, incluyen de manera puntual elementos urbanos (espacios o edificaciones) con mediana-alta movilidad generada, que hacen necesaria una gestión integral del estacionamiento en vía y fuera de vía pública con el fin de racionalizar y ordenar la oferta, optimizar su uso, mejorar la calidad del servicio y mitigar sus impactos negativos.

El desarrollo técnico en detalle de las directrices establecidas para cada una de las ZER y ZGRE se hará en el marco de los Planes Especiales Zonales de Gestión del Estacionamiento.

2.5 Fortalecimiento de los instrumentos de planificación de la movilidad

La poca profundidad de la normativa local vigente en lo referente a instrumentos de planificación de la movilidad (en cuanto a jerarquía, alcances, contenidos mínimos, entre otros aspectos), derivada en parte de la ausencia de una ley de movilidad sostenible que desarrolle dicho aspecto entre otros, debe ser superada y se debe adoptar una postura propositiva desde la Administración Municipal.

Para ello, en el Municipio de Santiago de Cali se requiere avanzar, como mínimo, en el establecimiento de los siguientes aspectos:

1. En el sector movilidad, el Plan Maestro es el instrumento de planificación que permite articular la política de ordenamiento territorial con



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

las políticas públicas del sector movilidad, ya sea en el ámbito urbano o en el ámbito rural.

En el ámbito urbano del Municipio de Santiago de Cali, el plan maestro de movilidad es el Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU). El PIMU deberá cumplir con lo siguiente:

- El Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU), como instrumento maestro en materia de movilidad en el ámbito urbano, responde por jerarquía al Plan de Ordenamiento Territorial como instrumento de planeación general; y se debe articular con planes maestros afines o complementarios.
- El Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU) debe contener, además de lo establecido sobre planes maestros en el artículo 513 del Acuerdo 0373 de 2014, una metodología, estructura y contenido técnico suficiente, que responda, como mínimo, a tres (3) grandes fases: análisis y diagnóstico, indicadores y escenarios, y plan de acción.

2. En el sector movilidad, los Planes Especiales son instrumentos de planeación, que tienen como finalidad efectuar una planificación de mayor detalle sobre un determinado subsistema de movilidad (de su conjunto o un componente de este) o de un aspecto transversal de diversos subsistemas de movilidad, enmarcado en un ámbito territorial de nivel municipal u otro determinado. Por tanto, los Planes Especiales son un desarrollo del Plan Maestro, y se caracterizan por la especialidad de su objeto y la mayor profundidad en la formulación de su plan de acción en lo que se refiere a programas y proyectos.

Los planes especiales serán, entre otros, los siguientes:

- Plan Especial de Logística Urbana y Transporte de Carga (PELUTC)
- Plan Especial Local de Seguridad Vial (PELSV)
- Plan Especial de Accesibilidad Universal en el Sistema de Movilidad (PEAUSM)
- Planes Especiales Zonales de Gestión del Estacionamiento (PEZGE)
- Planes Especiales Zonales de Gestión de la Demanda de Transporte (PEZGDT)



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

2.6 Desarrollo de los instrumentos alternativos de financiación de la movilidad sostenible

El avance hacia un modelo de movilidad más sostenible, mediante el fomento de los modos no motorizados (peatón y bicicleta) y el transporte público sobre el transporte privado, requiere un adecuado esquema de financiación que trasciende los esquemas tradicionales.

En el caso de la infraestructura vial para la movilidad peatonal y en bicicleta, la cual tradicionalmente ha recibido poca atención, su financiación se ha basado sobre todo en el presupuesto general del Municipio.

En el caso de la infraestructura para el transporte privado, componente que tradicionalmente ha recibido la mayor parte del esfuerzo en inversión, cabe destacar que el Municipio de Santiago de Cali tiene amplia experiencia en el uso de la “Contribución por Valorización” como instrumento de financiación de los grandes proyectos de infraestructura. El resto de proyectos, tanto de dotación como de mantenimiento, son financiados con base en el presupuesto general del Municipio.

En particular, el transporte público representa enormes retos, en tanto que la consolidación y fortalecimiento de una integración física, operacional y tarifaria de sistemas de transporte sinérgicos entre sí y con un alto nivel de servicio, requiere de la participación del sector público, no solo en su implementación sino también en su operación.

En este sentido es clara la legislación colombiana. Por una parte, la Ley 336 de 1996 *“Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte”*, la cual establece para el transporte público el carácter de *“servicio público esencial”* y que éste *“gozará de la especial protección estatal”* (artículos 4 y 5). En el mismo sentido, la Ley 1753 de 2015, artículo 31, establece que *“Los sistemas de transporte deben ser sostenibles. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, sumadas a otras fuentes de financiación de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos”*.

Lo anterior, deja sin peso el dogma de la “autosostenibilidad” de los sistemas de transporte público establecido desde la Ley 86 de 1989 (artículo 14), el cual se materializó en dejar en manos del mercado el servicio de transporte público, y redundó en que la calidad del servicio



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

dependía de la rentabilidad del negocio, siendo su expresión más negativa la guerra del centavo, sin restarle importancia al mal servicio prestado por los actuales concesionarios de operación del SITM-MIO.

En tal sentido, el de la sostenibilidad del transporte público, la Ley 1753 de 2015 establece, en su artículo 33, una serie de instrumentos alternativos de financiación que deberán ser desarrollados por las entidades territoriales. En su mayoría, instrumentos que buscan que los usuarios del transporte privado internalicen los costos de las externalidades negativas que generan en la sociedad y el ambiente, y que dicho recaudo sea usado para la financiación de la sostenibilidad de los sistemas de transporte masivo, esto bajo el concepto global de un subsidio cruzado desde el transporte privado hacia el transporte público.

En este sentido, para el Municipio de Santiago de Cali es fundamental avanzar, como mínimo, en los siguientes aspectos:

- Fortalecimiento de la Tasa por Congestión establecida en 2016
- Establecimiento de la Contribución por Estacionamiento de Uso Público
- Implementación de diversos instrumentos de captura de valor asociados al plusvalor relacionado con la infraestructura y servicio de transporte público masivo.
- Otros relacionados con el urbanismo: subasta de norma urbanística, cobro o aportes por edificabilidad adicional.
- Otros relacionados con estímulos tributarios (exención de impuestos, tasas y contribuciones) en lo relacionado con la compra de combustible y energías limpias en los sistemas de transporte masivo.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

3. LA ARTICULACIÓN CON EL PLAN DE DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI 2016-2019: CALI PROGRESA CONTIGO

El presente Acuerdo Municipal se enmarca, principalmente, en establecer la ruta para el desarrollo del Plan Maestro que permita crear la norma general y los lineamientos para el posterior desarrollo del Eje 2 “Cali Amable y Sostenible” que dentro de su objetivo “privilegia la movilidad sostenible, dándole prelación a los modos alternativos de transporte, bicicleta y peatón y al transporte masivo, a través del mejoramiento, mantenimiento y construcción de la malla vial. De igual forma retoma proyectos estructurales en materia de infraestructura vial que le apuntan a superar rezagos existentes. También se promueven la integración regional mediante la conexión vial con los municipios aledaños” y “apuesta en materia de espacio público es mejorar su calidad, a partir de la articulación de los diferentes actores que participan en su construcción, planteando la adecuación, dotación y control de estos espacios”

Igualmente, responde al Componente “2.1. Movilidad sostenible, saludable, segura y accesible”, y apunta al cumplimiento del Programa 2.1.1 Movilidad Peatonal, que “tiene como propósito el fomento de la movilidad peatonal de manera segura y accesible, mediante la dotación, mejoramiento y optimización de la red de aceras. Las intervenciones propuestas se formulan con base en la identificación de redes o itinerarios peatonales de especial importancia en la ciudad como lo son la red de aceras en el centro histórico, los itinerarios peatonales que guardan relación con el Sistema de Transporte Masivo MIO y principales equipamientos y centralidades, al igual que el espacio público de acceso a las estaciones del Sistema de Transporte Masivo MIO”.

Integra además la política y generalidades para la realización del Programa: 2.1.2 Movilidad en bicicleta que indica lo siguiente:

“Este programa tiene como propósito el fomento de la movilidad en bicicleta, mediante la dotación, mejoramiento y optimización de la red de ciclo-infraestructura de la ciudad y la apuesta por una red de vías ciclo-inclusivas y sus servicios asociados, tales como, ciclo-parqueaderos en instituciones públicas, la implementación de un sistema de bicicletas públicas. Las intervenciones propuestas se establecen con base en la identificación de las necesidades en cuanto a la oferta de ciclo-infraestructura (ciclo-rutas, bici-carriles, bici-bus y ciclo-parqueaderos) y servicios del modo bicicleta (bicicleta pública), al igual que el



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

estímulo a la demanda para potenciar un mayor uso de este modo de transporte sostenible.

Se incluye en este programa una visión integral dirigida a generar la cultura de la bicicleta en la ciudad, en ese sentido, se busca estimular el uso de la bicicleta por sus ventajas ambientales y los beneficios para la salud de los ciudadanos, desde los barrios, comunas e instituciones educativas para que la movilidad en bicicleta represente en el imaginario colectivo un valor social.

Impulsar y priorizar el uso de medios no motorizados, como la bicicleta y la caminata, tiene como objetivo desincentivar el uso del vehículo particular y por ende el impacto negativo de las emisiones de partículas nocivas que producen los combustibles con el impacto en la mejora en la calidad del aire, disminuyendo la tasa de crecimiento del calentamiento global en pro de una mejor calidad de vida”.

A su vez, este Plan Maestro se armoniza para que sea posible el cumplimiento del Programa 2.1.3: la Movilidad Transporte Público, que comprende “el fomento de la movilidad en transporte, mediante la oferta de un servicio de calidad, seguro y accesible, soportado en la intermodalidad y la integración física y/o tarifaria. Así, se entiende que un transporte público intermodal debe ser la espina dorsal de la movilidad intramunicipal e intermunicipal”.

De manera particular y como objetivo principal el presente proyecto de Decreto Municipal se relaciona directamente a los siguientes dos Indicadores de Producto contenidos en el PMD:

- “Plan Integral de Movilidad Urbana - PIMU, actualizado”. Numeral 1 del listado de indicadores de producto del “2.1.5. Programa: Regulación, control y gestión para la optimización del tráfico y la seguridad vial”, En este programa se fomentará la eficiencia y la seguridad en la movilidad en transporte público y privado, mediante la formulación e implementación de diversas medidas orientadas a inducir una reducción de las externalidades negativas (contaminación, congestión, accidentalidad, consumo de combustible fósil, etc.) que éstas generan.
- Indicador de Producto: Plan Integral de Movilidad Urbana –PIMU, actualizado- Área Funcional 42010050001.
- Indicador de Producto: “Plan Especial de Estacionamiento en Vía y Fuera de Vía Pública Formulado”, Área Funcional 42010050015.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

En segundo lugar, de manera general, este proyecto de Decreto se constituye en el soporte, y en algunos casos en avance fundamental, de las diversas iniciativas encaminadas a cumplir con los diversos indicadores establecidos para el sector movilidad en el Capítulo “2.1. Componente: Movilidad sostenible, saludable, segura y accesible” y el Capítulo “2.2. Componente: Ordenamiento territorial e integración regional”, y los de otros sectores con los que la movilidad guarde una relación de integración o complementariedad.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

4. LA VALIDACIÓN INSTITUCIONAL Y LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Para la validación institucional y la participación ciudadana, en el marco de la formulación de este Proyecto de Decreto Municipal, se realizaron las siguientes actividades:

1. Dos (2) Sesiones de Socialización para concepto favorable ante Comité de Movilidad Municipal (Nivel Directivo) del Municipio de Santiago de Cali.
2. Dos (2) Sesiones de Socialización ante Consejo de Gabinete del Municipio de Santiago de Cali
3. Diez (10) Sesiones de Participación Ciudadana con ciudadanía en general y principales grupos de interés (Ver Reporte de Participación Ciudadana).
4. Veintidós (22) Sesiones de debate en la Comisión de Plan y Tierras del Concejo Municipal durante el cuarto trimestre del año 2017
5. Publicación en Web de la Alcaldía de todos los documentos, cartografía y anexos, y canal de contacto permanente a través de e-mail institucional gestionado por el líder del equipo técnico.

Nota:

Estas actividades especificadas aquí corresponden a la Fase III: Plan de Acción, la fase propositiva del plan, en el contexto del proceso de retroalimentación del Plan de Acción por parte de comunidad en general y grupos de interés y de los trámites para los conceptos favorables institucionales.

Otras actividades fueron realizadas durante las Fases I (Análisis y Diagnóstico) y II (Indicadores y Objetivos Marco), sobre todo orientadas al debate técnico con expertos profesionales y academia.

Durante el proceso de retroalimentación de las Fases I, II y III del Plan Integral de Movilidad Urbana, se agendaron 10 sesiones de participación ciudadana por iniciativa de la Administración Municipal. Adicionalmente, se aprovecharon diversos espacios para socializar los proyectos en eventos organizados por el sector público y privado, entre estos uno organizado por CAMACOL VALLE (En el marco del Simposio “Movilidad e Cali y su Área de Influencia”) y otro en la Institución Educativa Juana de Caicedo (en el marco de la Semana de la Participación Ciudadana organizada por la Alcaldía de Cali), entre otros.

Cada una de las sesiones constaba de un foro abierto, como espacio de participación ciudadana, y de un set de encuestas pre y post como instrumento de medición del impacto (esta para las sesiones organizadas por el equipo PIMU). El



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

foro abierto como espacio de participación, contaba con una amplia exposición de las bases, metodologías y propuestas del documento preliminar del PIMU y posteriormente se complementaba con una extensa sección de preguntas y respuestas en el cual participaban los asistentes.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

8. CONSIDERACIONES FINALES:

El actual patrón de movilidad de la ciudad de Santiago de Cali se aleja cada vez más de los preceptos de movilidad sostenible, y este a su vez puede condicionar negativamente la apuesta de la Administración Municipal de consolidar un modelo de desarrollo urbano sostenible, el cual quedó plasmado en el Plan de Ordenamiento Territorial.

Este patrón de movilidad presenta múltiples externalidades negativas que impactan la calidad de vida de los ciudadanos. De manera particular, en el actual modelo de movilidad (i) el 42% de los viajes se realizan en otros modos motorizados de transporte privado y su parque automotor muestra una fuerte tendencia creciente, (ii) emite unos 3 millones de toneladas anuales de contaminantes atmosféricos, y (iii) ocasiona más de 300 muertes y 12.000 heridos anuales en accidentes de tráfico.

Así, la actualización del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU), que constituye el Plan Maestro de Movilidad Urbana establece un norte claro en materia de movilidad y se convierte en una hoja de ruta de corto, mediano y largo plazo para que la Administración Municipal avance en la orientación del actual patrón de movilidad hacia uno más sostenible y contribuya de manera determinante a la consolidación de un modelo de desarrollo urbano sostenible.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

5. MARCO JURÍDICO

2.1 MARCO CONSTITUCIONAL

El Estado Colombiano fue concebido por la Constitución Política de 1991, en su artículo 1, como un Estado Social de Derecho, en cuya estructura se destacan, entre otros valores y principios de raigambre constitucional, los principios fundantes de la dignidad humana, la igualdad y la solidaridad

“Artículo 1. Colombia es un Estado Social de Derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general”.

En cuanto a la libre circulación y locomoción de los habitantes del territorio la Carta Política en su artículo 24, señala que: *“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 (...)”*.

En relación con la movilidad, es importante recordar que el desarrollo normativo a nivel internacional y nacional conlleva la consideración e implementación de medios de transporte sostenibles, limpios y amables con el medio ambiente. Nuestra Constitución Política en su artículo 79, previó que: *“Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.*

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.”

A su vez, de conformidad con el artículo 80. Ibídem, “El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución.

Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.

Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas”.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Por su parte el artículo 82, constitucional determina la función del Estado de “(...) *velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular (...)*”.

La norma suprema en su artículo 366, establece el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población como finalidades esenciales del Estado. Así:

“Artículo 366. El bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado. Será objetivo fundamental de su actividad la solución de las necesidades insatisfechas de salud, de educación, de saneamiento ambiental y de agua potable.

Para tales efectos, en los planes y presupuestos de la Nación y de las entidades territoriales, el gasto público social tendrá prioridad sobre cualquier otra asignación.”

En cuanto al desarrollo constitucional del derecho de locomoción y en cumplimiento de los objetivos de accesibilidad, la Honorable Corte Constitucional mediante diversas sentencias de tutela ha determinado que el derecho de locomoción es un derecho constitucional conexo al ejercicio de otros derechos como la educación y el trabajo:

En Sentencia T-030 de 2010, expone los Alcances de la libertad de locomoción y el acceso a instalaciones y edificios abiertos al público, de la siguiente manera:

“En decisiones que operan como precedente a este caso, la jurisprudencia de esta Corporación se ha ocupado de interpretar el artículo 24 de la Constitución, señalando que en su sentido más elemental, la libertad de locomoción comprende “la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos”. Ha afirmado también, que se trata de un derecho constitucional que al igual que el derecho a la vida, adquiere una especial importancia al constituir un presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías, como es el caso del derecho a la educación, al trabajo o la salud. (Sublíneas fuera de texto).

Así, según lo expuesto, la libertad de locomoción puede verse afectada de manera directa, como cuando alguien impone alguna restricción de acceso a las vías o al espacio público, o de manera indirecta, en atención a las condiciones y a la actividad que realiza la persona. En ambas modalidades la jurisprudencia constitucional ha proferido fallos de protección a las personas



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

discapacitadas. Sobre el particular, en la sentencia T-595 de 2002, la Corte expresó que “la jurisprudencia constitucional no sólo ha protegido la libertad de locomoción de las restricciones que directamente son impuestas por alguien a las vías y espacio público. También ha considerado que las limitaciones a esta libertad pueden ser indirectas, es decir, pueden provenir de las consecuencias que genera la actividad que realiza una persona”.

