**MODIFICACION ANEXO 1: PLAN DE ACCIÓN**

**Plan Integral de Movilidad Urbana PIMU de Cali Visión 2030 que hace parte integral del Decreto N° 4112.010.20.0332 de 2019**

**GLOSARIO**

**Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público:** Esquema de organización del transporte público El centro de todo sistema de transporte público es el usuario en su universalidad de deseos y condiciones de viaje. Dentro de dicha universalidad se pueden tener las siguientes características a considerar: el tipo de usuarios, equidad de género, la accesibilidad para todas las personas, incluyendo toda movilidad reducida temporal o permanente, así como los derechos de los usuarios. Este análisis del tipo de usuario debe realizarse de manera específica a las condiciones concretas del lugar de análisis, en este caso la ciudad de Cali, pues comprender cómo se comportan los usuarios y qué desean es vital para poder proponer estrategias que resuelvan de manera adecuada sus necesidades de movilidad. Un nivel plasmado para el nuevo modelo se constituye en lo que se denominó como microdemanda. Este consiste en garantizar la solución de la “última milla” que completa el viaje de los usuarios. Dentro de diferentes aspectos que se pueden considerar para solucionar esta porción del viaje del usuario se tienen la movilidad activa, es a pie y en bicicleta, la micromovilidad (que enmarca todo el tema de sistemas de bicicletas o patinetas públicas) y un concepto bastante novedoso que es el de transporte por demanda que ofrece un servicio según solicitud del usuario con vehículos tipo camionetas o furgones por medio del uso de aplicaciones electrónicas.

Garantizar una adecuada solución al tema de la microdemanda y su integración al resto del sistema, también es fundamental para poder atacar uno de los problemas que posee la ciudad el día de hoy: la ilegalidad. La necesidad insatisfecha para poder realizar ese recorrido de última milla por parte de los usuarios y la carencia de integración con el resto del actual sistema es una de las varias causas por las cuales actualmente parte de la ciudadanía ha puesto su apoyo en los modos informales de la ciudad.

El siguiente elemento, es el del subsistema de transporte público donde se listan todos los modos de transporte legalmente reconocidos actualmente y los proyectos próximos a implementar en la ciudad y en la región: el transporte público colectivo (TPC), el transporte masivo (representado hoy en el MIO), el cable aéreo, el transporte de laderas, los buses intermunicipales y finalmente, el proyecto del tren de cercanías, que está actualmente en etapa de estructuración. En este punto es de gran importancia reconocer la necesidad de integración de estos modos, no solo tarifaria sino operacional y físicamente.

Ahora bien, para poder garantizar esta integralidad, uno de los principales puntos tiene que ver con el trabajo conjunto entre estos modos de transporte, representados por diferentes empresas y operadores. En este proceso entra en juego el cuarto elemento del nuevo modelo: los convenios de colaboración. Estos convenios de colaboración son ese marco legal, el cual está debidamente estructurado y por medio del cual los diferentes actores del transporte público pueden brindar el servicio articuladamente. En este punto se recalca la importancia del trabajo conjunto entre los diferentes modos, haciendo uso de un marco legal de la integración y de una correcta estructura para llevarla a cabo. Estos convenios de colaboración sientan como base la necesidad de cooperación entre los modos listados y no de competencia, lo que propende por una mayor estabilidad financiera para los involucrados y más importante aún, una mejoría en la prestación del servicio de transporte público en la ciudad.

Como siguiente elemento del nuevo modelo de movilidad se propone una Plataforma Inteligente de Infraestructura, Tránsito, Recaudo, Control e Información que tenga en cuenta todos los elementos de movilidad anteriormente mencionados y cuya tarea principal es la de llevar un control integrado de todos los componentes del sistema, el recaudo y brindar información al usuario. Esta plataforma considera el Sistema Inteligente Local de Infraestructura, Tránsito y Transporte (SILITT). La meta clara es lograr la integración del sistema y sus actores, y esta plataforma no es la excepción pues la tarea de esta sería la de considerar el sistema de movilidad integral de toda la ciudad a través del componente tecnológico robusto que garantice el cumplimiento de este objetivo.

Para lograr el funcionamiento armónico y ordenado de todos los elementos anteriormente mencionados, entra en el esquema el siguiente elemento mostrado en la figura: la Gestión del Sistema Integrado de Transporte Público. Esta gestión se da a través de una empresa industrial y comercial del Estado la cual estaría encargada tanto de la planeación como de la gestión del sistema.

