El Alcalde de Santiago de Cali, en ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las conferidas los artículos 2, 24, 315 y 365 de la Constitución Política de Colombia; las leyes 136 de 1994 modificada por la Ley 1551 de 2012, 1617 de 2013, Ley 105 de 1993, artículos 2 y 3 el literal c del numeral 1; Ley 336 de 1996, artículos 5 y 8; Decretos Únicos Reglamentarios 1077 de 2015 “Sector Vivienda, Ciudad y Territorio” y 1079 de 2015 “Sector Transporte”; los Acuerdos Municipales de Santiago de Cali 0373 de 2014 y 477 de 2020 y el Decreto Extraordinario de Santiago de Cali 411.0.20.0516 de 2016; y

**CONSIDERANDO**

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

Que según el artículo 2 de la Constitución Política de Colombia, dentro de los fines esenciales del Estado se encuentran: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución. En tal sentido, el artículo 365 ibídem, establece que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, por lo que es su deber asegurar la prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

Que el artículo 366 de la Norma Superior, establece que *“*El bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado […]”

Que el artículo 315 ibídem, prevé que les corresponde a los alcaldes, entre otras: “[…] Dirigir la acción administrativa del municipio; asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo […]”*,* el cual se halla en consonancia con el artículo 365 del mismo cuerpo normativo, según el cual, es deber del Estado la prestación eficiente de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio nacional, para lo cual puede prestarlos directamente o a través de terceros.

Que el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia reconoce a la movilidad como un derecho fundamental de las personas: “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”.

Que los artículos 79 y 80 de la Constitución Política de Colombia reconocen el derecho colectivo a un ambiente sano e imponen el deber estatal de su garantía a la comunidad.

Que el artículo 82 constitucional *“*Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.”

Que le corresponde al Estado adoptar las medidas necesarias y que tienden a mejorar la prestación del servicio a los ciudadanos que requieren del transporte público y con las que se les permita el goce efectivo de los derechos fundamentales que les son connaturales, a sabiendas que no solamente se encuentra en primera plana el de la libertad de locomoción, que se garantiza en el contexto urbano con la eficiente prestación del servicio de transporte público, sino con otros, como bien, lo ha sustentado la Corte Constitucional en Sentencia T-604 de 1992, en la que claramente ha determinado que el transporte público como servicio esencial, es “[…] un instrumento clave del desarrollo, tiene una incidencia directa sobre el goce efectivo de los derechos fundamentales”, especificando los mismos, así: "De la capacidad efectiva de superar distancias puede depender la estabilidad del trabajo, el acceso y la permanencia en el sistema educativo, el ejercicio de la iniciativa privada y, en general, el libre desarrollo de la personalidad"; por lo que deriva que "A nivel del individuo, el transporte es un instrumento de efectividad de los derechos fundamentales". Y en un contexto general concluía la Corte, que "La administración equilibrada y justa de la riqueza puede verse afectada por errores o falta de planeación del transporte público".

Que en consonancia con el artículo 8 de la Ley 336 de 1996, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción, otorgándose competencia a los Alcaldes municipales, como autoridad municipal de transporte, para aplicar las restricciones a la iniciativa privada establecidas en la Ley a fin de garantizar la eficiencia del sistema, la aplicación de los principios que la componen y la prevalencia del interés general, según lo establecido en el Estatuto General del Transporte.

Que el artículo 3 de la Ley 1617 de 2013 *“Por la cual se expide el Régimen para los Distritos Especiales”* establece que: *“*Los distritos ejercen las competencias que les atribuye la Constitución y la ley, conforme a los principios señalados en la ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, en la Ley 136 de 1994 y en las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.”

Que el artículo 31 ibídem, establece que los alcaldes distritales tienen la obligación de: “1. Orientar la acción administrativa de las autoridades y dependencias distritales hacia el desarrollo territorial integral, considerado como un factor determinante para impulsar el desarrollo económico y mejoramiento social de la población del respectivo distrito […] 5. Impulsar el crecimiento económico y garantizar la sostenibilidad fiscal, la equidad social y la sostenibilidad ambiental del distrito para garantizar adecuadas condiciones de vida de la población.”

Que la Ley 105 de 1993 “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.*”* Establece en su artículo 2 literal b) que *“*Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas”, y en el literal c) que: *“*De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley […]”. Igualmente, en el artículo 3, numeral 2, inciso primero establece que: “La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad […]”

Que la Ley 336 de 1996 “Estatuto General de Transporte”, artículos 3 y 5, señala que el transporte público es un servicio público esencial bajo regulación del Estado y que *“[…]* las autoridades que conforman el Sector y el Sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción […]”.