En lo referente al espacio público, la jurisprudencia constitucional ha indicado que “la finalidad de facilitar el desplazamiento y el uso confiable y seguro del espacio público por parte de las personas, en especial de aquellas limitadas físicamente, impone la toma de medidas especiales para asegurar dicho acceso y permanencia”. Posteriormente, en la sentencia C-410 de 2001 la Corte expresó que “es válido afirmar que, con el objeto de que las personas con limitaciones físicas, psíquicas o sensoriales, puedan superar la limitación que les impide integrarse a la sociedad, en condiciones de normalidad, las autoridades deben, entre otros aspectos, prever que en todos los lugares se destinen espacios apropiados para el estacionamiento de los vehículos en que aquellas se transporten y regular su uso debidamente, con el objeto de hacer realidad su derecho de acceder al espacio físico, como presupuesto indispensable de igualdad.(...)”.

Respecto al derecho constitucional a la libre locomoción la Ley 105 de 1993 “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte (...)” en su artículo 2 “De la libre circulación” en su literal c establece la preferencia del Estado por que dicha movilización se de en transporte de servicio público en lugar de en transporte de servicio particular. Igualmente, la Ley 105 de 1993 en su artículo 3 “Principios de transporte público”, numeral 1, literal c), establece que las autoridades competentes propenderán por el uso de medios de transporte masivo

El servicio público de transporte fue concebido inicialmente por la Constitución Política de 1991 como un “servicio público esencial”. No obstante, jurisprudencialmente, la Corte Constitucional ha establecido que éste es de vital importancia para el aseguramiento de otros derechos fundamentales como el derecho a la salud, a la educación, al trabajo y la libertad de locomoción de las personas que por su condición socio económica, deben recurrir indispensablemente al transporte público como único medio para el desarrollo de dichos derechos, ya que no cuentan con otros medios para su movilidad. Por esta razón, la Corte Constitucional en la Sentencia C- 439 de 2011 definió que las autoridades deben diseñar y ejecutar políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Esto implica una mayor responsabilidad de las entidades involucradas en su prestación, y en este caso, la Alcaldía de Cali como autoridad municipal y Metro Cali S.A como ente gestor del Sistema de Transporte Masivo, deben adelantar acciones efectivas para su prestación, ya que como lo ha sostenido la Corte “*el transporte es un instrumento de efectividad de los derechos fundamentales.*” (Sentencia T-604 DE 1992 MP. Eduardo Cifuentes Muñoz).

En relación con lo anterior, en Sentencia T- 192 de 2014, se ordenó al Distrito Capital y a Transmilenio S.A. que en el término máximo de dos años, diseñara y ejecutara un plan orientado a garantizar el acceso de personas en condición de discapacidad. En la que consideró que el servicio de transporte público es un medio indispensable para ejercer la libertad de locomoción y que debe garantizarse el acceso de las personas con discapacidad a los espacios públicos:

“(...)La libertad de locomoción es una condición para el goce efectivo de otros derechos fundamentales; su afectación se puede derivar, tanto de acciones positivas, es decir, cuando directamente se obstruye la circulación de los ciudadanos, como cuando se genera ese efecto indirectamente o por omisión en la remoción de barreras o en la creación de una infraestructura adecuada para la circulación; el servicio de transporte público es necesario para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en especial, para aquellos sectores marginados de la población urbana que no cuentan con otras alternativas de transporte y; el servicio básico de transporte debe ser accesible para todos los usuarios.(...)”

Respecto al espacio público, esta corporación ha señalado que su destinación al uso común, incluye la garantía de acceso al mismo para toda la población. La finalidad de facilitar el desplazamiento y el uso confiable y seguro del espacio público por parte de las personas, en especial de aquellas limitadas físicamente, impone la toma de medidas especiales para asegurar dicho acceso y permanencia. Por otra parte, la Corte ha señalado la relación existente entre el derecho al espacio público con el derecho a acceder al espacio físico, reconocido a los discapacitados. Frente a ello, en la sentencia C-410 de 2001, sostuvo que con el objeto de que las personas con limitaciones físicas, psíquicas o sensoriales, puedan superar la limitación que les impide integrarse a la sociedad, en condiciones de normalidad, las autoridades deben, entre otros aspectos, prever que en todos los lugares se destinen espacios apropiados para el estacionamiento de los vehículos en que aquellas se transporten y regular su uso debidamente, con el objeto de hacer realidad su derecho de acceder al espacio físico, como presupuesto indispensable de igualdad.(...)”



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Al respecto, este Tribunal Constitucional ha sostenido que las obligaciones del Estado Colombiano para con los discapacitados no sólo surgen de los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia, sino en general de las manifestaciones de voluntad de la comunidad internacional con respecto del reconocimiento de sus derechos humanos y de su dignidad humana, principios que además de regir el orden público internacional, son pilares fundamentales de la constitucionalidad colombiana.

Ahora bien, en lo que atañe al ámbito legal, es de destacar que así como la citada Ley 105 de 1993 reconoce que la accesibilidad al transporte de las personas con discapacidad es uno de los principios bajo los cuales debe operar la actividad, existen múltiples disposiciones a lo largo de la legislación nacional que regulan la especial protección que el Estado debe brindar a la población en comento, por ejemplo, en materia de educación, trabajo, bienestar social, espacio público y comunicaciones, verbigracia, la Ley 361 de 1997, “Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones”.

Al respecto, cabe mencionar que el artículo 1º de dicha norma establece que la integración debe propender hacia la completa realización personal de los discapacitados y por su total integración social. De igual modo, el artículo 4º, referente a la accesibilidad, entendida como “la condición que permite en cualquier espacio o ambiente interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general, y el uso en forma confiable y segura de los servicios instalados en estos ambientes”, busca evitar y erradicar los obstáculos físicos en el diseño y ejecución de las vías y espacios públicos y del mobiliario urbano, así como en la construcción o reestructuración de edificios de propiedad pública o privada, teniendo en cuenta que las barreras físicas son “todas aquellas trabas, irregularidades y obstáculos físicos que limiten o impidan la libertad o movimiento de las personas (...)”.

Además, se ha generado un desarrollo constitucional que vislumbra la relación del medio ambiente sano, los sistemas de transporte y el principio de precaución y la protección ambiental, tal es el caso que se relaciona en la Sentencia T-672 de 2014:

“Aunque el transporte mediante trenes se considera amigable con el medio ambiente, se ha detectado que puede tener impacto negativo en el entorno natural. El principal es el ruido que provoca. En el caso de los trenes, este se



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

origina en su mayoría por los vagones de carga y por el uso de zapatas de freno de hierro fundido, que rozan la superficie de la rueda provocando que esta vibre y emita sonidos. Igualmente se ha detectado que un factor adicional es el mal estado de las vías. Como consecuencia, el tránsito de trenes, si genera este tipo de contaminación, afecta directamente el derecho colectivo a un medio ambiente sano, para cuya protección el ordenamiento jurídico dispone, al menos en principio, de las acciones populares. Esta Corporación ha precisado que el ruido puede constituir una intromisión indebida en el espacio privado de las personas y en muchos casos implica una trasgresión de los derechos a la intimidad personal y familiar, a la paz y a la tranquilidad. En ese sentido, el tránsito de ferrocarriles puede amenazar o vulnerar tales derechos. (...)

La actividad de transporte férreo, al poder generar menoscabo en el medio ambiente, está sujeta al principio de precaución. Este se aplica cuando – aunque haya un principio de certeza técnica- existe incertidumbre científica respecto de los efectos nocivos de una medida o actividad. En ese caso, debe preferirse la solución que evite el daño y no aquella que pueda permitirlo. El principio no solo está concebido para proteger el derecho al medio ambiente sino también el derecho a la salud. Así, cuando por causa del transporte ferroviario exista contaminación por ruido o por emisión de partículas de carbono, en caso de que exista duda razonable respecto de si estas afectan el entorno natural o la salud de las personas, deben tomarse las medidas que anticipen y eviten cualquier daño.

Sobre la observancia del principio de precaución por los particulares precisó:

“El deber de protección [...] no recae sólo en cabeza del Estado, dado que lo que está en juego es la protección ambiental de las generaciones presentes y la propia supervivencia de las futuras. Por ello, el compromiso de proteger el medio ambiente es responsabilidad de todas las personas y ciudadanos e involucra a los Estados, trasciende los intereses nacionales, y tiene importancia universal. En el ámbito nacional, se trata de una responsabilidad enmarcada expresamente por la Constitución como uno de los deberes de la persona y del ciudadano.”

Ese mismo año, mediante la sentencia C-339 de 2002, por medio de la cual declaró exequibles los incisos 3º y 4º del artículo 34 de la ley 685 de 2001, Código de Minas, en el entendido que la autoridad ambiental debía aplicar el principio de precaución, la Corte relacionó el principio de precaución con la máxima “in dubio pro ambiente”. Ratificó que en caso de duda sobre los



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

efectos nocivos que puedan ocasionarse en el medio ambiente con el desarrollo de una actividad, esta cederá para la protección de aquel. (...)

2.2 MARCO LEGAL

El marco legal general del presente proyecto de Decreto se ve sustentado, en primera instancia, por las funciones que radican en cabeza del Municipio de Santiago de Cali como entidad territorial, según lo consignado en la Ley 136 de 1994 – modificada por la Ley 1151 de 2012 - respecto a la calidad de vida, el bienestar y el acceso equitativo a los bienes y servicios por parte de su población.

La Ley 136 de 1994 establece, en su artículo 1, que la finalidad del Municipio es lograr el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población en su respectivo territorio. Así mismo, en su artículo 3, modificado por el artículo 6, numerales 7, 11 y 19 de la Ley 1551 de 2012, manifiesta lo siguiente:

“Artículo 3. Funciones. Son funciones del Municipio:

(...) 7. Procurar la solución de las necesidades básicas insatisfechas de los habitantes del Municipio, en lo que sea de su competencia, con especial énfasis en los niños, las niñas, los adolescentes, las mujeres cabeza de familia, las personas de la tercera edad, las personas en condición de discapacidad y los demás sujetos de especial protección constitucional. (...)

11. Promover el mejoramiento económico y social de los habitantes del respectivo municipio (...).

(Sublíneas fuera del texto)

Así mismo, el artículo 5 de la Ley 136, modificado por el artículo 4 de la Ley 1551 de 2012, establece la sostenibilidad como principio rector de las actuaciones de los Municipios, de la siguiente manera:

“Artículo 5. Principios rectores de la administración municipal. (...)

g). Sostenibilidad. El Municipio, como entidad territorial, en concurso con la nación y el departamento, buscará las adecuadas condiciones de vida de su población. Para ello adoptará acciones tendientes a mejorar la sostenibilidad ambiental y la equidad social; propiciando el acceso equitativo de los habitantes de su territorio a las oportunidades y beneficios de desarrollo; buscando reducir los desequilibrios; haciendo énfasis en lo rural



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

y promover la conservación de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos”. (Sublíneas fuera del texto).

A su vez, la siguiente es la fundamentación legal que se ha desarrollado a nivel nacional que sustenta la presente iniciativa, por lo cual se citan textualmente algunos de sus componentes relevantes:

En relación con el desarrollo de los bienes de uso público y el espacio público, la Ley 9 de 1989 “Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa de bienes y se dictan otras disposiciones”, define en otros lo siguiente:

Artículo 5º.- Entiéndese por espacio público el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses, individuales de los habitantes.

Así, constituyen el espacio público de la ciudad las áreas requeridas para la circulación, tanto peatonal como vehicular, las áreas para la recreación pública, activa o pasiva, para la seguridad y tranquilidad ciudadana, las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías, fuentes de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares, las necesarias para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos, para la instalación y uso de los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones, para la preservación de las obras de interés público y de los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos y artísticos, para la conservación y preservación del paisaje y los elementos naturales del entorno de la ciudad, los necesarios para la preservación y conservación de las playas marinas y fluviales, los terrenos de bajamar, así como de sus elementos vegetativos, arenas y corales y, en general, por todas las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyan, por consiguiente, zonas para el uso o el disfrute colectivo.

Artículo 6º.- El destino de los bienes de uso público incluidos en el espacio público de las áreas urbanas y suburbanas no podrá ser variado sino por los concejos, juntas metropolitanas o por el consejo intendencial, por iniciativa del alcalde o intendente de San Andrés y Providencia, siempre y cuando sean canjeados por otros de características equivalentes.

El retiro del servicio de las vías públicas continuará rigiéndose por las disposiciones vigentes. Los parques y zonas verdes que tengan el carácter de bienes de uso público, así como las vías públicas, no podrán ser



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

encerrados en forma tal que priven a la ciudadanía de su uso, goce, disfrute visual y libre tránsito.”.

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”.

“Artículo 2º.- Principios Fundamentales.

b. De la intervención del Estado: *Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas”.*

c. De la libre circulación: *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.*

Por razones de interés público, el Gobierno Nacional podrá prohibir, condicionar o restringir el uso del espacio aéreo, la infraestructura del transporte terrestre de los ríos y del mar territorial y la navegación aérea sobre determinadas regiones y el transporte de determinadas cosas.

En caso de conflicto o insuficiencia de la infraestructura del transporte, el Estado preferirá el servicio público colectivo del servicio particular.

Artículo 3º.- Principios del transporte público. 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 sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

1. DEL ACCESO AL TRANSPORTE:

El cual implica:

a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.

b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

c. 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.

d. Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos.

Ley 336 de 1996, “Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte”

*“**Artículo 1º-** La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el territorio nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan.*

***Artículo 2º-** La seguridad especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte.*

***Artículo 3º-** Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.*

***Artículo 4º-** 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, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.*

***Artículo 5º-** El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo. (Sublíneas fuera de texto).*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Ley 769 de 2002, “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

“Artículo 3°. Autoridades de tránsito. Son autoridades de tránsito en su orden, las siguientes:

El Ministerio de Transporte

Los Gobernadores y los Alcaldes.

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital.

La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras.

Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial. (...).”

“Artículo 103. Niveles permisibles de emisión de fuentes móviles. El Gobierno Nacional reglamentará, los niveles permisibles de emisión de contaminantes producidos por fuentes móviles terrestres que funcionan con cualquier tipo de combustible apto para los mismos y los equipos y procedimientos de medición de dichas emisiones.

Artículo 104. Normas para dispositivos sonoros. Todo vehículo deberá estar provisto de un aparato para producir señales acústicas de intensidad, no superior a los señalados por las autoridades ambientales, utilizable únicamente para prevención de accidentes y para casos de emergencia. Se buscará por parte del Ministerio de Transporte y el Ministerio del Medio Ambiente reducir significativamente la intensidad de pitos y sirenas dentro del perímetro urbano, utilizando aparatos de menor contaminación auditiva (...).”

Ley 1083 de 2006 “Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”

Artículo 1º. Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9º de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.

Parágrafo. Los Ministerios de Minas y Energía, de Protección Social, y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, dentro de los 6 meses siguientes a la promulgación de esta ley, determinarán de manera conjunta cuáles son los combustibles limpios, teniendo como criterio fundamental su contenido de



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

componentes nocivos para la salud y el medio ambiente. Entre los combustibles limpios estarán aquellos basados en el uso de energía solar, eólica, mecánica, así como el gas natural vehicular.

Artículo 2º. *Los Alcaldes de los municipios y distritos de que trata el artículo anterior tendrán un plazo de dos (2) años contados a partir de la promulgación de la presente ley, para adoptar mediante Decreto los Planes de Movilidad en concordancia con el nivel de prevalencia de las normas del respectivo Plan de Ordenamiento Territorial. Los Planes de Movilidad deberán:*

a) Identificar los componentes relacionados con la movilidad, incluidos en el Plan de Ordenamiento Territorial, tales como los sistemas de transporte público, la estructura vial, red de ciclorrutas, la circulación peatonal y otros modos alternativos de transporte;

b) Articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial. En especial, se debe diseñar una red peatonal y de ciclorrutas que complemente el sistema de transporte, y articule las zonas de producción, los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad propuestas en el Plan de Ordenamiento Territorial. El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial elaborará los estándares nacionales para el desarrollo de vivienda, equipamientos y espacios públicos necesarios para dicha articulación.

La articulación de la red peatonal con los distintos modos de transporte, deberá diseñarse de acuerdo con las normas vigentes de accesibilidad;

c) Reorganizar las rutas de transporte público y tráfico sobre ejes viales que permitan incrementar la movilidad y bajar los niveles de contaminación;

d) Crear zonas sin tráfico vehicular, las cuales serán áreas del territorio distrital o municipal, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes. Para dar cumplimiento a lo anterior, podrán habilitar vías ya existentes para el tránsito en los referidos modos alternativos de transporte, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas;

e) Crear zonas de emisiones bajas, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta o en otro medio no contaminante, así como en vehículos de transporte público de pasajeros siempre y cuando este se ajuste a todas las disposiciones legales y reglamentarias pertinentes, y funcione con combustibles limpios;



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

f) Incorporar un Plan Maestro de Parquaderos, el cual deberá constituirse en una herramienta adicional para fomentar los desplazamientos en modos alternativos de transporte.

Parágrafo. Será potestativo de las autoridades locales determinar la obligatoriedad del uso de casco de seguridad en ciclorrutas y ciclo vías. Para los menores de edad será obligatorio su uso. En todo caso, serán de obligatorio uso para la generalidad de la población los dispositivos reflectivos a que hace referencia el inciso 2 del artículo 95 de la Ley 769 de 2002, en horas nocturnas.