Los servicios requeridos por este sistema y que estarían administrados bien sea por la empresa gestora o por los operadores mismos. Dentro de estos servicios se cuentan tres: 1) la provisión de flota cumpliendo con los requerimientos de tecnologías vehiculares dispuestos por la ley nacional en el marco de una transición tecnológica a buses de cero o bajas emisiones; 2) el desarrollo de la infraestructura de soporte a la operación del transporte público y la entrega en administración a los diversos actores del sistema; y 3) el plan de socialización y comunicación (o plan de cultura ciudadana) por medio del cual se informaría a los usuarios y actores que estén involucrados, beneficiados o afectados por el funcionamiento del sistema. En este punto también se considera el plan de lanzamiento de nuevo modelo, marca e imagen que dé a conocer a la comunidad y a los actores la entrada en operación de este nuevo modelo.

Finalmente, todo el modelo está soportado por una autoridad, que en el caso específico de Cali se ve manifestada a través de la alcaldía y todas sus entidades a cargo de implementar y sostener este nuevo modelo. Esta autoridad define las reglas de negocio para cada actor involucrado en el SIITP, y es la responsable de la realización de todos los convenios de colaboración requeridos por este sistema.

Estructura del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público de Santiago de Cali



Fuente. Transconsult Sucursal Colombia. Documento Informe Ejecutivo y Plan de Implementación. Sostenibilidad financiera, eficiencia e impacto ambiental del sistema de transporte masivo de occidente – SITM MIO. Agosto de 2022.

**3.3.1.3 El transporte público como columna vertebral de la movilidad motorizada.**

Se buscará la consolidación de un Sistema Integrado de Transporte Público de alta calidad, entendido como un servicio público esencial, y con base en criterios de eficiencia operativa, intermodalidad e integralidad, sostenibilidad económica, equidad socioespacial y accesibilidad universal, que repercuta en un incremento de la participación del transporte público en el reparto modal.

Lo anterior se entiende en el marco de una integración física, operacional y tarifaria, en la cual los componentes participan de manera sinérgica para satisfacer la demanda de viajes de pasajeros en Santiago de Cali, y entre éste y sus municipios vecinos.

Así, en Santiago de Cali propenderá por la consolidación y fortalecimiento de un Sistema Integrado Inteligente de Transporte Público que comprenda, entre otros, los siguientes componentes:

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

Al listado de componentes del Sistema Integrado de Transporte Público se le podrán adicionar otros Sistemas de Transporte Complementario (STC), con base en la necesidad que identifique la Administración local para el corto, mediano y largo plazo, y sujeto a su viabilidad legal, técnica y financiera.

Los elementos constitutivos de los modos o sistemas de transporte público incluyen la infraestructura vial, los paraderos, las estaciones, los patio-talleres, los predios, los centros de control, las plataformas y tecnologías de recaudo, operación e información, y los vehículos o material rodante, entre otros.

**4 “ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS”**

En cuanto a la tabla de la enunciación de las estrategias se modifica la estrategia de consolidación y fortalecimiento de la movilidad en el transporte público Masivo, quedando para el transporte público, así:

|  |
| --- |
| ESTRATEGIA DE FOMENTO DE LA MOVILIDAD PEATONAL |
| ESTRATEGIA DE FOMENTO DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA |
| **ESTRATEGIA DE CONSOLIDACIÓN Y FORTALECIMIENTO DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO**  |
| ESTRATEGIA DE OPTIMIZACIÓN Y MEJORAMIENTO INTEGRAL DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL (TAXI) |
| ESTRATEGIA DE RACIONALIZACIÓN PARA LA EFICIENCIA DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO |
| ESTRATEGIA DE REGULACIÓN, CONTROL Y GESTIÓN INTELIGENTE DEL TRÁFICO PARA LA EFICIENCIA DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL |
| ESTRATEGIA DE REDUCCIÓN DE EMISIONES CONTAMINANTES GENERADAS POR FUENTES MÓVILES |
| ESTRATEGIA DE CULTURA CIUDADANA PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE, SEGURA Y ACCESIBLE |
| ESTRATEGIA DE GESTIÓN INSTITUCIONAL |
| ESTRATEGIA DE DESARROLLO Y FORTALECIMIENTO DE FUENTES E INSTRUMENTOS DE FINANCIACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE |

En cuanto a la tabla de “Estrategias y Programas para el Plan de Acción se modifica únicamente lo atinente a la Estrategia de Consolidación y Fortalecimiento de la Movilidad en Transporte Público, así:

|  |
| --- |
| ESTRATEGIA DE CONSOLIDACIÓN Y FORTALECIMIENTO DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO  |
| **Programa:** Expansión de la red troncal del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO a nivel local |
| **Programa:** Dotación de estaciones terminales y patio-talleres de corredores troncales del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO |
| **Programa:** Carriles preferenciales en la red pretroncal del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO |
| **Programa:** **Rediseño del esquema operacional del transporte público mediante la implementación del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público SIITP, en sus subsistemas Masivo, Colectivo y Camperos, acorde a la demanda en un esquema de coordinación, complementación de los servicios, solidaridad e integración operacional, tarifaria y física donde la infraestructura lo permita.** |
| **Programa: Incremento de la flota, reposición, ascenso tecnológico y modernización de buses acorde al diseño del esquema operacional del Sistema Integrado Inteligente de Transporte Público SIITP.** |
| **Programa:** Actualización de la señalética del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO |
| **Programa:** Expansión de la red de puntos de venta y recarga de tarjetas inteligentes del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO |
| **Programa:** Estructuración para la implementación de abonos de transporte y política tarifaria zonal en el Sistema Integrado de Transporte Público |
| **Programa: Accesibilidad universal para peatones y población con movilidad reducida en todos los subsistemas del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público SIITP.** |
| **Programa:** Sistema de transporte complementario de la zona de ladera occidental del área urbana |
| **Programa:** Sistema de Transporte de Articulación Intermunicipal de Corta Distancia en ámbito metropolitano |
| **Programa:** Descentralización de la terminal de transporte inter-municipal de pasajeros |
| **Programa:** Recuperación y monitoreo de la franja de reserva del corredor ferroviario |
| **Programa:** Sistema Ferroviario Urbano - Metropolitano en el Corredor Verde de Cali |
| **Programa:** Sistema Ferroviario Urbano - Metropolitano en corredor férreo inter-urbano entre Cali y los Municipios de Jamundí, Yumbo y Palmira. |
| **Programa:** Sistema de transporte fluvial de pasajeros a lo largo del río Cauca |
| **Programa:** Sistema de transporte mixto |

**4.3 “ESTRATEGIA DE CONSOLIDACIÓN Y FORTALECIMIENTO DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO”**

Esta estrategia está orientada al fomento del servicio público de transporte de pasajeros y el incremento de su participación en el reparto modal, mediante diversas acciones de dotación, mejoramiento y optimización de su infraestructura y sus servicios

Esto, con el fin de que 100% de la oferta de transporte público del ámbito local opere en condiciones de optimalidad bajo un esquema de integración operacional, física y tarifaria liderado por una única entidad de gestión.

Para ello, el transporte se organizará en forma de Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público SIITP. Cabe anotar que, en el marco de la implementación del SIITP, está enfocado a ampliar la cobertura del transporte público usando para ello los distintos modos y modalidades del servicio público de transporte, bajo un esquema de integración, coordinación, complementariedad y solidaridad entre los subsistemas de transporte Masivo, Colectivo, Camperos y de transporte no motorizado o de microdemanda de primera y última milla. Con esto se busca que el sistema de transporte sea sostenible financiera y ambientalmente, pasando de un esquema de competencia a uno de trabajo armónico en red, en el cual las tecnologías de la información y la comunicación TICs, permiten su integración operacional y tarifaria, así como ejercer en mejor manera las labores de inspección, vigilancia y control de la operación.

Los operadores de Transporte Público Colectivo existentes, previa viabilidad jurídica y técnica podrán continuar operando bajo esta modalidad del servicio en el ámbito distrital, bajo las nuevas condiciones del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público -SIITP- bajo las condiciones que determine el Distrito; para lo cual se tienen, sin limitarse a ellas alternativas como:

a) La autorización de esquemas de operación conjunta bajo Convenios de Colaboración Empresarial suscritos con apego a lo reglamentado por la Administración Distrital, el artículo 99 de la Ley 1955 de 2019 y el artículo 2.2.1.1.8.2. del Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte Nro. 1079 de 2015.

b) La Reestructuración oficiosa de los servicios de Transporte Público Colectivo cuando las necesidades de los usuarios y la organización del SIITP así lo requieran, en virtud de lo dispuesto por el artículo 2.2.1.1.7.3. del Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte Nro. 1079 de 2015.

c) La combinación de la suscripción de Convenios de Colaboración Empresarial y Reestructuraciones oficiosas del Servicio.

d) La Creación de servicios totalmente nuevos, cuando los estudios de demanda insatisfecha así lo determinen, para lo cual se acudirá a procesos de selección objetiva de los operadores de transporte de conformidad con lo dispuesto por los artículos 2.2.1.1.6.1. y siguientes del Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte Nro. 1079 de 2015.

e) Otras alternativas que sean formuladas por la Administración Distrital de Santiago de Cali a través estudios sobre su viabilidad legal, técnica y financiera.