**EL DEBER LEGAL Y REGLAMENTARIO DE GARANTIZAR LA OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE Y LOS MECANISMOS JURÍDICOS PARA REALIZARLO**

Ley 1955 de 2019, “Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022” en su artículo 98 modificatorio del artículo 14 de la Ley 86 de 1989, establece en referencia a los sistemas de transporte Masivo que *“*[…] Los contratos de concesión y operación deben contemplar el concepto de sostenibilidad, y para el efecto se podrán realizar las modificaciones contractuales a que haya lugar*.”*

Que el artículo 99 ibídem, en relación con los sistemas de transporte cofinanciados, establece las siguientes premisas:

“[…] Dentro de los Sistemas de Transporte podrá existir un subsistema de transporte complementario el cual atenderá la demanda de transporte público que no cubra el sistema de transporte masivo, integrado, estratégico o regional […]

[…] La estructuración de los sistemas de transporte se realizará con autonomía por parte de las entidades territoriales, de conformidad con las necesidades propias de la ciudad o región [...]

[…] Las autoridades territoriales podrán realizar acciones que conduzcan a la sostenibilidad, calidad y cobertura de los sistemas de transporte público para lo cual pueden recurrir a la complementación, integración y articulación de las diferentes modalidades y servicios autorizados, haciendo uso de herramientas como los convenios de colaboración empresarial, acuerdos comerciales y todas aquellas acciones contra el transporte ilegal [...]

Parágrafo 4 […] podrán promover mecanismos de organización entre los sistemas de transporte público colectivo o masivo y las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros de corta distancia […].”

La Circular Conjunta del Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Superintendencia de Transporte, la Procuraduría General de la Nación y el Departamento Nacional de Planeación Nro. 20161010404321, establece que las autoridades de transporte público deben “[…] evaluar las condiciones para la generación de un nuevo plan de implementación y operación de los sistemas que permita mejorar el servicio prestado y a sostenibilidad de la operación […]”; y para tal fin, prevé que las autoridades pueden considerar: (i) “[…] servicio prestado a través del transporte público convencional, en el que primen mayores garantías para los usuarios en cuanto a frecuencias y calidad del servicio. En este sentido, la legislación nacional permite la realización de convenios de colaboración empresarial" encaminados a atender el 100% de la demanda mediante la integración de los Sistema Masivos y el TPC, bajo condiciones operacionales que incrementen la calidad del servicio […].”; (ii) la reestructuración de los sistemas de transporte mediante: “[…] procesos concertados para la modificación de los contratos vigentes, conforme resulte necesario, sin perjuicio de que las nuevas condiciones se impongan unilateralmente por la administración en ejercicio de las facultades que les corresponden de conformidad con los artículos 16 y 17 de la Ley 80 de 1993, cuando las negociaciones sean infructuosas y las necesidades del servicio público esencial así lo impongan […]”.

**EL DEBER DE PROPENDER POR LA CALIDAD DEL AIRE Y EL CAMBIO DE LA MATRIZ ENERGÉTICA**

Que las Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, establecieron la Línea de Gestión *“*Sectores comprometidos con la sostenibilidad y la mitigación del cambio climático” que identificó intervenciones para impulsar el uso eficiente de recursos y la reconversión de actividades hacia procesos limpios y bajos en carbono, en articulación con las políticas nacionales de PDS, Crecimiento Verde, Mejoramiento de la Calidad del Aire y Cambio Climático, entre otros. Específicamente en materia de tecnologías vehiculares señaló que, es necesario aumentar el ingreso de vehículos limpios a través de la formulación e implementación de una estrategia que fomente el transporte sostenible en los modos de transporte terrestre, fluvial y férreo, así como el fomento a la movilidad urbana sostenible. Así mismo, señalan que el país debe impulsar las energías renovables no convencionales y la eficiencia energética en el sector transporte a través de la actualización de reglamentos y esquemas de etiqueta vehicular, la definición de estándares de eficiencia energética para vehículos y la inclusión de metas obligatorias de eficiencia energética en el Programa de Uso Racional y Eficiente de Energía.

Que el PND se alinea con las políticas definidas en los Documentos CONPES 3934 “Política de Crecimiento Verde*”* y 3943 “Política para el mejoramiento de la calidad del aire”, en los que se fundamenta la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica ENME.

Que en 2015 Colombia presentó ante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) su Contribución Nacionalmente Determinada (NDC), a través de la cual se comprometió a reducir en un 20% sus emisiones de gases de efecto invernadero, respecto al nivel proyectado para el 2030, con posibilidad de aumentar su compromiso a 30% con apoyo de la cooperación internacional.