Ley 1503 de 2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”.

Artículo 1º. Modificado por el art. 16, Ley 1811 de 2016. Objeto. La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:

- a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;
- b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial;
- c) Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible;
- d) Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas;
- e) Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía.

Artículo 2º. Actores de la vía. Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

CAPÍTULO V

Lineamientos para la acción estatal en seguridad vial

Artículo 18. Portal de la seguridad vial. Reglamentado por el art. 1, Decreto Nacional 2851 de 2013. El Gobierno Nacional creará el Portal de la Seguridad Vial como una herramienta en Internet para informar de las investigaciones y avances en materia de seguridad vial, el reporte de siniestros de tránsito con objetivos de concientización, el reporte de experiencias positivas en desarrollo del cumplimiento de los contenidos de la presente ley, la posibilidad de que cualquier ciudadano denuncie el incumplimiento de los contenidos de la presente ley, entre otras.

El diseño técnico y gráfico deberá permitir a cualquier ciudadano la posibilidad de acceder al Portal para cumplir con lo señalado en el presente artículo.

Artículo 19. Tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial. Reglamentado por el art. 1, Decreto Nacional 2851 de 2013. Las Entidades Territoriales emitirán la tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial. Esta tarjeta será para el uso de los funcionarios y servidores públicos, peatones o transeúntes, pasajeros y conductores en general.

La tarjeta contendrá enunciadas medidas de seguridad vial que el titular se compromete a respetar y a aplicar. Para el caso de los conductores, la tarjeta será visible en el vehículo (automotor o no automotor).

Parágrafo 1º. El Gobierno Nacional reglamentará las características generales de la tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial y las Entidades Territoriales definirán los enunciados de acuerdo al contexto propio de seguridad vial.

Artículo 20. Incentivos al compromiso con la seguridad vial. Las entidades, organizaciones o empresas que demuestren un compromiso decidido en pro de mejorar los problemas en materia de seguridad vial recibirán incentivos en materia fiscal o de contratación pública. El Gobierno Nacional reglamentará la materia.

Artículo 21. Mapas de siniestralidad vial. Todas las entidades territoriales elaborarán un mapa de siniestralidad vial con el propósito de determinar de manera específica los puntos cruciales en que se requiere la intervención pública y las estrategias para lograr mejorar los índices de siniestralidad vial detectados.

Artículo 22. Énfasis en Planes de Desarrollo. Todos los Planes de Desarrollo incluirán capítulos específicos sobre medidas en pro de la



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

seguridad vial en la respectiva entidad territorial con el correspondiente presupuesto.

Artículo 23. Rendición de cuentas. *Anualmente el Gobierno Nacional y las Entidades Territoriales rendirán un informe que detalle las metas definidas en materia de seguridad vial y el logro de cada uno. A su vez, incluirán los datos de disminución de número de siniestros viales, número de muertos o lesionados, valor de daños, etc. Además, rendirán un informe de exaltación pública de entidades, organizaciones o empresas y comunidades comprometidas con el objeto y los propósitos de la presente ley.*

Artículo 24. Fuentes de financiación. *Para efectos de la financiación de los aspectos contenidos en la presente ley, se tendrán como fuentes de financiación las siguientes:*

- 1. Aportes del sector privado.*
- 2. Cooperación internacional en materia de seguridad vial.*
- 3. Recaudo de multas y sanciones de tránsito. Este recaudo, en los términos del artículo 160 de la Ley 769 de 2002, debe ser invertido, entre otros, en educación y seguridad vial.*
- 4. Recursos provenientes del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.*
- 5. Recursos de la subcuenta ECAT13 del Fosyga. Estos recursos están destinados a la atención integral de víctimas de siniestros de tránsito y fortalecimiento de la red de urgencias.*
- 6. Recursos de Peajes: La Resolución 3931 del 26 de diciembre de 2000 (modificada por la Resolución 7145 de 2001 y la Resolución 1124 de 2009) establece que los recursos recaudados por el incremento tarifario en la tasa de peajes serán invertidos en seguridad vial.*

Artículo 25. Vigencia y derogatorias. *La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.*

La Ley 1618 de 2013 “Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad”.

Artículo 14. Acceso y accesibilidad. *Como manifestación directa de la igualdad material y con el objetivo de fomentar la vida autónoma e independiente de las personas con discapacidad, las entidades del orden nacional, departamental, distrital y local garantizarán el acceso de estas personas, en igualdad de condiciones, al entorno físico, al transporte, a la información y a las*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

comunicaciones, incluidos los sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones, el espacio público, los bienes públicos, los lugares abiertos al público y los servicios públicos, tanto en zonas urbanas como rurales. Para garantizarlo se adoptarán las siguientes medidas:

1. Corresponde a las entidades públicas y privadas encargadas de la prestación de los servicios públicos, de cualquier naturaleza, tipo y nivel, desarrollar sus funciones, competencias, objetos sociales, y en general, todas las actividades, siguiendo los postulados del diseño universal, de manera que no se excluya o limite el acceso en condiciones de igualdad, en todo o en parte, a ninguna persona en razón de su discapacidad. Para ello, dichas entidades deberán diseñar, implementar y financiar todos los ajustes razonables que sean necesarios para cumplir con los fines del artículo 9° de la Ley 1346 de 2009.

2. El servicio público del transporte deberá ser accesible a todas las personas con discapacidad. Todos los sistemas, medios y modos en que a partir de la promulgación de la presente ley se contraten deberán ajustarse a los postulados del diseño universal.

Aquellos que funcionan actualmente deberán adoptar planes integrales de accesibilidad que garanticen un avance progresivo de estos postulados, de manera que en un término de máximo 10 años logren niveles que superen el 80% de la accesibilidad total. Para la implementación de ajustes razonables deberán ser diseñados, implementados y financiados por el responsable de la prestación directa del servicio.

3. Las entidades municipales y distritales, con el apoyo del gobierno departamental y nacional, y respetando la autonomía de cada región, deberán diseñar, en un término no mayor a 1 año, un plan de adecuación de vías y espacios públicos, así como de accesibilidad al espacio público y a los bienes públicos de su circunscripción. En dicho plan deberán fijarse los ajustes razonables necesarios para avanzar progresivamente en la inclusión de las personas con discapacidad, establecer un presupuesto y un cronograma que, en no más de 10 años, permita avanzar en niveles de accesibilidad del 80% como mínimo. Dicho plan deberá fijar los criterios de diseño universal que deberán ser acatados en todas las obras públicas y privadas de la entidad pública a partir de su adopción.

4. Implementar las medidas apropiadas para identificar y eliminar los obstáculos y para asegurar la accesibilidad universal de todas las personas con discapacidad al ambiente construido, transporte, información y comunicación, incluyendo las



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

tecnologías de información y comunicación y otros servicios, asegurando las condiciones para que las personas con discapacidad puedan vivir independientemente.

5. Dar efectivo cumplimiento a la normativa sobre accesibilidad en la construcción o adecuación de las obras que se ejecuten sobre el espacio público y privado, que presten servicios al público debiendo cumplir con los plazos señalados.

6. Asegurar que todos los servicios de baños públicos sean accesibles para las personas con discapacidad.

7. Todas las entidades públicas o privadas atenderán de manera prioritaria a las personas con discapacidad, en los casos de turnos o filas de usuarios de cualquier tipo de servicio público o abierto al público.

8. El Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, o quien haga sus veces, deberá establecer un mecanismo de control, vigilancia y sanción para que las alcaldías y curadurías garanticen que todas las licencias y construcciones garanticen la accesibilidad de las personas con discapacidad. Así mismo, establecerá medidas de coordinación interinstitucional para que las entidades territoriales garanticen rutas y circuitos accesibles para las personas con discapacidad, articulados con los paraderos y demás sistemas de transporte local.

9. Las entidades de educación superior adecuarán sus campus o instalaciones para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.

10. Los teatros, auditorios, cines y espacios culturales destinados para eventos públicos, adecuarán sus instalaciones para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.

11. Dar efectivo cumplimiento a la normativa sobre accesibilidad en escenarios deportivos, recreativos y culturales en la construcción o adecuación de las obras existentes o por realizar.

Parágrafo. *Las disposiciones del presente artículo se implementarán en concordancia con la Ley 1287 de 2009 y las demás normas relacionadas con la accesibilidad de la población con discapacidad.*

Artículo 15. Derecho al transporte. *Las personas con discapacidad tienen derecho al uso efectivo de todos los sistemas de transporte en concordancia con el artículo 9°, numeral 1, literal a) y el artículo 20, de la Ley 1346 de 2009. Para*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

garantizar el ejercicio efectivo de este derecho, el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Aeronáutica Civil y demás entidades relacionadas deben adoptar las siguientes medidas:

- 1. Asegurar que los sistemas de transporte integrado masivo cumplan, en su totalidad, desde la fase de diseño, con las normas de accesibilidad para las personas con discapacidad.*
- 2. La señalización de los aeropuertos, terminales de transporte aéreo, terrestre, fluvial y marítimo, medios de transporte masivo y espacios públicos, deberán contar con el uso de símbolos adecuados en el marco del diseño universal. Esta señalización debe estar acompañada de campañas cívicas de sensibilización y de difusión adecuadas, flexibles y de amplia cobertura.*
- 3. Las autoridades deberán adecuar las vías, aeropuertos y terminales, para garantizar el ejercicio efectivo del derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad, en un término no mayor a ocho (8) años.*
- 4. Los aeropuertos y las terminales de transporte marítimo y terrestre contarán con un servicio de guía y asistencia a personas con discapacidad.*
- 5. Adaptar en los aeropuertos, terminales de transporte y medios de transporte masivo, accesos, señales, mensajes auditivos y visuales para las personas con discapacidad.*
- 6. Reglamentado por la Resolución Min. Transporte 4575 de 2013. Los vehículos que transporten una persona con discapacidad de manera habitual, estarán exentos de las restricciones de movilidad que establezcan los departamentos y municipios (pico y placa), para lo cual el Ministerio de Transporte reglamentará dentro de los 6 meses siguientes estas excepciones.*
- 7. El Estado, mediante las autoridades competentes, sancionará el incumplimiento de los plazos de adaptación o de accesibilidad al transporte.*

La Ley 1753 de 2015 “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 Todos por un Nuevo País”

“ARTÍCULO 31. Financiación de sistemas de transporte. *Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así:*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

“ARTÍCULO 14. Los sistemas de transporte deben ser sostenibles. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, sumadas a otras fuentes de financiación de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos. Lo anterior, sin perjuicio de que las entidades territoriales y/o el Gobierno Nacional, dentro del Marco de Gasto de Mediano Plazo, en los casos en que cofinancie estos sistemas, puedan realizar inversiones en la etapa preoperativa en infraestructura física y adquisición inicial total o parcial de material rodante de sistemas de metro o de transporte férreo interurbano de pasajeros incentivando la incorporación de tecnologías limpias y la accesibilidad a los vehículos para personas con movilidad reducida, estrategias de articulación y fomento de la movilidad en medios no motorizados, así como implementación de sistemas de recaudo, información y control de flota que garanticen la sostenibilidad del Sistema”.

Para el caso de cofinanciación de sistemas de metro, el CONFIS podrá autorizar vigencias futuras hasta por el plazo del servicio de la deuda del proyecto de conformidad con la Ley 310 de 1996, dentro del límite anual de autorizaciones para comprometer vigencias futuras establecidas en el artículo 26 de la Ley 1508 de 2012.

Artículo 32. Apoyo a los sistemas de transporte. *Modifíquese el artículo 132 de la Ley 1450 de 2011, el cual quedará así:*

“ARTÍCULO 132. Apoyo a los Sistemas de Transporte. El Gobierno nacional podrá apoyar los SITM, SETP, SITP, SISTR que se encuentren en operación, implementación y estructuración, 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. Así mismo, podrá apoyar las soluciones de transporte público de pasajeros en zonas urbanas, conurbadas o regionales que estén integradas en el sistema de ciudades que se vienen estructurando, implementando u operando en el país, siempre y cuando comprendan acciones orientadas a incrementar y regular el uso de modos no motorizados y de energías limpias (entendidos como el viaje a pie, bicicleta o tricimóvil, entre otros), integración con otros modos y modalidades, especialmente en zonas de última milla, y medidas contra la ilegalidad y la informalidad.

Parágrafo 1°. Para efecto de lo establecido en el presente artículo, se entiende como: Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) las soluciones de



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

transporte público para municipios o áreas metropolitanas con población superior a los 600.000 habitantes; Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), las soluciones de transporte público para municipios o áreas metropolitanas con población entre los 600.000 y los 250.000 habitantes; Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP), las soluciones de transporte que busquen proporcionar cobertura al 100% de la demanda de transporte urbano para municipios o áreas metropolitanas donde se han implementado los SITM, y como Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR), las soluciones de transporte de las aglomeraciones urbanas o ciudades funcionales que se encuentran definidas en el documento CONPES 3819 del 21 de octubre de 2014 y que tienen como objetivo consolidar la conectividad y complementariedad del mercado laboral y de servicios en estas áreas.

Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional podrá apoyar la financiación de sistemas de transporte en otras ciudades o regiones del país, estructurados de conformidad con las necesidades propias de la ciudad o región, siempre y cuando se garantice el cambio de esquema empresarial, cobertura, eficiencia, accesibilidad y sostenibilidad, así como la incorporación de tecnologías de recaudo, gestión y control de flota, información al usuario, y a los niveles de servicio como su articulación con otros modos y modalidades de transporte, una vez se evalúe y se apruebe el estudio que determine su impacto estratégico en el desarrollo de la región.

Parágrafo 3°. 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, que permita evaluar las condiciones técnicas, económicas y financieras de los Sistemas cofinanciados por la Nación.

Parágrafo 4°. En los proyectos cofinanciados por la Nación a los cuales hace referencia el presente artículo, se podrá seleccionar el combustible para la operación de la flota que en igualdad de condiciones de eficiencia, tenga el menor costo real y ambiental. Lo anterior condicionado a la disponibilidad del combustible y a la viabilidad de su comercialización.

Parágrafo 5°. Las terminales de transporte habilitadas por el Ministerio de Transporte serán incluidas en los diseños de los sistemas de transporte de que trata este artículo como puntos de integración operacional y articulación del transporte intermunicipal con el transporte urbano. Así mismo, podrán ser los proveedores de la red de estaciones de transferencia y cabecera en los sistemas de transporte previstos en el presente parágrafo. En ningún caso podrá



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

incrementarse la tarifa al usuario de transporte urbano para cubrir tasas por uso de las terminales.

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 6°. El Gobierno nacional impulsará modelos para la gestión de movilidad en las ciudades, en donde se contemplen alternativas para mejorar la calidad de vida, la utilización eficiente de los recursos, la reducción del tiempo de desplazamiento, la promoción de los transportes limpios y la utilización de tecnologías que contribuyan a la gestión del tráfico. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente ley, el Gobierno nacional deberá reglamentar el servicio de lujo dentro de la modalidad individual de pasajeros.

Parágrafo 7°. Con el propósito de integrar operacionalmente los SITM, los SITP los SETP con el transporte complementario de las ciudades y/o el transporte intermunicipal de pasajeros de corta distancia, las autoridades territoriales, conjuntamente con el Ministerio de Transporte según sea el caso, podrán promover mecanismos de organización entre los mismos, a través de instrumentos como los acuerdos comerciales o convenios de colaboración entre empresas que estén debidamente habilitadas”.

Artículo 33. Otras fuentes de financiación para los sistemas de transporte. *Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte y contar con mecanismos de gestión de la demanda, las entidades territoriales podrán determinar, definir y establecer nuevos recursos de financiación públicos y/o privados que permitan lograr la sostenibilidad económica, ambiental, social e institucional de los sistemas SITM, SETP, SITP y SITR, a través de los siguientes mecanismos:*

1. Fondos de estabilización y subsidio a la demanda. En desarrollo de una política de apoyo y fortalecimiento al transporte público en las ciudades del país, los alcaldes de los municipios, distritos o áreas metropolitanas, donde se implementen o estén en operación sistemas de transporte público, podrán establecer fondos de estabilización o compensación tarifaria, que cubran el diferencial entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario. La decisión anterior se adoptará mediante decreto municipal, distrital o mediante acuerdo metropolitano, el cual deberá estar soportado en un estudio técnico en el que se demuestre que el fondo de estabilización contribuye a la sostenibilidad del Sistema de Transporte, en



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

términos de eficiencia económica, sostenibilidad financiera, eficacia en la prestación del servicio e impactos esperados.

Dicho acto administrativo deberá describir la aplicación del fondo o subsidio de forma tal que se garantice su efectividad, establecer los indicadores que permitan evaluar los resultados de dicha medida, contener la fuente presupuestal y la garantía de la permanencia en el tiempo de los recursos que financiarán los fondos de estabilización o subsidio a la demanda, con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial. Para el efecto, deberán contar con previo concepto del CONFIS municipal o distrital o de la entidad que haga sus veces, en la que se indique que el fondeo es sostenible en el tiempo y se encuentra previsto en el Marco Fiscal de Mediano Plazo del ente territorial.

2. Contribución por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público. Cuando los Alcaldes municipales o distritales regulen el cobro por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público, incluyendo estacionamiento en vía, las entidades territoriales que cuenten con un sistema de transporte masivo, estratégico, integrado o regional, en concordancia con las competencias de los Concejos Municipales o Distritales, podrán incorporar en las tarifas al usuario de los estacionamientos, una contribución que incentive la utilización de los sistemas de transporte público. (Sublíneas fuera de texto).

Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio en predios de personas naturales o jurídicas que ofrezcan a título oneroso el estacionamiento de vehículos. El factor adicional se calculará así: la base gravable será dos (2) veces el valor del pasaje promedio del servicio de transporte público (SITM, SETP, SITP o SITR, según sea el caso) en el Municipio o Distrito; esta base se multiplicará por factores inferiores a uno (1) en función de los criterios de oferta de transporte público en la zona, uso del servicio en horas pico y estrato del predio. La contribución se cobrará en forma adicional al total del valor al usuario por parte del prestador del servicio, quien tendrá la condición de agente retenedor. Se exceptúa de este cobro las bicicletas y las motocicletas cilindradas de 125 cm³ e inferiores.

3. Cobros por congestión o contaminación. Los municipios o distritos mayores a 300.000 habitantes, en concordancia con las competencias de los concejos municipales o distritales, podrán establecer tasas, diferentes a los peajes establecidos en la Ley 105 de 1993, por acceso a áreas de alta congestión, de infraestructura construida para evitar congestión urbana, así como por contaminación, con base en la reglamentación que el Gobierno nacional expida para el efecto. Los recursos obtenidos por concepto de las tasas adoptadas por las mencionadas entidades territoriales, se destinarán a financiar proyectos y



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

programas de infraestructura vial, transporte público y programas de mitigación de contaminación ambiental vehicular.

Para efectos de cobro de tasa para cada ingreso a áreas de alta congestión o vías construidas o mejoradas para evitar congestión urbana, el sujeto pasivo de dicha obligación será el conductor y/o propietario. La tarifa será fijada teniendo en cuenta el tipo de vía, el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros y los meses y días del año y horas determinadas de uso y el tipo de vehículo, según la siguiente clasificación: motocicletas, automóviles, camperos y camionetas, y buses y camiones. En todo caso se dará una condición tarifaria especial para las motocicletas cilindradas de 125 cm³ e inferiores.

El sujeto pasivo de la tasa por cada ingreso a zonas de alta contaminación será el propietario y/o conductor del vehículo y la tarifa se determinará en forma gradual, teniendo en cuenta el modelo del vehículo, tipo de servicio, cilindraje, tipo de combustible y el tipo de vehículo, según la siguiente clasificación: motocicletas; automóviles; campero y camionetas; buses y camiones.

Las tasas se calcularán así: la base gravable será cinco (5) veces el valor del pasaje promedio del servicio de transporte público (SITM, SETP, SITP o SITR, según sea el caso) en el Municipio o Distrito; esta base se multiplicará por factores inferiores a uno (1) en función de los criterios definidos para tasas por congestión y contaminación, respectivamente.

4. La Nación y sus entidades descentralizadas por servicios podrán cofinanciar proyectos de Asociación Público Privada para el desarrollo de Sistemas de Servicio Público Urbano de Transporte de Pasajeros o de algunos de sus componentes o unidades funcionales, con aportes de capital, en dinero o en especie. La cofinanciación de la Nación podrá ser hasta el 70% del menor valor entre los desembolsos de recursos públicos solicitados para la ejecución del proyecto y el valor estimado del costo y la financiación de las actividades de diseño, pre-construcción y construcción del proyecto.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público al momento de emitir su no objeción sobre las condiciones financieras y las cláusulas contractuales, propuestas por la entidad competente de que trata el inciso 3° del artículo 26 de la Ley 1508 de 2012, revisará el cumplimiento de lo establecido en el inciso anterior, en relación con la cofinanciación de la Nación.

Los recursos de cofinanciación a los que hace referencia el presente artículo no podrán ser destinados a la adquisición de vehículos o material rodante, con



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

excepción de los proyectos de sistemas de metro o de transporte férreo interurbano de pasajeros.

5. Además de las anteriores fuentes de financiación, se podrán utilizar otras fuentes como valorización, subasta de norma urbanística, herramientas de captura del valor del suelo y cobro o aportes por edificabilidad adicional.

Artículo 34. Sistema de Recaudo y Sistema de Gestión y Control de Flota de Transporte. *Modifíquense el inciso primero, los párrafos tercero y quinto, y adiciónese el párrafo sexto al artículo 134° de la Ley 1450 de 2011, el cual quedará así:*

“ARTÍCULO 134. Sistema de Recaudo y Sistema de Gestión y Control de Flota de Transporte. Los sistemas de transporte que sean cofinanciados con recursos de la Nación, adoptarán 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 en el sistema de recaudo, el mecanismo de pago electrónico unificado y los sistemas de compensación entre operadores, de conformidad con lo dispuesto por la autoridad de transporte competente”.

(...) “Párrafo 3°. Se entiende como subsistema de transporte complementario el sistema de transporte público colectivo que atiende la demanda de transporte público que no cubre el sistema de transporte masivo o estratégico”.

(...) “Párrafo 5°. En los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, ni los operadores o empresas de transporte, ni sus vinculados económicos, entendidos como tales los que se encuentren en los supuestos previstos por los artículos 450 a 452 del Estatuto Tributario, podrán participar en la operación y administración del sistema de recaudo, salvo cuando se trate de Sistemas Estratégicos de Transporte Público, caso en el cual el Gobierno Nacional reglamentará las condiciones de su participación, garantizando la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos a la entrada en vigencia de la presente ley por las entidades territoriales o cuando el Sistema Integrado de Transporte Masivo sea operado por una entidad pública. La autoridad competente cancelará las habilitaciones correspondientes a las empresas que no se integren al sistema de recaudo centralizado”.

(...) “Párrafo 6°. En los SITM, SITP, SETP, SISTR, u otros, el ente territorial o el ente gestor, podrá ostentar la calidad de operador del Sistema de Recaudo, del



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Sistema de Control y Gestión de Flota y del Sistema de Información al Usuario, siempre y cuando los estudios de estructuración técnica, legal y financiera lo recomienden en atención a la reducción en los costos de operación del sistema.

Dichos estudios deberán contar con el aval del Ministerio de Transporte. En todo caso se garantizará la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos a la entrada en vigencia de la presente ley por las entidades territoriales”.

Artículo 180. Programa Nacional de Delegación de Competencias Diferenciadas. *Con el propósito de asegurar una prestación más eficiente de los bienes y servicios a cargo del Estado y crear esquemas de distribución de competencias, créase el Programa Nacional de Delegación de Competencias Diferenciadas (PNCD), el cual estará a cargo del Departamento Nacional de Planeación, en coordinación con el Ministerio del Interior, Ministerio de Hacienda y Crédito Público y las entidades sectoriales.*

El Programa contendrá el marco de criterios para la delegación de funciones conforme al convenio que para tal efecto se suscriba. Los convenios se suscribirán entre las entidades del orden nacional, en calidad de delegantes, y las entidades territoriales, esquemas asociativos territoriales, la RAPE, áreas metropolitanas, conglomerados urbanos, o autoridades regionales que se constituyan para tal fin, en calidad de delegatarios. El Programa incluirá los parámetros de acreditación de capacidad financiera, técnica, regulatoria e institucional de las entidades o autoridades delegatarias. En el marco del programa, el Gobierno Nacional propondrá a dichas entidades y autoridades esquemas de distribución de competencias, las cuales quedarán plasmadas en los convenios que para tal efecto se suscriban entre entidades delegantes y delegatarias, de acuerdo con lo previsto en la Ley 1454 de 2011.

El Departamento Nacional de Planeación, en coordinación con los sectores, definirá los mecanismos de seguimiento, control y evaluación de las competencias descentralizadas y/o delegadas por el Gobierno nacional, los cuales obedecerán a criterios técnicos, objetivos, medibles y comprobables. (...)”.

Artículo 183. Autoridades regionales de transporte. *El Gobierno Nacional, a solicitud de las entidades territoriales, podrá crear y fortalecer Autoridades Regionales de Transporte en las aglomeraciones urbanas o en aquellos municipios cuya movilidad urbana se desarrolle más allá de sus propios límites jurisdiccionales.*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Para tal efecto, las entidades territoriales interesadas deberán constituir previamente esquemas asociativos territoriales, en concordancia con el artículo 10 de la Ley 1454 de 2011. La Autoridad Regional de Transporte, será la encargada de regular el servicio de transporte público de pasajeros, otorgar permisos y habilitaciones, integrar operacional y tarifariamente los diferentes modos y modalidades, y garantizar la articulación de planes, programas y proyectos contenidos en los Planes Maestros de Movilidad de cada uno de los municipios, así como los incluidos en sus instrumentos de planeación territorial que influyan en la organización de la movilidad y el transporte, de acuerdo con los lineamientos del Ministerio de Transporte.

Parágrafo. *Las entidades territoriales, con el acompañamiento del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte definirán las directrices de ordenamiento regional en concordancia con los instrumentos normativos existentes, con el fin de contar con un marco de acción que contemple estrategias regionales integrales que permitan formular, a su vez, las propuestas de movilidad regional que deberán ser desarrolladas por la Autoridad Regional de Transporte.*

La Ley 1811 de 2016 “Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito”

Artículo 1°. Objeto. *La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.*

Artículo 2°. Beneficiarios. *Los beneficiarios de la presente ley serán peatones y ciclistas en los términos definidos por la Ley 769 de 2002.(...)*

Artículo 3°. Beneficio por uso intermodal del transporte público. *Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de biciparqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.*

Parágrafo 1°. *Cada entidad territorial regulará y asegurará las condiciones en que los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional contabilizarán los viajes de alimentación en bicicleta.

Parágrafo 2°. Los municipios y distritos asumirán el costo de estos pasajes con cargo a sus respectivos presupuestos.

Parágrafo 3°. Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas licitaciones o se hagan renegociaciones de los contratos de operación de los sistemas.

Parágrafo 4°. Se incentivará la instalación y uso de portabicicletas en todos los medios de transporte público terrestre como forma de integración modal del transporte. De ninguna manera se entenderá que el uso de portabicicletas es objeto de comparendo de tránsito o causará inmovilización del vehículo.

Artículo 4°. Uso de bicicletas dentro de los SITM, SITP, SETP y SISTR. Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional, establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda de bicicletas para que les permitan a los usuarios ingresar o conectar con diferentes sistemas de transporte.

Parágrafo 1°. Los SITM, SITP, SETP y SISTR priorizarán el uso peatonal dentro de los sistemas y el uso de bicicletas garantizando la seguridad y comodidad de los usuarios. El Ministerio de Transportes en un plazo no mayor a un año definirá la metodología que usarán los sistemas para tal fin.

Parágrafo 2°. Los SITM, metro o sistemas de tranvía podrán definir protocolos para permitir el ascenso de bicicletas dentro de las cabinas de estos vehículos o la inclusión de compartimentos especiales para estas.

Parágrafo 3°. Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas licitaciones o se hagan renegociaciones de los contratos de operación de los sistemas.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Artículo 5°. Incentivo de uso para funcionarios públicos. Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.

Parágrafo 1°. Cada entidad en un plazo no mayor a un (1) año deberá establecer las condiciones en que las entidades del sector público validarán los días en que los funcionarios públicos llegan a trabajar en bicicleta y las condiciones para recibir el día libre remunerado.

Parágrafo 2°. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 8 medios días remunerados al año.

Parágrafo 3°. Los empleados de empresas privadas, empresas mixtas, empresas industriales y comerciales del Estado y otros establecimientos regidos por el derecho privado podrán adoptar el presente esquema de incentivos con arreglo a sus propias especificaciones empresariales.

Artículo 6°. Parqueaderos para bicicletas en edificios públicos. En un plazo no mayor a dos años a partir de la expedición de la presente ley, las entidades públicas del orden nacional, departamental y municipal establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda, habilitando como mínimo el 10% de los cupos destinados para vehículos automotores que tenga la entidad; en el caso de ser inferior a 120 estacionamientos de automotores se deberá garantizar un mínimo de 12 cupos para bicicletas.

Artículo 7°. Información de modos no motorizados de transporte. Las Secretarías de Movilidad o quien haga sus veces en los entes territoriales de más de 100.000 habitantes consolidarán, siempre y cuando existan los recursos, un sistema de información de uso y proyección de la demanda de modos no motorizados de transporte así como un sistema de registro de quejas, preguntas y solicitudes sobre el uso de los medios no motorizados de transporte.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte establecerá en un término inferior a tres (3) meses a partir de la promulgación de esta ley, la información mínima a consolidar dentro del Sistema de Información de modos no motorizados de transporte del que habla este artículo.

Artículo 8°. El artículo 58 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Artículo 58. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán:

1. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan afectar el tránsito de otros peatones o actores de la vía.
2. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavía del ferrocarril.
3. Remolcarse de vehículos en movimiento.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

4. *Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.*
5. *Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.*
6. *Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.*
7. *Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.*
8. *Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.*

Parágrafo 1º. *Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, estos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.*

Parágrafo 2º. *Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.*

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse solo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

Artículo 9º. Normas específicas para bicicletas y triciclos. *El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:*

Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. *Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:*

1. *Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.*
2. *Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.*
3. *Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.*
4. *No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.*
5. *Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleja luz roja.*

Parágrafo 1º. *Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículo automotor por las vías*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

locales y nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.

Parágrafo 2°. *La velocidad máxima de operación en las vías mientras se realicen actividades deportivas, lúdicas y, o recreativas será de 25 km/h.*

Artículo 10. Planeación participativa. *Las alcaldías promoverán la creación de organizaciones de ciclistas y promoverán su participación en las instancias locales de planeación, especialmente las que se deban configurar para el mejoramiento de la movilidad, el tránsito y el transporte.*

Artículo 11. Beneficios para estudiantes bici usuarios. *Las Instituciones de Educación podrán implementar programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.*

Artículo 12. Incentivos a la industria nacional. *El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, antes de un año de promulgada esta ley, implementará un programa que incentive la producción y la adquisición de bicicletas en todo el territorio nacional.*

Artículo 13. Reinserción de bicicletas. *Las autoridades territoriales locales podrán adjudicar bicicletas que se encuentren inmovilizadas y lleven retenidas seis meses o más y que además no hayan sido reclamadas ni se encuentren en proceso de reclamación por parte de sus propietarios, a instituciones educativas del sector público y a los sistemas SITM, SITP, SETP Y SISTR. Para ello el Ministerio de Transporte reglamentará los mecanismos para la reintegración de bicicletas a la autoridad territorial local.*

Artículo 14. *Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:*

Artículo 63. Respeto a los derechos de los peatones y ciclistas. *Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones y ciclistas, dándoles prelación en la vía.*

Artículo 15. *Modifíquese el artículo 76 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito el cual quedará así:*

Artículo 76. Lugares prohibidos para estacionar. *Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:*

1. Sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

2. *En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.*
3. *En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.*
4. *En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.*
5. *En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.*
6. *En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.*
7. *En ciclorrutas o carriles dedicados o con prioridad al tránsito de bicicletas.*
8. *A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.*
9. *En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes o accesos para personas con discapacidad.*
10. *En curvas.*
11. *Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.*
12. *Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.*
13. *En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.*

Artículo 16. *Modifíquese el artículo 1° de la Ley 1503 de 2011 "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones" el cual quedará de la siguiente forma:*

Artículo 1°. Objeto. *La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:*

- a) *Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;*
- b) *Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial;*



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

- c) *Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible;*
- d) *Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas;*
- e) *Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía;*
- f) *Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte en todo el territorio nacional.*

Parágrafo 1°. *El Gobierno nacional incluirá dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial las medidas necesarias que permitan incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte en el territorio nacional, de un modo responsable y de respeto a todos los usuarios de los medios de transporte.*

Parágrafo 2°. *El Gobierno nacional reglamentará la obligatoriedad, las características técnicas y los materiales de los cascos para biciusuarios antes de tres (3) meses después de promulgada esta ley.*

Artículo 17. *Modifíquese el artículo 60 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito el cual quedará así:*

Artículo 60. Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados. *Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.*

Parágrafo 1°. *Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.*

Parágrafo 2°. *Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.*

Parágrafo 3°. *Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar el adelantamiento de un ciclista a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) del mismo.*

Artículo 18. Semana Nacional de la Movilidad Sostenible. *El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Medio Ambiente, el Ministerio de Salud y Coldeportes promoverán en el país la celebración de exposiciones y actividades, organizarán anualmente una Semana Nacional de la Movilidad Sostenible, con ferias,*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

exposiciones y otros actos culturales que se celebrarán en las principales ciudades y poblaciones del país. Cuando lo considere de interés nacional, colaborarán las demás entidades de índole nacional o local que se estimen necesarias para tal fin.

Ley 1801 de 2016 “Por la cual se expide el Código Nacional de Policía y Convivencia”.