**4.3.4 Programa: Rediseño del esquema operacional del transporte público mediante la implementación del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público SIITP, en sus subsistemas Masivo, Colectivo y Camperos, acorde a la demanda en un esquema de coordinación, complementación de los servicios, solidaridad e integración operacional, tarifaria y física donde la infraestructura lo permita.**

*4.3.4.1. Localización*

 A nivel espacial, el programa tendrá presencia en toda la ciudad

*4.3.4.2. Objetivo*

El objetivo es contribuir a la mejora de la atención de las necesidades de movilización de las personas de Santiago de Cali a través del desarrollo del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público SIITP, mejorando la calidad del servicio al usuario con base en un rediseño operacional y de servicios.

*4.3.4.3 Descripción y proyectos*

Se contempla la formulación de un rediseño del esquema operacional del transporte público de Santiago de Cali a través de su organización mediante un Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público SIITP, tomando como base los resultados de los estudios contratados por el Departamento Administrativo de Hacienda del Distrito de Cali con la firma consultora Transconsult Sucursal Colombia realizado entre los años 2021 y 2022, entre otros insumos técnicos.

El rediseño está enfocado a ampliar la cobertura del transporte público usando para ello los distintos modos y modalidades del servicio público de transporte, bajo un esquema de integración, coordinación, complementariedad y solidaridad entre los subsistemas de transporte Masivo, Colectivo, Camperos y de transporte no motorizado o de microdemanda de primera y última milla. Con esto se busca que el sistema de transporte sea sostenible financiera y ambientalmente, pasando de un esquema de competencia a uno de trabajo armónico en red, en el cual las tecnologías de la información y la comunicación TICs, permiten su integración operacional y tarifaria, así como ejercer en mejor manera las labores de inspección, vigilancia y control de la operación.

*4.3.4.4 Horizonte Temporal*

El horizonte temporal es el corto plazo.

*4.3.4.5 Costo Aproximado y Fuente de Financiación*

El costo aproximado es indeterminado pero determinable. Su financiación se dará con recursos propios del Distrito de Santiago de Cali, proveniente de fuentes tales como la Sobretasa a la Gasolina. También se apropiarán recursos propios de Metro Cali S.A. en lo de su resorte, así como de los inversionistas privados (empresarios del transporte público)

*4.3.4.6. Responsables*

El responsable será el sector público de nivel local a través de:

* La Secretaría Distrital de Movilidad
* Metro Cali S.A. como ente gestor del STIM-MIO.
* El Departamento Administrativo de Hacienda
* El Departamento Administrativo de Planeación
* El Departamento Administrativo de Gestión Jurídica

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

 *4.3.5.1 Localización*

A nivel espacial, el programa tendrá presencia en toda la ciudad

*4.3.5.2 Objetivo*

El objetivo es el incremento, reposición y ascenso tecnológico de la flota hasta un nivel óptimo para mejorar las prestaciones y calidad del servicio a los usuarios y usuarias.

*4.3.5.3 Descripción y proyectos*

Este programa busca que los operadores de transporte masivo puedan reponer su flota en el 2023 y años siguientes y ampliar su flota operativa. De igual manera se busca que el transporte público Colectivo pueda modernizar su parque automotor y ampliar su flota. Los vehículos nuevos deberán ser accesibles y en la medida de lo financieramente posible ser de tecnologías de cero o bajas emisiones contaminantes según los reglamentos del Gobierno Nacional. Los insumos técnicos para el cálculo del dimensionamiento de la flota en cada uno de los Subsistemas del SIITP tendrá como base los estudios contratados por el Departamento Administrativo de Hacienda del Distrito de Cali con la firma consultora Transconsult Sucursal Colombia realizado entre los años 2021 y 2022, entre otros insumos técnicos.

*4.3.5.4 Horizonte Temporal*

El horizonte temporal es el mediano plazo.

4.3.5.5 Costo Aproximado y Fuente de Financiación

El costo aproximado es de xxxxxxxx COP (xxxxx USD), el cual incluye sólo costos de adquisición de flota de vehículos -dotados con los dispositivos para su integración al sistema de recaudo centralizado y el sistema de gestión y control de flota-, los costos relacionados con la operación no fueron considerados.

En todo caso el costo estimado estará sujeto a ajuste con proyecto de detalle.

La financiación contará con participación del Distrito de Santiago de Cali y el sector privado operador de los servicios de transporte público.