Que la Ley 1931 de 2018,establece las directrices para la gestión del cambio climático en las decisiones de las personas públicas y privadas, la concurrencia de la nación, departamentos, municipios, distritos, áreas metropolitanas y autoridades ambientales en cuanto a las acciones de adaptación al cambio climático y en la mitigación de gases efecto invernadero. La norma impone a las autoridades departamentales incorporar la gestión del cambio climático dentro de sus planes de desarrollo, la que a su vez podrá ser incorporada en otros instrumentos de planeación con que cuente el departamento. Para el efecto, de manera conjunta con las Autoridades Ambientales Regionales, se deberá formular los Planes Integrales de Gestión del Cambio Climático Territoriales (PIGCCT) de acuerdo con su jurisdicción y realizarán el seguimiento a su implementación de acuerdo con los lineamientos que se establezcan en el marco del Sisclima; precisando a su vez, que los departamentos, municipios y distritos deben implementar medidas de mitigación de Gases de Efecto Invernadero en materia de transporte e infraestructura, lo que debe reflejarse en los instrumentos de planificación territorial, como los POT y Planes de Desarrollo. (Art. 8, 9 y 13).

Que para obtener resultados positivos en la gestión del cambio climático, en el corto, mediano y largo plazo, se cuentan con los siguientes mecanismos y alcances:

* Contribución Nacionalmente Determinada: Ante la importancia de establecer y ejecutar medidas para afrontar y ajustarse a la realidad global del cambio climático, Colombia actualizó la NDC en metas y medidas que llevan a una reducción en un 51% de las emisiones de dióxido de carbono proyectadas para 2030 (emitir como máximo 169.44 millones de t CO2), iniciando un decrecimiento en las emisiones entre 2027 y 2030 tendiente hacia la carbono-neutralidad a mediados de siglo; al igual que establecer presupuestos de carbono para el período 2020-2030 a más tardar en 2023 y reducir las emisiones de carbono negro del 40% respecto al nivel de 2014. La NDC 2020-2030, se enmarca en tres componentes esenciales: i) mitigación de Gases Efecto Invernadero (GEI); ii) adaptación al cambio climático, y iii) medios de implementación como componente instrumental de las políticas y acciones para el desarrollo bajo en carbono, adaptado y resiliente al clima.

* La Estrategia Climática de Largo Plazo -E2050- (E2050) define compromisos para llevar a cabo a largo plazo que buscan reducir paulatinamente las emisiones de gases de efecto invernadero y lograr la resiliencia climática. La E2050 se ejecuta en forma paralela a la NDC a través de los compromisos adquiridos por el Acuerdo de París e impone que las partes esforzarse por formular y comunicar estrategias que lleven a cabo en largo plazo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y lograr la resiliencia climática (Art 4 del Acuerdo de París). Implica entonces que la E2050 se implementa a través de la NDC, los Planes Integrales de Gestión del Cambio Climático Sectoriales y Territoriales (PIGCC) y de otros instrumentos que resultan fundamentales para reducir las emisiones de GEI y construir una capacidad de adaptación en los territorios, tales como, los planes de ordenamiento territorial, los planes de vida, los PDET, los POMCA y POMIUAC, entre otros.
* La E2050, centra la Visión a que al “2050, Colombia será un país resiliente al clima que prioriza el bienestar humano, con una economía circular, carbono -neutral y unos territorios y sectores con amplias capacidades para la adaptación al Cambio Climático, alcanzados a partir de transformaciones que promueven la competitividad, la inclusión social, la seguridad alimentaria, el fortalecimiento de la gobernanza y la sostenibilidad en el largo plazo”

Entre los mensajes que plantea para alcanzar la carbono neutralidad en 2050, se encuentran: (i) Alcanzar la meta de emisiones presentada en la reciente NDC de Colombia, siendo fundamental que antes de 2030 las emisiones nacionales alcancen su nivel más alto (pico), e inicien una trayectoria de decrecimiento; (ii) la acción temprana para iniciar la mitigación de gases de efecto invernadero es clave para lograr los objetivos de carbono neutralidad hacia mitad de siglo; (iii) Colombia requiere del apoyo técnico y financiero de la comunidad internacional; (iv) Para cumplir con lo requerido por la ciencia (1.5 a 2 °C), al 2050 Colombia requiere reducir las emisiones GEI en alrededor del 90 % respecto de las emisiones del 2015, y balancear el 10 % restante con absorciones nacionales proporcionales (10 %), para alcanzar un balance neto cero entre emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero (carbono equivalentes) a partir del año 2050. (v) La carbono neutralidad es un esfuerzo de todos los sectores y territorios. vi) Se deberán electrificar los modos de transporte terrestre, acelerando la construcción de infraestructura de recarga, actualizando la normatividad para la adopción de diversos tipos de vehículos eléctricos.