ARTÍCULO 89. DEFINICIÓN DE ESTACIONAMIENTO O PARQUEADEROS. *Son los bienes públicos o privados, destinados y autorizados de acuerdo con lo dispuesto en las normas de uso del suelo y en las normas que lo desarrollen o complementen por los concejos distritales o municipales, para el estacionamiento y depósito temporal de vehículos automotores, motos o bicicletas, a título oneroso o gratuito.*

PARÁGRAFO. *Los estacionamientos o parqueaderos ubicados en inmuebles de uso público, como parques, zonas verdes y escenarios deportivos o culturales, sólo podrán ser utilizados para el estacionamiento de vehículos con fines relativos a la destinación de tales bienes.*

ARTÍCULO 90. REGLAMENTACIÓN DE LOS ESTACIONAMIENTOS O PARQUEADEROS ABIERTOS AL PÚBLICO. *Para el funcionamiento y administración de los estacionamientos o parqueaderos abiertos al público, se observarán los siguientes requisitos:*

- 1. Constitución de póliza de responsabilidad civil extracontractual, para la protección de los bienes depositados y las personas. En el recibo de depósito del vehículo se informará el número de la póliza, compañía aseguradora y el procedimiento de reclamación.*
- 2. Expedir recibo de depósito del vehículo al momento del ingreso, en el que se consigne el número de placa del vehículo y la hora de ingreso.*
- 3. Ofrecer al conductor del vehículo la opción de relacionar bienes adicionales al que deja en depósito.*
- 4. Cumplir con las tarifas establecidas por la autoridad distrital o municipal.*
- 5. Cumplir los requisitos de carácter sanitario, ambiental y de tránsito.*
- 6. Contar con seguridad permanente, y de acuerdo con la clasificación del estacionamiento o parqueadero, con acomodadores uniformados con licencia de conducción y con credenciales que faciliten su identificación por parte de los usuarios.*
- 7. Señalizar debidamente la entrada y la salida de vehículos y demarcar el espacio que ocupa cada vehículo y los corredores de giro y movilidad.*



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

8. Cumplir las exigencias para el desarrollo de actividades económicas.

9. Adecuar o habilitar plazas para el estacionamiento de bicicletas.

DECRETO NACIONAL 1855 de 1971 “Por el cual se dictan disposiciones sobre control de precios”

Artículo 1o.- Para los efectos del presente decreto, se entiende por aparcadero o garaje público el local urbano que con ánimo de lucro se destina a guardar o arrendar espacios para depositar vehículos automotores dentro de una edificación construida para tal fin o dentro de un predio habilitado con el mismo objeto.

Artículo 2o.- Los alcaldes reglamentarán el funcionamiento de los garajes o aparcaderos, señalarán en qué zonas pueden operar y fijarán los precios o tarifas máximas que pueden cobrar por la prestación de sus servicios, habida cuenta de la categoría de los mismos y de las condiciones y necesidades locales. De acuerdo con la gravedad de la infracción, la violación de los reglamentos que expidan los alcaldes serán sancionadas por estos mismos o por los inspectores de policía con las siguientes sanciones:

a) Multa de \$1.000.00 a \$50.000.00.

b) Cierre del garaje o parqueadero hasta por el término de seis (6) meses.

c) Cancelación definitiva de la licencia de funcionamiento.

El Decreto Nacional 1077 de 2015, que compiló el Decreto Nacional 1504 de 1998, respecto al espacio público, determinó lo siguiente:

ARTÍCULO 2.2.3.1.1 Protección del Espacio público. *Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. En el cumplimiento de la función pública del urbanismo, los municipios y distritos deberán dar prelación a la planeación, construcción, mantenimiento y protección del espacio público sobre los demás usos del suelo.*

ARTÍCULO 2.2.3.1.2 Definición de espacio público. *El espacio público es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes.*

ARTÍCULO 2.2.3.1.3 Componentes del espacio público. *El espacio público comprende, entre otros, los siguientes aspectos:*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

1. Los bienes de uso público, es decir aquellos inmuebles de dominio público cuyo uso pertenece a todos los habitantes del territorio nacional, destinados al uso o disfrute colectivo.

2. Los elementos arquitectónicos, espaciales y naturales de los inmuebles de propiedad privada que por su naturaleza, uso o afectación satisfacen necesidades de uso público.

3. Las áreas requeridas para la conformación del sistema de espacio público en los términos establecidos en este Título.

ARTÍCULO 2.2.3.1.4 Destinación de los bienes de uso público. *El destino de los bienes de uso público incluidos en el espacio público no podrá ser variado sino por los Concejos Municipales o Distritales a través de los planes de ordenamiento territorial o de los instrumentos que los desarrollen aprobados por la autoridad competente, siempre que sean sustituidos por otros de características y dimensiones equivalente o superiores. La sustitución debe efectuarse atendiendo criterios, entre otros, de calidad, accesibilidad y localización.*

En el nivel nacional además obran documentos rectores emitidos por las autoridades de Tránsito como lo son:

- Resolución 1282 de 2012 del Ministerio de Transporte “Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016”.
- Resolución 2273 de 2014 del Ministerio de Transporte “Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones”.
- Circular Conjunta “Sostenibilidad de los Sistemas de Transporte Masivo, Integrado y Estratégico”, del Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Superintendencia de Puertos y Transporte, Procuraduría General de la Nación, Departamento Nacional de Planeación. Septiembre 30 de 2016”.

2.3 MARCO LOCAL

En el marco del estudio, trámite y adopción del Plan de Ordenamiento Territorial vigente se evidenció la necesidad de complementar los estudios necesarios que permitirán definir de nuevo el Sistema de Movilidad del Municipio, que integrara entre otros, las posibles soluciones de infraestructura, accesibilidad, conexión, que se plantearon en dicho POT para ser estudiadas, desarrolladas y complementadas, de la siguiente manera:



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

Acuerdo Municipal 0373 de 2014 “Por medio del cual se adopta la revisión ordinaria de contenido de largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Santiago de Cali”

Artículo 200. Definición del Sistema de Movilidad. *El Sistema de Movilidad es el conjunto integrado de redes de diferentes modos de transporte, constituidas por su infraestructura, equipamientos, sistemas de regulación y operación, que permiten el desplazamiento de personas y bienes, conectan los diferentes componentes urbano-regionales y garantizan la accesibilidad a las oportunidades que brinda al municipio.*

Parágrafo 1. *En un término no mayor a dos (2) años a partir de la entrada en vigencia del presente Acto, el Departamento Administrativo de Planeación Municipal formulará los planes y complementará los estudios necesarios para llevar a cabo los programas y proyectos del Sistema de Movilidad, correspondiente a los resultados de los productos y componentes de las fases de implementación del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU). Los estudios complementarios están descritos en el Decreto 615 de 2008.*

Parágrafo 2. *El Departamento Administrativo de Planeación desarrollará, en un plazo no mayor a un (1) año a partir de la entrada en vigencia del presente Acto, el Manual de Criterios de Diseño del Sistema de Movilidad, dentro del marco de la implementación del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU), el cual será adoptado mediante decreto reglamentario del alcalde.*

Artículo 201. Componentes del Sistema de Movilidad. *El Sistema de Movilidad está compuesto por los siguientes subsistemas:*

- 1. Subsistema Peatonal de Accesibilidad Universal.*
- 2. Subsistema Transporte en Bicicleta.*
- 3. Subsistema Integrado de Transporte Masivo.*
- 4. Subsistema de Transporte Privado.*
- 5. Subsistema de Carga y Logística.*

Artículo 202. Subsistema Peatonal de Accesibilidad Universal. *El Subsistema Peatonal de Accesibilidad Universal está compuesto por la infraestructura destinada a la caminata a lo largo de las vías, esto es los andenes, puentes y cruces peatonales, así como el espacio público asociado a esta, como alamedas, parques y las redes ambientales.*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

En cuanto a su regulación y operación, este subsistema incluye los semáforos peatonales, zonas de prioridad peatonal y zonas de pacificación de tráfico, encaminadas a generar una caminata segura y amena.

Se definen las redes peatonales que constituyen recorridos prioritarios en la ciudad de Cali y se dividen en:

- 1. Redes peatonales de productividad: se encuentran en zonas generadoras de empleo comercial, de servicios e industriales. Son aquellas que facilitan los flujos peatonales de acceso a las zonas de trabajo, con los nodos de transporte público y privado y los servicios aferentes. Estas redes deberán generarse en las centralidades definidas en el presente Acto.*
- 2. Redes peatonales educativas: son redes que facilitan el acceso a las zonas educativas. Los cruces y tratamiento en las zonas escolares deberán cumplir con lo establecido por la Secretaría de Tránsito.*
- 3. Redes peatonales ecológicas: son redes con un tratamiento que privilegia el disfrute y cuidado de las zonas con alta riqueza ecológica de la ciudad. En especial, se dará prioridad al desarrollo de corredores ambientales, de conformidad con lo definido en la Estructura Ecológica Municipal, **Artículo 93** del presente Acto.*
- 4. Redes peatonales comerciales: son redes encaminadas a generar centros de comercio al aire libre.*
- 5. Redes culturales y de equipamientos: son redes que conectan sitios de interés cultural, histórico y patrimonial de la ciudad.*

Artículo 203. Lineamientos para la Conformación de Redes Peonales. *Las redes peatonales deberán ser corredores que garanticen una movilidad continua, segura y confortable, con diferentes tipologías de facilidades peatonales. Los andenes deberán tener el ancho mínimo definido en los perfiles viales del presente Acto; se considerarán pompeyanos que permitan la continuidad del peatón en intersecciones con alto flujo peatonal, se diseñarán sistemas de información y señalización que faciliten al usuario su uso; se promoverán calles peatonales en las zonas que defina el Departamento de Planeación Municipal.*

Los diseños de redes peatonales deberán considerar al menos los siguientes aspectos:

- 1. Inventario de facilidades peatonales y del estado de la infraestructura y señalización.*
- 2. Estimación de la demanda actual y futura en períodos pico.*
- 3. Cálculo de nivel de servicio a diez (10) años.*



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

4. *Diseños que garanticen niveles de servicio adecuados.*
5. *Diseños de intervenciones que garanticen mayor prioridad a los peatones, frente a los modos motorizados.*
6. *Diseños que garanticen la accesibilidad universal, es decir, el fácil desplazamiento de las personas con movilidad reducida.*

Parágrafo 1. *El Departamento Administrativo de Planeación Municipal definirá, en el corto plazo, la localización y trazado de las redes peatonales que deberán contar con diseños detallados. Se priorizarán las siguientes zonas y ejes:*

1. *Zona del centro de Cali, que está delimitado por la calle 5ª, la calle 15, la carrera 1 y la carrera 15, incluyendo el Paseo Bolívar, el Centro Administrativo Municipal y el río Cali.*
2. *Zona de Imbanaco, que está comprendida entre las carreras 36 y 44 y entre las calles 5 y 6 (avenida Roosevelt). Incluye la Clínica San Fernando y el Hospital Universitario del Valle.*
3. *Zona de universidades, ente las carreras 100 y 122 y las calles 5 y 25, se incluye la Universidad Autónoma de Occidente y el Centro Intermodal Sur.*
4. *Zona oriente, delimitada al norte por la diagonal 15 y carrera 15, al sur por la vía Navarro, y entre la calle 70 y el río Cauca.*
5. *Ejes peatonales de largo alcance, que permiten la movilidad peatonal alternativa de grandes distancias, los cuales se detallan en el Anexo N° 9 “Fichas de Proyectos”.*
6. *Zonas de instituciones educativas.*
7. *Centenario, entre la avenida 4 Norte y río Cali, desde la calle 2 Norte y 12 Norte.*
8. *San Antonio, entre carrera 12 y la carrera 4 y entre las calles 1 Oeste y la 5. Se priorizará la ampliación de andenes y la peatonalización nocturna en fin de semana.*
9. *Las zonas de turismo y gastronomía, las cuales son:*
 - a) *Barrio El Peñón: entre calle 5 y 5 Oeste y entre carrera 4 y carrera 1.*
 - b) *Granada: entre la avenida 6 Norte y la 9 A Norte, entre las calles 9 Norte y 21 Norte.*
 - c) *Parque del Perro: carrera 34 entre calle 5 y calle 3 Oeste y alrededor del parque del Corazón.*
 - d) *Carrera 66: entre calles 5 y 13.*
 - e) *Avenida San Joaquín: carrera 105 entre calle 13 y 16.*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Parágrafo 2. En caso de que se considere incluir como uno de los componentes de este subsistema la peatonalización de una vía, se deberá hacer un estudio de tráfico que analice su integración con los demás subsistemas y el impacto que genera a nivel local y en la circulación de los diferentes modos de transporte.

Parágrafo 3. Las dimensiones de la infraestructura de peatones de accesibilidad universal y normas de diseño se ceñirán a lo establecido en el Manual de Elementos Constitutivos del Espacio Público (Mecep).

Parágrafo 4. El Departamento Administrativo de Planeación desarrollará, en un plazo no mayor a tres (3) años a partir de la entrada en vigencia del presente Acto, los siguientes manuales, estudios y planes, dentro del marco de la implementación del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU):

1. Plan de Movilidad Peatonal de Santiago de Cali, articulado al Plan Maestro de Ciclorrutas y al Plan Maestro de Espacio Público.
2. Inventario, actualización, digitalización y codificación de la red existente de andenes y espacios públicos.

Artículo 204. Localización y Diseño de Soluciones Peatonales. (Precisado por la Circular N° 4132.2.22.1.1019.007128 del 8 de septiembre de 2015). El diseño de las soluciones peatonales en las zonas de centralidades mencionadas en el Parágrafo 1 del **Artículo 203** debe ser a nivel. Las soluciones peatonales a desnivel (elevadas o subterráneas) en otras zonas, de iniciativa pública o privada, que se proyecten construir deberán contar con licencia expedida por el Departamento Administrativo de Planeación Municipal.

Artículo 205. Subsistema de Transporte en Bicicleta. (Precisado por la Circular N° 4132.2.22.1.1019.008146 del 5 de octubre de 2015). El Subsistema de Bicicletas de la ciudad de Cali está compuesto por la red de ciclorrutas, los sistemas de nodos de integración con el sistema SITM, la red de bicicletas públicas, la red de estacionamientos de bicicletas o los cicloparqueaderos, y los puntos de atención al ciclista. La red de ciclorrutas está compuesta por la red básica, la red complementaria y la bicipista, y la red de senderos y ciclorrutas rurales:

1. Red básica de ciclorrutas. Está compuesta por la red de proyectos de ciclorrutas priorizada para la ejecución durante la vigencia del presente Acto y constituye la red básica para garantizar la movilidad en bicicleta en Santiago de Cali.
2. Red complementaria. Está compuesta por los proyectos de redes zonales de ciclorrutas desarrollados por las diferentes entidades del municipio, los cuales serán estructurados en el marco del Plan Integral de Movilidad Urbana. Como criterio general, toda red zonal



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

debe estar amarrada como mínimo a uno (1) de los ejes de la red básica de ciclorrutas priorizada. En todos los casos, el Plan Maestro de Ciclorrutas (Plamacir) será marco de referencia para la definición de las redes zonales.

3. Bicipista. Es una ciclorruta de altas especificaciones técnicas, que permite la circulación de bicicletas en condiciones óptimas de operación. Esta tendrá un ancho mínimo de carril de dos metros y medio (2,5 m).

Parágrafo 1. En un plazo no mayor a dos (2) años, contados a partir de la entrada en vigencia del presente Acto, el Departamento Administrativo de Planeación Municipal junto con Metro Cali S.A. actualizarán el Plamacir, con el fin de definir la red de proyectos de ciclorrutas priorizada, de acuerdo con el numeral 1 del presente Artículo. Mientras tanto, se continuará con los planes de construcción de los kilómetros de redes de ciclorrutas priorizadas en el Plamacir vigente.

Parágrafo 2. La identificación de la red básica de ciclorrutas vigente se encuentra establecida en el Mapa N° 31 "Red Básica de Ciclorrutas Priorizadas", el cual hace parte integral del presente Acto y será sujeto de actualización con el nuevo estudio de demanda del transporte en bicicleta.

Parágrafo 3. Las dimensiones de la infraestructura para el transporte en bicicleta se ceñirán a lo establecido en el Plan Maestro de Ciclorrutas actualizado (Plamacir). Los trazados definitivos quedarán sujetos a los estudios y diseños, para su implementación a cargo del Departamento Administrativo de Planeación Municipal (DAPM) y Metro Cali S.A.

Parágrafo 4. Todos los estacionamientos públicos y de centros comerciales proveerán un espacio de estacionamiento de bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m²).

Parágrafo 5. El trazado de la infraestructura para el tráfico en bicicleta debe ser continuo tanto vertical como horizontalmente. No se permite que el trazado y diseño definitivo de las ciclorrutas se realice por puentes peatonales existentes. En caso de ser necesario, se deberá generar un puente para el tránsito de bicicletas debidamente segregado de otros modos de transporte, señalizado y con las pendientes adecuadas para el ciclista, donde pueda dar continuidad en su trayecto sobre la bicicleta. Tampoco estará compartido con los circuitos para las motos y motovías. En todo caso, el mínimo de ancho de las ciclorrutas será de 1.25 metros.

Artículo 206. Subsistema Integrado de Transporte Masivo. (Precisado por la Circular N° 4132.2.22.1.1019.007128 del 8 de septiembre de 2015 y la Circular N°



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

4132.2.22.1.1019.008146 del 5 de octubre de 2015). El Subsistema Integrado de Transporte Masivo está compuesto por la red de corredores, estaciones, terminales, patios y talleres, las tecnologías de operación, recaudo e información, así como por los vehículos que garantizan el servicio de transporte masivo para Cali y su conexión con la región.

1. De alcance regional. Su objetivo es la articulación de Cali con los municipios vecinos como Jamundí, Yumbo, Buenaventura y Palmira; priorizando la conexión con el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón y el Puerto de Buenaventura, atendiendo la alta demanda de viajes intermunicipales, potenciando el turismo y mejorando las actividades de distribución logística, respondiendo al fenómeno de complementariedad que existe en la red de municipios, en articulación con el Sistema Integrado de Transporte Masivo de alcance municipal. Se priorizan:

- a. El Corredor Interregional de Transporte Férreo Masivo de pasajeros y carga. A desarrollarse sobre el par vial calles 23, 25 y 26 - avenida 4ª Norte, entre el río Jamundí y calle 70 Norte (Menga), en los límites con el municipio de Yumbo; y la carrera 7ª, entre calle 26 y el río Cauca.
- b. Las plataformas de conexión intermodal en las terminales del SITM, en articulación con las empresas de transporte intermunicipal.
- c. El fomento del proyecto de Reactivación de la Navegabilidad del río Cauca para la Movilidad de Pasajeros y de Carga, que permita reforzar el transporte intermodal sostenible y la integración con los municipios vecinos.
- d. El mejoramiento de la red vial de la periferia municipal, que incluye los accesos a la ciudad y el anillo vial perimetral, identificados en el Anexo N° 9 “Fichas de Proyectos”, que hace parte integral del presente Plan.