*4.3.5.6. Responsables*

El responsable será el sector público de nivel local a través de:

* La Secretaría Distrital de Movilidad
* Metro Cali S.A. como ente gestor del STIM-MIO.
* El Departamento Administrativo de Hacienda
* El Departamento Administrativo de Planeación.
* El Departamento Administrativo de Gestión Jurídica.

**4.3.9 Programa: Accesibilidad universal para peatones y población con movilidad reducida en todos los subsistemas del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público SIITP.**

*4.3.9.1 Localización A nivel espacial.*

El programa tendrá presencia en toda la ciudad.

*4.3.9.2 Objetivo*

El objetivo del programa es garantizar a la población con movilidad reducida la accesibilidad universal (física, comunicativa y actitudinal) en el 100% del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público SIITP, mediante un progreso gradual.

*4.3.9.3 Descripción y proyectos*

Se contempla la adaptación de los elementos constitutivos del SIITP en todos sus subsistemas de transporte público, de manera que garantice la accesibilidad universal en sus tres componentes: físico, comunicativo y actitudinal. La accesibilidad universal es definida como la condición que permite en cualquier espacio el desplazamiento fácil y seguro de todos los grupos poblacionales; los elementos requeridos para la accesibilidad en el sistema de transporte público son: rampas para vehículos, y señales sonoras en estaciones y vehículos, entre otros. Según los estudios de Transconsult Sucursal Colombia elaborado entre los años 2021 y 2022, la implementación del SIITP requerirá una ampliación de la flota de transporte público en la ciudad. Por ello, los proyectos de este subprograma se enfocarán en la adaptación de la flota operacional de partida del SIITP con elementos de accesibilidad universal, en un término no mayor al mediano plazo.

* Proyecto: Vehículos accesibles en rutas de transporte público del SIITP
* Descripción: El proyecto contempla que toda la flota de buses de los modos y modalidades del servicio público de transporte del SIITP estén dotados con elementos de accesibilidad universal. Esto incluye por tanto la instalación de ascensores para el ingreso de personas en sillas de ruedas, como la instalación de señales visuales.
* Horizonte temporal: mediano plazo.
* Costo aproximado: El costo aproximado de este proyecto se calculará una vez se cuente con el diseño operacional definitivo del SIITP
* Responsable: El sector privado a través de los empresarios operadores de transporte público, y podrá contar con mecanismos de financiación como el establecimiento de factores de calidad de la tarifa al usuario.
* Proyecto: Estaciones accesibles en estaciones de corredores troncales del Sistema MIO.
* Descripción: El proyecto contempla que todas las estaciones del SITM-MIO estén dotadas con elementos de accesibilidad universal. Esto incluye por tanto la instalación de señales visuales en las 60 estaciones del MIO.
* Horizonte temporal: mediano plazo.
* Costo aproximado: El costo aproximado de este proyecto es de 116.000 COP (38.000 USD).
* Responsable: El sector público de nivel local a través de Metro Cali S.A será el responsable del proyecto.
* Proyecto: Fortalecimiento de la accesibilidad universal en su componente actitudinal en el SITM-MIO
* Descripción: El proyecto contempla todas las actividades de sensibilización, educación y entrenamiento del personal de operación del SITM-MIO para garantizar que el servicio de los elementos de accesibilidad universal se ofrecido por este de manera adecuada y oportuna a la población con movilidad reducida.
* Horizonte temporal: corto plazo.
* Costo aproximado: El costo aproximado de este proyecto es de 1.842.750.000 COP (606.000 USD). Costo incluido entre los costos de funcionamiento del ente gestor (Metro Cali S.A.).
* Responsable: El sector público de nivel local a través de Metro Cali S.A será el responsable del proyecto.

*4.3.9.4 Horizonte Temporal*

El horizonte temporal es el corto y mediano plazo.

4.3.9.5 Costo Aproximado y Fuente de Financiación

El costo se encuentra sujeto al dimensionamiento total de la flota del SIITP acompañado de su caracterización sobre el componente de accesibilidad. Ello sumado a los valores calculados e indexados de los proyectos descritos.

La financiación del proyecto estará a cargo del sector público de nivel local representado por Metro Cali S.A. como ente gestor de SITM-MIO y el Distrito de Santiago de Cali, así como el sector privado representado por los concesionarios y operadores de transporte público, en función de lo establecido en los términos contractuales y de los permisos de operación.

4*.3.9.6 Responsables*

Los responsables serán: el sector público de nivel local representado por Metro Cali S.A. como ente gestor de SITM-MIO y el Distrito de Santiago de Cali, así como el sector privado representado por los concesionarios y operadores de transporte público, en función de lo establecido en los términos contractuales y de los permisos de operación.