Que la Ley 1964 de 2019 *“*Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones*”*, busca generar esquemas de promoción al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero. Dentro de los estímulos introducidos por esta Ley se encuentran los siguientes:

* Tarifa máxima del 1% para el Impuesto Vehicular.
* Ordenó a los Ministerios de Transporte y de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el desarrollo de la reglamentación técnica para la realización de la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes de vehículos eléctricos, así como para la generación de un descuento en el valor de esta obligación. Asuntos que se encuentran en desarrollo por parte de estos Ministerios.
* Facultó a las entidades territoriales para desarrollar, promover y ofertar la adopción de esquemas de incentivos económicos para impulsar la movilidad eléctrica a nivel territorial tales como descuentos sobre el registro o impuesto vehicular, tarifas diferenciadas de parqueaderos o exenciones tributarias.
* Exoneró por vía legal a los vehículos eléctricos y de cero emisiones de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de sus modalidades que la autoridad de tránsito local disponga (pico y placa, día sin carro, restricciones por materia ambiental, entre otros), excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad.
* Estipuló que las entidades públicas y los establecimientos comerciales que ofrezcan al público sitios de parqueo, en los municipios de categoría especial y los de primera y segunda categoría, deben destinar un porcentaje mínimo del 2% del total de plazas de parqueo habilitados, para el uso preferencial de vehículos eléctricos que no se pueden descontar de las plazas de parqueo para personas con discapacidad. Frente a este aspecto debemos resaltar que el Gobierno Nacional expidió el Decreto Nro. 191 de 2021 que reglamentó la identificación de parqueaderos preferenciales para vehículos eléctricos como desarrollo de lo dispuesto por el artículo 7 de la Ley 1964 de 2019. Igualmente se debe señalar que esta norma no establece la obligación de instalación de celdas de parqueo con cargadores eléctricos para vehículos.
* Estableció que, dentro de los seis años siguientes a la entrada en vigencia de la ley, el Gobierno Nacional en su conjunto, los municipios de primera categoría y especial, y los prestadores del servicio público de transporte deberán cumplir con una cuota mínima 30% de vehículos eléctricos en los vehículos que anualmente sean comprados o contratados para su uso, teniendo en cuenta las necesidades de cada entidad para el caso del Gobierno Nacional y la infraestructura con que cuenten.
* Determinó la obligación para las ciudades que cuenten con Sistemas de Transporte Masivo, de implementar políticas públicas y acciones tendientes a garantizar que un porcentaje de los vehículos utilizados para la operación de las flotas, sean eléctricos o de cero emisiones contaminantes cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas, cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando finalice su vida útil y requiere reemplazarse, de acuerdo con el siguiente cronograma:
* A partir de 2025, mínimo el 10% de los vehículos adquiridos.
* A partir de 2027, mínimo el 20% de los vehículos adquiridos.
* A partir de 2029, mínimo el 40% de los vehículos adquiridos.
* A partir de 2031, mínimo el 60% de los vehículos adquiridos.
* A partir de 2033, mínimo el 80% de los vehículos adquiridos.
* A partir de 2035, mínimo el 100% de los vehículos adquiridos.
* Contempló la obligatoriedad de que, dentro de los tres años siguientes a la entrada en vigor de la ley, los municipios de categoría especial, (excluyendo a Buenaventura y Tumaco), deben garantizar que existan en su territorio, como mínimo, cinco estaciones de carga rápida en condiciones funcionales. Para la construcción de la infraestructura de las estaciones, los municipios fueron facultados por la norma para realizar asociaciones público-privadas. Para el cumplimiento de esta meta, se tendrán en cuenta las estaciones operadas por privados pero puestas al servicio del público en general.

Que la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica ENME tiene como objetivo general, definir las acciones que permitan acelerar la transición hacia la movilidad eléctrica, teniendo como meta la incorporación de 600.000 vehículos eléctricos a 2030, en concordancia con lo definido en el Documento CONPES 3934 *“*Política de crecimiento verde”. Así mismo, se trazó los siguientes objetivos específicos:

1. Establecer el marco regulatorio y de política que asegure la promoción de la movilidad eléctrica en el país.
2. Revisar y generar mecanismos económicos y de mercado necesarios para la promoción de la movilidad eléctrica en el país
3. Definir las acciones que permitan el desarrollo de la infraestructura de carga de vehículos eléctricos en el país

Que para alcanzar su objetivo general, la ENME plantea la interacción de cuatro instrumentos priorizados:

1. Acciones que faciliten e incentiven y faciliten la transición hacia tecnologías de cero y bajas emisiones.
2. Generar aproximaciones específicas al mercado.
3. Crear y fortalecer el marco regulatorio político e institucional.
4. Crear infraestructura de carga hoy, previendo y anticipándose a la transformación de la movilidad.