2. De alcance municipal. Su objetivo es conformar una red jerarquizada, definida por el sistema operacional urbano desarrollado por Metro Cali S.A., transporte público rural (colectivos, buses, camperos, entre otros) y el transporte público urbano - rural. Se priorizan:

- a. Corredor Municipal de Transporte Férreo y Multimodal Masivo de pasajeros y distribución logística, el cual cuenta con ciento diez



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

*metros (110 m) de ancho para uso del transporte masivo que recorra la ciudad a lo largo de las vías férreas conformadas por las calles 23, 25 y 26, avenida 4ª Norte, entre el río Jamundí y calle 70 Norte (Menga), en los límites con el municipio de Yumbo, y la carrera 7ª, entre calle 26 y el río Cauca, en los cuales las edificaciones no podrán sobrepasar dos (2) pisos de altura ni desarrollar usos diferentes a vivienda, hasta tanto se haya ejecutado el proyecto de Corredor Verde. Este hace parte del proyecto urbano del Corredor Verde, descrito en el **Artículo 449**.*

- b. Red troncal. Constituida por carriles segregados, de preferencia en el lado izquierdo de la calzada, preferiblemente con sobrepaso en estaciones. Los corredores troncales podrán también desarrollar tecnologías férreas.*
- c. Red pretroncal. Constituida por carriles en tráfico mixto, carriles preferenciales y paraderos. Dependiendo del nivel de la demanda, se podrán desarrollar estaciones de prepago en el andén.*
- d. Red alimentadora. Constituida por carriles en flujo mixto y paraderos.*
- e. Cable. Sistema de transporte orientado a mejorar la accesibilidad a zonas de ladera, para la movilidad de personas con destinos residenciales, recreativos y turísticos. Integrado a los otros modos de la red del SITM.*
- f. Terminales intermodales de integración. Nodos que facilitan la integración con la bicicleta y el automóvil, en una lógica de parqueo y uso del transporte público.*

Parágrafo 1. *La localización y la clasificación de las redes e infraestructura del Subsistema de Transporte Público se encuentran identificadas en el Mapa N° 32 "Sistema Integrado de Transporte Masivo - SITM", el cual hace parte integral del presente Acto.*

Parágrafo 2. *En el corto plazo, se adelantarán los estudios de prefactibilidad de la prolongación del subsistema Cable a los cerros tutelares, priorizando las zonas de ladera con alta densidad de población, así como las áreas con propósitos turísticos y de promoción del paisaje y la biodiversidad. Las entidades responsables serán la Secretaría de Cultura y Turismo, la Secretaría de Infraestructura y Valorización y Metro Cali S.A., quien liderará el proceso.*

Parágrafo 3. *El Subsistema Integrado de Transporte Público – SITM deberá establecer los mecanismos de integración entre los sistemas de transporte público rural (chivas, colectivos y buses), urbano-rural (camperos) y el Sistema de Transporte Público urbano.*



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

Artículo 207. Dimensiones de la Infraestructura Vial del Subsistema de Transporte Público - SITM. El ancho mínimo de los carriles del sistema será:

1. Para los carriles troncales, será de tres metros y medio (3,5 m), correspondiente a buses articulados o biarticulados.
2. Para los carriles pretroncales preferenciales, de tres y medio (3,5 m), correspondiente a buses padrones.
3. Para los carriles mixtos con operación de buses alimentadores, serán mínimo de tres metros (3 m), correspondiente a buses tipo alimentador. Aquellos carriles donde circulen rutas alimentadoras con buses tipo padrón deberán acogerse al ancho mínimo identificado en el numeral 2.

Parágrafo 1. En todas las estaciones del sistema troncal del SITM, se deben diseñar carriles de adelantamiento, considerando un ancho mínimo conforme lo establecido en el numeral 1.

Parágrafo 2. El SITM se integrará con el transporte público individual, taxi, mediante la creación de zonas amarillas, que deberán ser definidas por la autoridad de tránsito en un período dos (2) años a partir de la entrada en vigencia del presente Acto.

Parágrafo 3. Los carriles preferenciales se desarrollarán en ejes pretroncales, de acuerdo con las necesidades establecidas por Metro Cali S.A. El Plan de Carriles Preferenciales deberá definirse por Metro Cali S.A. en un período de un año (1), contado a partir de la entrada en vigencia del presente Acto, como parte de la implementación del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU). Las características y diseños definitivos de los carriles preferenciales serán resultado del estudio que lleve a cabo Metro Cali S.A. y deberán contemplar las demandas de operaciones de cargue y descargue de mercancías y las de establecimiento, que garanticen las dinámicas comerciales de las zonas en que serán implementados.

Artículo 208. Subsistema Vial. (Precisado por la Circular N° 4132.2.22.1.1019.007128 del 8 de septiembre de 2015). Corresponde al conjunto de elementos que constituyen las vías construidas y las zonas de reserva vial para futuros proyectos de construcción y/o ampliaciones viales, que tienen como objetivo específico permitir el desplazamiento de vehículos de todo tipo y la movilización de personas y bienes, utilizando los diferentes modos y medios de transporte, prestando especial atención en la adopción de políticas ambientales en su planificación, diseño, construcción y operación.



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Incluye las Vías Interregionales, que corresponden a las vías de enlace interregional en el municipio de Santiago de Cali (VIR), las Vías Urbanas, clasificadas en Vías Arterias Principales (VAP), Vías Arterias Secundarias (VAS), Vías Colectoras (VC), Vías Locales (VL).

El Subsistema de Integración Rural, compuesto por las vías que comunican el área urbana con las cabeceras de los corregimientos, sus veredas y de ellos entre sí, y son: las Vías Colectoras Rurales (VCR), las Vías de Integración Veredal (VIV) y las Vías Locales Rurales (VLR).

Anillo vial perimetral: el anillo perimetral está constituido por un grupo de vías que conecta los principales accesos de la ciudad y facilita los flujos regionales. Tiene una funcionalidad común y su operación debe ser regulada por un sistema semafórico coordinado.

Sistema inteligente de regulación e información vial: este sistema está compuesto por una red de semáforos de última generación que provea información de las condiciones del tráfico en tiempo real, así como un sistema de información al usuario que permita optimizar su itinerario de viajes y conocer la sostenibilidad de sus decisiones. Su responsable es la autoridad de tránsito.

Parágrafo 1. *La clasificación y jerarquización del Sistema Vial del municipio de Santiago de Cali, así como la definición detallada de los anillos viales, se encuentran identificadas y definidas en el Anexo N° 6 y están delimitadas en el Mapa N° 30 "Jerarquización Vial", que hacen parte integral del presente Acto.*

Parágrafo 2. *Las dimensiones de las secciones transversales de las vías que se indican en el Anexo N° 6 del presente Acto se deben entender como mínimas y se podrá ampliar o redistribuir su sección transversal, teniendo en cuenta los requerimientos de ancho de canales, aislamientos de líneas de alta tensión, protección de arborización existente, aspectos de diseño geométrico, funcionalidad vial, requerimientos de tráfico o, simplemente, integración con la malla vial del sector y con relación a los usos del suelo. Para lo anterior, el Comité de Movilidad será el encargado de aprobar las ampliaciones, modificaciones y redistribuciones de la sección transversal de las vías, mediante acta oficial, cuyo concepto técnico definitivo será recogido mediante resolución del Departamento Administrativo de Planeación Municipal.*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Artículo 209. Subsistema de Transporte Privado. *El Subsistema de Transporte Privado del municipio de Santiago de Cali está compuesto por las infraestructuras, circuitos, la red de estacionamiento, las zonas de gestión de la demanda, los sistemas de regulación y operación, que permiten la circulación de automóviles, camionetas, camperos y motos.*

Red de estacionamientos: *está constituida por estacionamientos fuera de vía y en vía, destinados a vehículos motorizados y no motorizados.*

Zonas de gestión de la demanda: *son zonas en donde primará el uso del transporte público y los modos no motorizados. En estas zonas, se desarrollarán esquemas de pacificación de tráfico y esquemas de estacionamiento y que desestimen el uso del vehículo privado.*

El diseño e implementación de las zonas de gestión de la demanda estará a cargo del Departamento Administrativo de Planeación Municipal y la Secretaría de Tránsito de Cali, y deberá llevarse a cabo en el corto plazo, dentro del marco de la implementación del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU). Las zonas de gestión de la demanda se implementarán en las principales centralidades.

Las zonas de gestión de la demanda incluirán tratamiento de tráfico calmado/pacificación de tráfico, en donde se reducen las velocidades de circulación de los vehículos motorizados, dando prioridad al transporte público y los modos no motorizados, a través de infraestructura y/o señalización especial.

Parágrafo. *La Administración Municipal podrá, en el largo plazo, implementar cobros por congestión que desestimen el uso del vehículo privado. En caso de incluir zonas de cobro por congestión, estos deberán cumplir con lo estipulado por la regulación correspondiente, expedida por el Ministerio de Transporte, y solo podrán implementarse una vez se cuente con sistemas de movilidad peatonal, en bicicleta y masivos eficientes y suficientes para atender la demanda. Estas zonas de cobro por congestión solamente podrán implementarse mediante autorización expresa del Concejo mediante Acuerdo Municipal.*

Artículo 210. Subsistema de Carga y Logística. *El Subsistema de Carga y Logística está constituido por corredores de transporte de carga de diferentes modos (carretero, férreo, fluvial), zonas especiales de cargue y descargue, nodos logísticos y de intercambio.*

Son corredores a vocación logística aquellos que constituyen el Anillo Perimetral, así como las diferentes vías de acceso al municipio de Cali, desde el límite municipal hasta:

1. *Vía al mar.*



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

2. Antigua carretera Yumbo.
3. Autopista Yumbo.
4. Autopista Cali-Palmira.
5. Vía Cali-Candelaria.
6. Vía a Puerto Tejada.
7. Autopista Cali-Jamundí.

Parágrafo. El Subsistema de Carga y Logística deberá garantizar la correcta distribución de materiales de construcción no consolidables en todas las áreas de la ciudad.

Artículo 211. Plan de Logística Urbana y de Mercancías. Con el fin de asegurar la movilidad de la ciudad y su área metropolitana, y, en este caso específico, de los diferentes polígonos industriales y comerciales, el Departamento Administrativo de Planeación Municipal en compañía de la Secretaría de Tránsito y Transporte, en el marco de la implementación del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU), desarrollarán, en el corto plazo, un Plan de Logística Urbana y de Mercancías encaminado a:

1. Desarrollar una gestión de la movilidad respecto a problemáticas recurrentes, utilizando programas para optimizar los flujos del tráfico y centrales de dirección del tráfico.
2. Integrar y mejorar la regulación del tráfico en la planificación de las necesidades de servicios de transporte de mercancías, para optimizar los índices de recorridos y costos de los vehículos. Estudiar la oportunidad de los centros de abastecimiento con la concepción de “ciudad de caminos cortos”.
3. Identificar áreas estratégicas para el desarrollo de actividades logísticas, con el fin de optimizar las operaciones del transporte urbano de carga, articulándolo al Modelo de Ordenamiento Territorial propuesto en el presente Acto.
4. Conectar las terminales de carga interurbana con emplazamientos que permitan la articulación eficiente de los diversos modos de transporte, para asegurar la accesibilidad a la ciudad, considerando la navegabilidad del río Cauca y el corredor férreo para recogida y entrega de carga desconsolidada de último kilómetro.
5. Optimizar la gestión del estacionamiento y las bahías de cargue y descargue en zonas de alta actividad comercial, industrial o logística, en coherencia con la movilidad peatonal y las ciclorrutas.



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

6. *Fortalecer las estrategias e incentivos que permitan fomentar la permanencia e incremento de las actividades industriales, en concordancia con las necesidades de promover una movilidad sostenible en materia de carga y logística.*
7. *Definir las tipologías para el desarrollo de carriles logísticos que sirven los principales centros de acopio y las zonas comerciales, en coherencia con el desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Masivo y del espacio público.*
8. *Definir las rutas de seguridad alimentaria, en concordancia con el desarrollo de las plazas de mercado Santa Elena, Porvenir, Siloé, Alameda, La Floresta y Alfonso López.*
9. *Definir rutas de emergencia para atención en casos de desastres, identificando los riesgos de la ciudad.*

El Plan de Logística Urbana y de Distribución de Mercancías debe incorporar los siguientes elementos:

- a. *FASE 0. DIAGNÓSTICO: basándose en la información existente y recopilada, se deberá definir la situación actual de la movilidad de Santiago de Cali y su área metropolitana.*
- b. *FASE 1. PLANTEAMIENTO DE ALTERNATIVAS: con base en el diagnóstico y modelaciones y simulaciones de escenarios futuros de alta probabilidad de ocurrencia, se deberán generar alternativas de solución a las diferentes problemáticas, midiendo su impacto en la actividad productiva.*
- c. *FASE 2. ESTRUCTURACIÓN Y FORMULACIÓN DE PROPUESTAS: se deberá generar un plan de acción que guíe a Santiago de Cali a proyectar una movilidad sostenible económica, social y ambientalmente.*
- d. *FASE 3. SOCIALIZACIÓN CON LA COMUNIDAD Y GRUPOS DE INTERÉS: durante todo el proceso de estructuración del Plan Maestro de Movilidad, se deberá contar con la participación ciudadana para asegurar la inclusión de todos los aspectos relevantes de la movilidad.*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Artículo 212. Nodos e Infraestructuras de Transporte. Cada uno de los subsistemas de transporte anteriormente descritos requiere del desarrollo de nodos adecuadamente integrados, que garanticen una red intermodal de transporte. En lo posible, se buscará integrar física y operacionalmente los diversos modos de transporte.

Cicloparqueaderos: se establecerán cicloparqueaderos en todos los terminales del SITM, así como en las estaciones o a proximidad de las estaciones que intersecten la red principal de ciclorrutas. Estos cicloparqueaderos se dotarán en lo posible con puntos de atención al ciclista.

Terminales SITM: son terminales de cabecera e intermedias que integran el SITM con el transporte público regional, con el automóvil, desarrollando estacionamientos disuasorios que faciliten el trasbordo; y con la bicicleta, implementando cicloparqueaderos. Los parqueaderos deberán ser dimensionados a partir de un estudio que identifique el potencial de viajes alimentados al SITM desde los modos individuales.

Estaciones del Sistema Integrado de Transporte Público: las estaciones del SITM generan nodos urbanos relacionados con la movilidad. Se permitirá el desarrollo de estacionamientos públicos en sus inmediaciones y se considerará su intervención en procesos de redensificación.

Terminales interurbanos: el terminal actual y futuros terminales satélites para atender el transporte intermunicipal son equipamientos urbanos regionales. Con el fin de convertirse en nodos intermodales, deberán proveer estacionamiento para vehículos automotores y bicicletas, que serán definidos a partir de un estudio que identifique el potencial de viajes alimentados desde los modos individuales.

Los terminales interurbanos deberán delimitar zonas especiales para la circulación de taxis y zonas de abordaje de pasajeros. Adicionalmente, deberán proveer zonas de estacionamiento para vehículos privados (automóviles y motos), equivalentes al dos por ciento (2 %) del total de pasajeros diarios promedio del año anterior.

La cantidad de motos y vehículos se repartirán de acuerdo a los porcentajes del parque automotor del año inmediatamente anterior. La tasa de ocupación vehicular será informada por la Secretaría de Tránsito y Transporte o la entidad competente.

Nodos logísticos: hacen parte de los equipamientos urbanos los nodos logísticos que sirven para la consolidación, alistamiento, desconsolidación y almacenamiento de la carga, la transferencia intermodal y el abastecimiento mayorista. Su



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

ubicación debe coincidir con la red de corredores logísticos enunciada previamente o con áreas de uso industrial.

Parágrafo. *En las terminales del Sistema Integrado de Transporte Masivo y en las estaciones que intersecten con el sistema de ciclorrutas, se adecuarán cicloparqueaderos de una capacidad mínima equivalente al 10 % de usuarios en las horas pico promedio que ingresan a la estación (ingreso por torniquete), de las estaciones terminales e intermedias del año anterior.*

Artículo 213. Características de la Ubicación y Funcionalidad de los Nodos Logísticos. *Los nodos logísticos se ubicarán a lo largo de los corredores logísticos, en las zonas industriales y de abastecimiento alimentario, así como en la intersección de redes de transporte y estarán destinados a actividades de acopio, consolidación, desconsolidación, distribución e intercambio de la carga.*

Artículo 214. Estacionamiento Vehicular en Corredores Principales y Zonas Especiales. *Está prohibido el estacionamiento en vía y la construcción de bahías para estacionamiento en los siguientes casos:*

- 1. Vías arterias.*
- 2. Vías troncales y pretroncales del SITM.*
- 3. Vías que conforman el anillo perimetral y el anillo interno.*
- 4. Corredores logísticos y de carga.*
- 5. Zonas de control ambiental y andenes con un ancho menor a cinco (5) metros.*

Parágrafo. *Las bahías existentes podrán ser utilizadas en el marco de una estrategia de Zonas de Estacionamiento Regulado (ZER) en vía pública, implementada por la Administración.*

Artículo 215. Plan Maestro de Estacionamientos. *El Departamento Administrativo de Planeación y la Secretaría de Tránsito Municipal, en el marco del Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU), desarrollarán, en un plazo no mayor a un (1) año a partir de la entrada en vigencia del presente Acto, un Plan Maestro de Estacionamientos, priorizando pero no limitado a las siguientes zonas:*

- 1. Zona del centro de Cali, que está delimitado por la calle 5ª, la calle 15, la carrera 1 y la carrera 15, incluyendo el Paseo Bolívar, el Centro Administrativo Municipal y el río Cali. Se incluye San Antonio.*
- 2. Zona de Imbanaco, que está comprendida entre las carreras 36 y 44 y entre las calles 5 y 6 (avenida Roosevelt). Incluye la Clínica San Fernando y el Hospital Universitario del Valle.*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

3. Zona de universidades, ente las carreras 100 y 122 y las calles 5 y 25, se incluye la Universidad Autónoma de Occidente y el Centro Intermodal Sur.
4. Zona oriente, delimitada al norte por la diagonal 15 y carrera 15, al sur por la vía Navarro, y entre la calle 70 y el río Cauca.
5. Zonas de turismo y gastronomía, las cuales son:
 - Barrio El Peñón: entre calle 5 y 5 Oeste y entre carrera 4 y carrera 1.
 - Granada: entre la avenida 6 Norte y la 9 A Norte, entre las calles 9 Norte y 21 Norte.
 - Parque del Perro: carrera 34 entre calle 5 y calle 3 Oeste y alrededor del parque del Corazón.
 - Carrera 66: carrera 66 entre calles 5 y 13.
 - Avenida San Joaquín: carrera 105 entre calle 13 y 16.

El Plan Maestro de Estacionamientos considerará los siguientes aspectos:

- a. *Inventario de estacionamientos por zona.*
- b. *Estimación de la demanda y características operacionales (ocupación, rotación, tiempos promedio de estacionamiento, motivos perfiles de usuarios).*
- c. *Políticas tarifarias encaminadas a generar el uso eficiente del automóvil.*
- d. *Normas sobre características técnicas de los estacionamientos públicos por zonas.*
- e. *Normas sobre estacionamiento en vía y opciones público-privadas para su administración.*
- f. *Normas sobre el uso de tecnologías para el aprovechamiento del espacio para estacionamiento.*
- g. *Normas sobre la definición de uso de suelo específico para la actividad de estacionamiento.*

Parágrafo. *La implementación del Plan de Estacionamientos estará a cargo de la Secretaría de Tránsito Municipal y no podrá ser mayor a un año a partir de su adopción.*

Artículo 216. Estacionamientos y Accesos a Bahías. *Cuando se autoricen soluciones de estacionamiento en bahías paralelas a las vías, se debe garantizar la continuidad de los andenes y de los antejardines en dimensión y nivel. Los accesos a las bahías no podrán construirse a distancias menores de quince (15) metros, medidos a partir del punto de intersección de las líneas de sardinel*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

correspondientes al cruce de las vías próximas. No se podrá autorizar la construcción de bahías de estacionamiento sobre zonas verdes o zonas de andén, o cualquier tipo de espacio público de carácter peatonal.

Estacionamiento de vehículos y zonas de cargue y descargue. Las construcciones nuevas y aquellas que contemplen reformas sustanciales o mayores, incluyendo el cambio de uso, deben cumplir los requisitos para los estacionamientos de vehículos que se establecen en el presente Acto de Ordenamiento Territorial.

- 1. Exigencia sobre bahías, zonas de cargue, descargue y pasos peatonales. Todo proyecto de uso comercial, industrial, de servicios o institucional que genere afluencia masiva de público debe solucionar dentro del predio los impactos urbanos que generen con su funcionamiento y, por lo tanto, deberán diseñar, construir y mantener: bahías de estacionamiento de taxis y buses; zonas o áreas de cargue y descargue; y soluciones peatonales a nivel o a desnivel, en las vías del Sistema Vial Principal, sobre las cuales den frente. Las obras para la mitigación de impactos a la movilidad serán evaluadas y aprobadas por el Departamento Administrativo de Planeación Municipal, de acuerdo con los resultados del estudio técnico de movilidad en la zona de influencia del proyecto, elaborado y presentado por el proponente.*
- 2. Proyectos de urbanización y bahías de estacionamiento. Todo proyecto de urbanización, parcelación o construcción con frente a vías cuyo acceso contemple una o varias bahías de accesibilidad o estacionamiento deberá ceder mediante escritura pública las zonas que garanticen la continuidad del espacio público, previamente determinadas por el DAPM. La ejecución y obra de las adecuaciones necesarias estarán a cargo del respectivo urbanizador.*

Parágrafo. *En todos los casos, los estacionamientos se deben localizar dentro del predio y no podrán ubicarse sobre las áreas de aislamientos laterales y posteriores establecidas en las normas volumétricas.*

Artículo 217. Acceso Vehicular a Predios. *El acceso a predios ubicados a lo largo de corredores de la malla vial arterial solo podrá darse sobre este únicamente si cumple una de las siguientes condiciones:*

- 1. No tiene posibilidad de acceso desde vías locales existentes o proyectadas.*



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

2. *Si el frente del predio sobre la vía ocupa más del veinticinco por ciento (25 %) del total del tramo vial entre intersecciones y el acceso se realiza a menos de quince (15) metros de la intersección.*

En todos los casos, los diseños de los accesos deberán garantizar que no se presenta acumulación de vehículos en la vía o el espacio público.

Los estacionamientos no podrán tener acceso o salida directa sobre vías de la malla vial arterial. Los accesos y salidas deberán ubicarse sobre vías locales. Cuando el estacionamiento se ubique antes de una intersección, la salida del mismo deberá ubicarse a una distancia mínima de quince (15) metros con respecto al punto de culminación de la curva de empalme de sardineles. Cuando el acceso se ubique después de la intersección, se deberá localizar a una distancia mínima de treinta (30) metros con respecto al punto de culminación de la curva de sardineles.

Para proyectos nuevos o reformas sustanciales o mayores, sobre predios con frente a corredores interregionales, vías arterias o colectoras, el acceso debe realizarse prioritariamente de acuerdo con las siguientes especificaciones:

- a. *Por una vía local existente o proyectada.*
- b. *Por una calzada de servicio.*
- c. *Por una bahía diseñada y construida para tal efecto.*
- d. *Directamente, en caso de que las características del lote no permitan los sistemas de acceso y siempre y cuando el volumen vehicular que utilizará el acceso sea mínimo y verifique técnicamente que no impactará negativamente la movilidad y la seguridad vial.*
- e. *No se permitirán accesos vehiculares a predios en zonas críticas de intersecciones como glorietas.*
- f. *Cuando el predio se encuentra dentro de la zona de conflicto de las intersecciones viales, se deberán buscar soluciones alternas de parqueo en predios vecinos mejor ubicados para la eficiencia de la movilidad y la transitabilidad de los usuarios.*
- g. *En todos los casos, se deberá conservar la continuidad del andén y del antejardín en nivel y dimensiones.*

Parágrafo. *Para la aprobación de proyectos de estacionamiento, se deberán presentar ante el Departamento Administrativo de Planeación Municipal los siguientes estudios:*



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

- a. *Estudios de operación y recaudo del proyecto, donde se presenten los planos correspondientes y se especifique el número de plazas, distribución y operación de las mismas.*
- b. *Estudios de tráfico que muestren las medidas de mitigación de impactos o que la operación no producirá impactos negativos en la movilidad en las horas de más alta demanda, como colas de vehículos sobre las vías públicas, discontinuidad en los andenes, entre otros.*
- c. *Los demás estudios que exija el Plan Maestro de Estacionamientos vigente, de acuerdo con el proyecto de Parqueaderos Públicos de la ciudad.*

Artículo 218. Bahías de Cargue y Descargue. *Con el fin de mejorar la eficiencia del transporte, cargue y descargue, se desarrollará un Plan de Zonas de Cargue y Descargue en las centralidades, zonas comerciales y zonas industriales, a cargo del Departamento Municipal de Planeación, en un período de dos (2) años, contados a partir de la entrada en vigencia del presente Acto.*

Artículo 219. Requerimientos de Espacio para Estacionamiento de Automóviles en Inmuebles Residenciales Nuevos. *Los requerimientos de estacionamiento para nuevos desarrollos residenciales (complementado por la Circular N° 4132.010.22.1.1019.000592 del 27 de julio de 2017) se regirán por las siguientes normas:*

1. *En el caso de vivienda No VIS, se exige un mínimo de un (1) espacio de estacionamiento por cada dos (2) unidades de vivienda y un (1) espacio de estacionamiento para visitantes por cada diez (10) unidades.*
2. *En el caso de Vivienda de Interés Social (VIS), se exige un mínimo de (1) espacio de estacionamiento por cada tres (3) unidades de vivienda y de un (1) espacio de estacionamiento para visitantes por cada veinte (20) unidades.*
3. *En el caso de Vivienda de Interés Prioritario (VIP), se exige un mínimo de (1) espacio de estacionamiento por cada cuatro (4) unidades de vivienda y de un (1) espacio de estacionamiento para visitantes por cada veinte (20) unidades.*
4. *Se autorizará un máximo de un (1) estacionamiento por cada unidad de vivienda de cualquier tipo.*
5. *La construcción de estacionamientos adicionales por unidad de vivienda generará una compensación de un (1 m²) metro cuadrado,*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

con base en el valor del metro cuadrado de la Zona Geoeconómica Homogénea, por cada estacionamiento adicional.

- 6. Por cada cinco (5) espacios de estacionamiento vehicular, se deberá proveer un sitio de estacionamiento para bicicletas y uno para motos. Se exceptúa la exigencia de estacionamientos para motocicletas en los proyectos No VIS.*
- 7. En todos los casos, deberá proveerse un espacio de estacionamiento para visitantes de movilidad reducida por cada cinco (5) estacionamientos de visitantes.*

Parágrafo. *Para los Sectores Urbanos de Interés Cultural y el área del Centro Histórico, los requerimientos de espacio para estacionamiento de automóviles en inmuebles residenciales nuevos serán los definidos en el Componente General, Capítulo IV, “Bienes del Patrimonio Natural y Cultural de Santiago de Cali”.*

Para los casos de ampliaciones las exigencias de estacionamientos se calcularán únicamente sobre las áreas objeto de ampliación. En los predios donde se presente esta situación y su posibilidad de acceso sea únicamente sobre vías peatonales, la exigencia de estacionamientos deberá ser únicamente sobre vías peatonales, la exigencia de estacionamientos deberá ser compensada en dinero al Fondo de Promoción de la Movilidad Sostenible, descrito en el artículo 223 del Acuerdo 0373 de 2014. Aquellas edificaciones que no cuenten con licencia de construcción, o sean objeto de construcción en modalidad de ampliación, deberán cumplir lo establecido en el artículo 219 del Acuerdo 0373 de 2014 para la totalidad de edificación.

Para el cálculo de la exigencia de estacionamientos, en los cuales la cantidad resultante corresponda a una fracción de número, la cantidad de estacionamientos a entregar se deberá aproximar al número entero más próximo.

Artículo 220. Requerimiento de Espacio para Estacionamiento en Inmuebles Nuevos de Uso Industrial, Comercial, Educativo y Recreacional. *(Precisado por la Circular N° 4132.2.22.1.1019.007128 del 8 de septiembre de 2015, y (complementado por la Circular N° 4132.010.22.1.1019.000592 del 27 de julio de 2017). Las construcciones nuevas y aquellas que contemplen reformas sustanciales o mayores, incluyendo el cambio de uso, deben cumplir los requisitos para los estacionamientos de vehículos que se establecen en el presente capítulo.*

Los establecimientos deberán cumplir con los siguientes requisitos de estacionamiento, según su uso:



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

1. Locales comerciales, supermercados, centros comerciales y similares:
 - a. Con un área construida menor de mil metros cuadrados (1.000 m²): una (1) unidad de estacionamiento para automóviles para visitantes por cada cuarenta metros cuadrados construidos (40 m²). Además, dos (2) zonas de cargue y descargue de 3 x 10 metros, a partir de quinientos (500) hasta mil (1.000 m²) metros cuadrados construidos. Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada ochenta metros cuadrados construidos (80 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m²).
 - b. De mil uno (1.001) a dos mil metros cuadrados construidos (2.000 m²): una (1) unidad para estacionamiento para automóviles para visitantes por cada treinta metros cuadrados construidos (30 m²). Además, dos (2) zonas de cargue y descargue de 6 x 10 metros. Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada sesenta metros cuadrados construidos (60 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m²).
 - c. De dos mil uno metros cuadrados (2.001 m²) en adelante de área construida: una (1) unidad de estacionamiento para automóviles para visitantes por cada veinte metros cuadrados construidos (20 m²) y dos (2) zonas de cargue y descargue de 6 x 12 metros por cada dos mil metros cuadrados construidos (2.000 m²). Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada cuarenta metros cuadrados construidos (40 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m²).
 - d. En el caso de centros comerciales mayores de mil metros cuadrados de construcción (1.000 m²), se exigirá adicional para propietarios un (1) estacionamiento para automóviles por cada cuarenta metros cuadrados construidos (40 m²).
2. Oficinas públicas o privadas y establecimientos de servicios: una (1) unidad de estacionamiento para automóviles para propietarios por cada treinta metros cuadrados construidos (30 m²), y una (1) unidad de estacionamiento para automóviles para visitantes por cada sesenta metros cuadrados construidos (60 m²). Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

x 2.50 metros por cada sesenta metros cuadrados construidos (60 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m²).

3. Cines, teatros, auditorios, salones de convenciones y establecimientos similares: una (1) unidad de estacionamiento para automóviles para visitantes por cada quince metros cuadrados construidos (15 m²). Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada treinta metros cuadrados construidos (30 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m²).
4. Restaurantes, fuentes de soda, cabarets y similares: una (1) unidad de estacionamiento para automóviles para visitantes por cada veinte metros cuadrados construidos (20 m²). Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada treinta metros cuadrados construidos (30 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m²).
5. Hoteles, apartahoteles y similares: una (1) unidad de estacionamiento para automóviles para visitantes por cada cinco (5) habitaciones y una zona de cargue y descargue de 3 x 10 metros. Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada treinta metros cuadrados construidos (30 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m²).
Para los establecimientos de hoteles y similares que presenten usos o servicios complementarios, tales como: restaurantes, discotecas, salones múltiples, comercio y/o servicios en general, deberán cumplir con los estacionamientos para automóviles exigidos para cada tipo de uso.
6. Para los establecimientos de residencias y amoblados: una (1) unidad de estacionamiento para automóviles para visitantes por cada cinco (5) habitaciones. Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada cuarenta metros cuadrados construidos (40 m²).
7. Plazas de mercado, proveedurías de alimentos y similares: una (1) unidad de estacionamiento para automóviles para visitantes por cada veinte metros cuadrados construidos (20 M²) y una zona de cargue y descargue de 3 x 10 metros por cada quinientos (500 m²) metros cuadrados construidos. Además, se debe proveer una (1) unidad de



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada cuarenta metros cuadrados construidos (40 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m²).

8. Los establecimientos educativos deberán cumplir con las siguientes unidades de estacionamiento para automóviles, acordes con el nivel educativo y con el Área de Actividad donde se localicen.

NIVEL EDUCATIVO	ÁREA DE ACTIVIDAD		
	Industrial (I) y Mixta (M)	Residencial Predominante (RP)	Residencial Neta (RN) y Rural
PREESCOLAR	1 por cada 80 m² de construcción.	1 por cada 70 m² de construcción.	1 por cada 60 m² de construcción.
PRIMARIA	1 por cada 70 m² de construcción.	1 por cada 60 m² de construcción.	1 por cada 50 m² de construcción.
MEDIA	1 por cada 60 m² de construcción.	1 por cada 50 m² de construcción.	1 por cada 40 m² de construcción.
TÉCNICA Y ACADÉMICA SUPERIOR	1 por cada 30 m² de construcción.		
	Para todos los establecimientos: un (1) estacionamiento para automóviles por cada treinta (30 m²) de construcción; un (1) estacionamiento para motocicletas por cada cincuenta (50 m²) de construcción, y un (1) estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m²).		

Si los establecimientos educativos cuentan con transporte escolar, deberán disponer de un área de estacionamiento de buses y una zona de maniobra, a razón de una (1) por cada dos (2) aulas.

9. Los hospitales, clínicas, sanatorios, instituciones de bienestar públicos, consultorios médicos individuales, centros múltiples de consultorios médicos especializados deberán contar con una (1) unidad de estacionamiento para automóviles para visitantes por cada treinta metros cuadrados construidos (30 m²). Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada cuarenta metros cuadrados construidos (40 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m²).
10. Los clubes campestres, deportivos y similares deberán contar con un (1) estacionamiento para automóviles por cada cincuenta metros cuadrados (50 m²) de área útil. Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada cuarenta metros cuadrados de área útil (40 m²) y una (1)



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados de área útil (50 m²).

- 11. Los clubes sociales, sedes sociales y similares deberán contar con un (1) estacionamiento para automóviles para visitantes por cada quince metros cuadrados construidos (15 m²). Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada cuarenta metros cuadrados construidos (40 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m²).*
- 12. En los establecimientos industriales y bodegas, se exigirá una (1) unidad de estacionamiento para automóviles para visitantes por cada doscientos metros cuadrados construidos (200 m²). Además, de una (1) zona de cargue y descargue, con un mínimo de 3x10 metros por cada quinientos metros cuadrados construidos (500 m²). Los establecimientos industriales y de bodegas que presenten usos complementarios cumplirán, adicionalmente, con los parqueos requeridos para dichos usos. Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada cuarenta metros cuadrados construidos (40 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m²).*
- 13. Los servicios funerarios, salas de velación y similares deberán contar con diez (10) unidades de estacionamiento para automóviles para visitantes por cada sala de velación. Los cementerios y/o jardines cementerio, un mínimo de ciento veinte (120) unidades de estacionamiento. Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada cuarenta metros cuadrados construidos (40 m²) y una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m²).*
- 14. Los gimnasios ubicados en Áreas de Actividad Residencial Neta y Predominante deberán contar con un (1) estacionamiento para automóviles visitantes por cada diez metros cuadrados construidos (10 m²). Cuando se ubiquen en Áreas de Actividad Mixta, deberán contar con un (1) estacionamiento para vehículos para visitantes por cada dieciséis metros cuadrados construidos (16 m²). Aquellos ubicados en Áreas de Actividad Industrial deberán contar con un (1) estacionamiento para vehículos para visitantes por cada cuarenta metros cuadrados construidos (40 m²). Además, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para motocicletas de 1.50 x 2.50 metros por cada cuarenta metros cuadrados construidos (40 m²) y*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada veinte metros cuadrados construidos (20 m²).

Parágrafo 1. *Exigencia de estacionamientos para edificaciones existentes. A partir de la vigencia del presente Acto y para edificaciones existentes que contemplen proyectos de reformas sustanciales o mayores, o que modifiquen el uso del suelo al cual está destinada la edificación, se deberá generar como mínimo un cincuenta por ciento (50 %) del número de estacionamientos exigidos en el presente capítulo.*

Parágrafo 2. *Para efectos del cálculo de estacionamientos establecido en el presente Artículo, se descontarán del área construida las circulaciones, baños y puntos fijos.*

Parágrafo 3. *Los predios comerciales de áreas menores a doscientos metros cuadrados (200 m²) que no dispongan del área de estacionamiento exigida deberán pagar una compensación obligatoria. Estos recaudos se destinarán al Fondo de Promoción de la Movilidad Sostenible, descrito en el **Artículo 223** del presente Acto. Para tal fin, el Municipio establecerá el monto y el procedimiento, el cual deberá ser adoptado por Acuerdo Municipal.*

Parágrafo 4. *Los predios comerciales localizados en el centro global de la ciudad (comprendido entre la carrera 1ª y la carrera 15 y entre la calle 5ª y la calle 15, incluyendo el Paseo Bolívar y el Centro Administrativo Municipal), de áreas menores a quinientos metros cuadrados (500 m²), que no dispongan del área de estacionamiento exigida, deberán pagar una compensación obligatoria. Estos recaudos se destinarán al Fondo de Promoción de la Movilidad Sostenible, descrito en **Artículo 223** del presente Acto.*

Parágrafo 5. *En los estacionamientos ubicados en los establecimientos mencionados en el presente Artículo, no podrán prestarse otro tipo de servicios distinto al de estacionamiento, como son los de lavado y mantenimiento de vehículos.*

Parágrafo 6. *En los casos señalados en el presente Artículo, se destinará el cinco por ciento (5 %) del total de los estacionamientos vehiculares para el uso de personas con movilidad reducida.*

Parágrafo 7. *En todos los casos identificados en el presente Artículo, se debe proveer una (1) unidad de estacionamiento para bicicletas por cada cincuenta metros cuadrados construidos (50 m²).*



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

- a) *Los museos se acogerán a lo establecido en el numeral 2 del Artículo 220 del Acuerdo 0373 de 2014, en lo referente a estacionamientos para automóviles para visitantes, motocicletas y bicicletas.*
- b) *Los usos de centros de eventos, recintos feriales y equipamientos de culto se acogerán a lo establecido en el numeral 3 del Artículo 220 del Acuerdo 0373 de 2014.*
- c) *Los usos de bares y discotecas, se acogerán a lo establecido en el numeral 4 del Artículo 220 del Acuerdo 0373 de 2014.*
- d) *Las instituciones educativas no formales se acogerán a lo establecido en el numeral 8 del Artículo 220 del Acuerdo 0373 de 2014 así: para automóviles aplicará lo referente a preescolar en áreas de actividad industrial y mixta, y para bicicletas y motocicletas aplicará lo establecido para la formación técnica y académica superior.*
- e) *Los equipamientos educativos ubicados en nodos de equipamientos o en predios con permanencia de equipamientos se acogerán a lo establecido en la casilla de área de actividad industrial y mixta del numeral 8 del Artículo 220 del Acuerdo 0373 de 2014.*
- f) *Los usos de centros comunitarios, sedes comunales, Centros de Atención Local Integrada y similares se acogerán a lo establecido en la casilla de área de actividad industrial y mixta del numeral 8 del Artículo 220 del Acuerdo 0373 de 2014.*
- g) *Los usos de canchas deportivas, canchas sintéticas, y las actividades de instalaciones deportivas, recreativas y similares, se acogerán a lo establecido en el numeral 10 del Artículo 220 del Acuerdo 0373 de 2014.*
- h) *Los usos de talleres industriales, bodegas, así como usos de almacenamiento, archivo y depósito, se acogerán a lo establecido en el numeral 12 del Artículo 220 del Acuerdo 0373 de 2014.*
- i) *Los usos de talleres mecánicos, estaciones de servicios, centros de diagnóstico automotriz y similares se acogerán a lo establecido en el numeral 12 del Artículo 220 del Acuerdo 0373 de 2014.*
- j) *Los usos de cenizarios se acogerán a lo establecido en el numeral 11 del Artículo 220 del Acuerdo 0373 de 2014.*

En predios cuya única posibilidad de acceso sea sobre vías peatonales, la exigencia de estacionamientos deberá ser compensada en dinero al Fondo de Promoción de la Movilidad Sostenible, descrito en el Artículo 223 del Acuerdo 0373 de 2014.



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**

Artículo 221. Requerimientos de Estacionamientos Públicos. Los estacionamientos públicos deberán destinar y acondicionar un espacio para bicicletas por cada espacio de estacionamiento para automóviles.

Artículo 222. Dimensiones Mínimas de Estacionamientos. (Precisado por la Circular N° 4132.2.22.1.1019.008146 del 5 de octubre de 2015 y complementado por la Circular N° 4132.010.22.1.1019.000592 del 27 de julio de 2017). Para el cálculo de estacionamientos, se establecen las siguientes dimensiones mínimas:

1. Estacionamiento vehículo: dos metros y medio por cinco metros (2,5 m x 5,0 m).
2. Estacionamiento para discapacitados: tres metros con noventa centímetros por cinco metros con cuarenta centímetros (3,9 m x 5,40 m).
3. Estacionamiento para motocicletas: un metro y medio por dos metros y medio (1,5 m x 2,5 m).
4. Estacionamiento para bicicletas: setenta centímetros por un metro con noventa centímetros (0,7 m x 1,9 m). Los estacionamientos para bicicletas podrán solucionarse tanto verticalmente, como horizontalmente.
5. Estacionamiento vehículo: Mínimo dos metros y medio por cinco metros (2,5 m x 5,0 m) y máximo tres con noventa centímetros por cinco metros con cuarenta centímetros (3,9 m x 5,4 m)
6. Estacionamiento para discapacitados: Medidas mínimas y máximas tres metros con noventa centímetros por cinco metros con cuarenta centímetros (3,9 m x 5,40 m).
7. Estacionamiento para motocicletas: Medidas mínimas y máximas un metro y medio por dos metros y medio (1,5 m x 2,5 m).
8. Estacionamiento para bicicletas: para soluciones horizontales mínimo setenta centímetros por un metro con noventa centímetros (0,7 m x 1,9 m). Para soluciones verticales mínimo setenta centímetros por un metro (0,7 m x 1,0 m).



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Se permiten máximo 2 unidades de estacionamiento en línea, siempre y cuando correspondan a una misma unidad de vivienda.

Las unidades de estacionamiento de automóviles con dimensiones superiores a las mencionadas en los numerales anteriores, generarán una compensación del área excedente con base en el valor del metro cuadrado de la Zona Homogénea Geoeconómica.

Uso de multiplicadores, rampas eléctricas y elevadores de vehículos en estacionamientos. Se entiende por multiplicador, rampa eléctrica y elevador de vehículos los siguientes términos:

- a. Multiplicadores: elementos mecánicos automáticos o robotizados que permiten incrementar los espacios de estacionamiento en sentido vertical.
- b. Rampa eléctrica: elemento mecánico automático o robotizado cuya superficie puede inclinarse para servir de ingreso a múltiples niveles de estacionamientos.
- c. Elevador de vehículos: elemento horizontal, mecánico automático o robotizado que permite mover un vehículo de un nivel de estacionamiento a otro. (incluir en el articulado)

El desarrollo de estacionamientos con sistema de multiplicadores, rampas eléctricas y/o elevadores de vehículos es permitido, sin embargo para ello deberán hacer parte del proyecto presentado para la aprobación de la licencia urbanística correspondiente.

Para el uso de multiplicadores, rampas eléctricas y elevadores de vehículos se deberá contar con un sistema que garantice el adecuado funcionamiento de acomodación de vehículos sin generar servidumbre, así como garantizar la prestación continua del espacio de estacionamiento durante la suspensión de servicio de energía o durante el mantenimiento o reparación de los elevadores de vehículos. Adicionalmente, el desarrollo de rampas eléctricas y elevadores de vehículos deberá cumplir con las Normas Nacionales de Seguridad Industrial vigentes y aplicables.

El empleo de multiplicadores en uso residencial, se permitirá únicamente para resolver los estacionamientos de propietarios adicionales al permitido por unidad de vivienda. Se prohíbe el uso de multiplicadores para resolver los cupos de estacionamientos de visitantes. En todo caso, los estacionamientos que se generen mediante uso de multiplicadores cuentan como cupo de estacionamiento y, como tal, aplican a compensación.



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

Artículo 223. Fondo de Promoción de la Movilidad Sostenible. Créase el Fondo para la Promoción de la Movilidad Sostenible, alimentado con los recursos del pago de construcción de estacionamientos adicionales, establecido en el **Artículo 219** del presente Acto. Este fondo se destinará a la construcción y mantenimiento de ciclorrutas y redes peatonales, así como otros componentes de los subsistemas no motorizados, y al desarrollo de parqueaderos públicos.

Artículo 224. Normas de Cargue y Descargue. No será permitido el cargue y descargue de mercancías en el espacio público en los siguientes casos:

1. Sobre vías arterias, corredores logísticos, el circuito perimetral e interno, en las zonas de gestión de demanda.
2. En zonas de conservación.

Estas actividades deberán realizarse dentro de los predios, generando espacios adecuados que no afecten la movilidad externa ni invadan el espacio público.

Los predios ubicados en zonas industriales y corredores logísticos deberán diseñar zonas especiales en su interior o habilitarlas a una distancia no menor de trescientos (300) metros del predio.

Artículo 227. Servicio para las Nuevas Vías. Toda nueva vía construida dentro del municipio de Santiago de Cali deberá ser entregada al servicio debidamente señalizada, demarcada y semaforizada en los cruces viales, que por seguridad así se exija por parte de la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal.

Artículo 228. Lineamientos para la Intervención de Ejes Viales Existentes. (Precisado por la Circular N° 4132.2.22.1.1019.007128 del 8 de septiembre de 2015). Las intervenciones en los ejes viales existentes propenderán por la regularización de la geometría y dimensiones de andenes y carriles, el mejoramiento del espacio público, adecuaciones para discapacitados y elementos que mejoren la seguridad vial, de acuerdo con los perfiles viales establecidos en el presente Plan.

Parágrafo. Cuando en los sectores desarrollados, o en los asentamientos que entren en proceso de legalización y reordenamiento, se requiera de regularización de vías locales y peatonales y no sea técnicamente posible cumplir a cabalidad las normas establecidas en el Plan de Ordenamiento Territorial - Acuerdo 0373 de 2014, la Administración Municipal podrá realizar las variaciones y soluciones complementarias que imponen las características del sector. En todo caso, los



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

proyectos de vías y accesos sobre el espacio público deberán contar con la licencia expedida por el Departamento Administrativo de Planeación Municipal. En las zonas de ladera, se aplicará un plan especial en el que intervengan las dependencias anteriormente señaladas, aplicando los criterios de funcionalidad vial, conectividad, afectación predial, aislamiento a líneas de alta tensión y áreas de reserva forestal. No se permitirán urbanizaciones de vivienda con vías y pasajes peatonales.

Artículo 229. Conservación de Vías Nuevas o Reconstruidas. *No se permitirá el rompimiento durante un lapso de cinco (5) años de las vías recién construidas o reconstruidas, salvo el caso de fuerza mayor o caso fortuito; en tal caso, corresponde al Departamento Administrativo de Planeación Municipal evaluar las causas que motivan este hecho y remitir concepto favorable a la solicitud a la Secretaría de Infraestructura y Valorización para la expedición del permiso de rompimiento de vías.*

Parágrafo. *Para dar cumplimiento a este Artículo, el Municipio de Santiago de Cali deberá informar con un (1) mes de anticipación por lo menos, por un medio de alta circulación, de la construcción o repavimentación de la vía, para que aquellas personas naturales o jurídicas que deban realizar una canalización o instalación de infraestructura, así sea de servicios públicos o cualquier otro servicio, lo ejecuten en el desarrollo de la obra.*

Artículo 230. Cruces con Cauces Naturales y Canales Artificiales. *Los cruces de cauces con obras de infraestructura longitudinal tipo puentes y vías, en general, deberán cumplir con la siguiente disposición:*

- 1. Para cauces naturales en el perímetro urbano o en Área de Expansión Urbana, la infraestructura de cruce deberá proyectarse por encima del nivel del agua para una creciente de uno (1) en cien (100) años, más un borde libre de un (1) metro.*
- 2. Para canales artificiales de drenaje pluvial primario, el paso será por encima del nivel de la creciente de uno (1) en veinticinco (25) años, más un (1) metro de borde libre.*
- 3. En ningún caso los cruces podrán estrechar la sección media del cauce.*



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Artículo 513. Planes Maestros. *Son un instrumento que permite articular la política de ordenamiento territorial con las políticas públicas sectoriales. Los Planes Maestros deben garantizar la provisión adecuada de servicios públicos en el territorio. Los Planes Maestros deben contener como mínimo:*

- 2. Definición de las metas y objetivos que el Plan Maestro atiende desde el ámbito territorial y los ámbitos sectoriales social, colectivo o físico.*
- 3. La identificación de acciones y obras requeridas para garantizar la prestación del bien público, acorde con el Modelo de Ordenamiento Territorial y las dinámicas regionales existentes, con el fin de asegurar los procesos de redensificación, renovación y expansión urbana identificados en este.*
- 4. Los requisitos físicos, urbanísticos y ambientales, de acuerdo con la normativa específica aplicable a cada sector.*
- 5. Las normas urbanísticas de clasificación, localización, requisitos de infraestructura, acceso y compatibilidad con otros usos.*
- 6. Un esquema de seguimiento de la implementación del Plan Maestro por parte del Departamento Administrativo de Planeación Municipal.*

Los Planes Maestros son los siguientes:

- a. Plan Maestro de Servicios Públicos Domiciliarios y TIC.*
- b. Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU).*
- c. Plan Maestro de Estacionamientos.*
- d. Plan Maestro de Espacio Público (PMEP).*
- e. Plan Maestro de Equipamientos (PME).*
- f. Plan Maestro de Ciclorrutas (Plamacir).*
- g. Plan Maestro de Vivienda.*
- h. Plan Maestro de Seguridad Alimentaria.*

Parágrafo 1. *Los Planes Maestros anteriormente listados deberán ser formulados por la Administración Municipal y adoptados por Acuerdo Municipal, en un término no mayor a tres (3) años después de la adopción del presente Acto. La Administración Municipal podrá formular y adoptar otros Planes Maestros mediante Acuerdo Municipal, de acuerdo con las dinámicas urbanas del municipio y los requerimientos en materia de planeamiento que estas conlleven.*

Parágrafo 2. *El Plan Maestro de Vivienda deberá estar adaptado a la actualización del Plan Especial de Vivienda.*



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

Por otra parte, en cuanto a la regulación de estacionamientos de uso público, cabe destacar lo siguiente:

El Acuerdo Municipal 032 de diciembre 30 de 1998 “Por medio del cual se racionaliza el sistema tributario municipal, se restablece el equilibrio presupuestal y se dictan otras disposiciones”

Capítulo X: Tarifas de los derechos por servicios que presta la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal

Artículo Cincuenta y Cinco: Fijanse en los siguientes valores, las tarifas de los derechos que la Secretaría de Tránsito y Transporte de Santiago de Cali puede cobrar por los servicios que presta:

(...)

- *Tasa por derecho de parqueo en vía pública por hora o fracción mayor a treinta (30) minutos: ¾ S.M.L.H.*

(...)

Resolución 0002 de enero 2 de 2018 del Departamento Administrativo de Hacienda Municipal “Por la cual se convierten a pesos las tarifas fijadas por el Acuerdo 032 de Diciembre de 1998 y Acuerdo 0218 de Diciembre de 2007”

Artículo Primero: Convertir a pesos las tarifas fijadas por el Acuerdo 032 de Diciembre 30 de 1998, y Acuerdo 0218 de Diciembre de 2007, correspondientes a los servicios que presta la Secretaría de Movilidad (Antes Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal) de Santiago de Cali para el periodo 02 de Enero a 31 de Diciembre de 2018, las cuales tendrán los siguientes valores a cobrar así:

(...)

<i>Tasa por derecho de parqueo en vía pública por hora o fracción mayor a Treinta (30) minutos</i>	<i>¾ SMHLV</i>	<i>2.800</i>
--	----------------	--------------



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**