Que la Ley 2128 de 2021 *“*Por medio de la cual se promueve el abastecimiento, continuidad, confiabilidad y cobertura del gas combustible en el país*”*, establece que se deberán implementar políticas públicas, programas y acciones tendientes a garantizar que por lo menos el treinta por ciento (30%) de los vehículos utilizados para la operación de las flotas, operen con motores dedicados a gas combustible, cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas; cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando requiera reemplazarse al finalizar su vida útil.

Que la Ley 2169 de 2021 “Por medio de la cual se impulsa el desarrollo bajo en carbono del país mediante el establecimiento de metas y medidas mínimas en materia de carbono neutralidad y resiliencia climática y se dictan otras disposiciones", tiene como objetivo *“*[…] establecer metas y medidas mínimas para alcanzar la carbono neutralidad, la resiliencia climática y el desarrollo bajo en carbono en el país en el corto, mediano y largo plazo, en el marco de los compromisos internacionales asumidos por la República de Colombia sobre la materia.”Así mismo en su artículo 2 define que: *“*Todas las entidades, organismos y entes corporativos públicos del orden nacional, así como las entidades territoriales, darán cumplimiento al objeto de la presente ley y son corresponsables en la ejecución de las metas y medidas aquí establecidas, en el marco de sus competencias constitucionales y legales. Parágrafo 1 Las entidades territoriales y los organismos y entidades del orden nacional, deberán implementar las acciones necesarias para lograr estas metas en el marco de las competencias que les han sido asignadas por la Constitución y la ley, así como trabajar conjuntamente con el sector privado, crear los Instrumentos necesarios y promover la implementación de acciones que aporten a las metas nacionales.”

Que el artículo 27 ibídem, dispone:

“El Gobierno Nacional, los municipios de categoría 1 y especial, las entidades territoriales, y los prestadores de servicio público de transporte que decidan adquirir flotas compuestas en su totalidad por vehículos eléctricos y/o de hidrógeno para el Sistema de Transporte Estratégico, Integrado o Masivo, su propia flota de vehículos, transporte terrestre especial y/o transporte de carga, en cualquiera de los siguientes casos: i) cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas; ii) cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y/o al finalizar su vida útil; no deberán dar cumplimiento a los artículos 13, 14, 15 y 16 de la Ley 2128 de 2021.

En los contratos de concesión vigentes de sistemas de transporte estratégico, integrado o masivo se podrá dar cumplimiento al artículo 13 de la Ley 2128 de 2021.”

Que esta disposición normativa resuelve la antinomia presentada entre lo dictado por la Ley 1964 de 2019, en cuanto a los porcentajes de flota eléctrica que deben de ingresar a los Sistemas cofinanciados por la Nación y los porcentajes de flota dedicada a Gas Combustible fijados en la Ley 2128 de 2021 que deben ingresar cada año a estos Sistemas.

**EL DEBER DE IMPLEMENTAR SISTEMA INTELIGENTES DE TRANSPORTE –ITS EN TODAS LAS MODALIDADES DE TRANSPORTE QUE HACEN PARTE DEL SISTEMA DE MOVILIDAD DE TRANSPORTE PÚBLICO**

Que el artículo 84 de la Ley 1450 de 2011, definió los Sistemas Inteligentes de Transporte (SITs) como un conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas y de telecomunicaciones que recolectan, almacenan, procesan y distribuyen información, que se deben diseñar para mejorar la operación, la gestión y la seguridad del transporte, el tránsito y la infraestructura. Constituyen los SITs un mecanismo de control del tránsito, transporte e infraestructura que permiten la solución de problemas como congestionamiento vehicular, accidentalidad y contaminación ambiental. Estos instrumentos representan numerosas ventajas, principalmente en la reducción de los gastos destinados a la operación y mantenimiento de cada uno de los modos de transporte que conforman un sistema de movilidad derivado del adecuado control de la operación y administración del transporte, además que facilitan y agilizan la movilidad, a la vez que brindan seguridad a los usuarios, con beneficios adicionales como la reducción de las cifras de volúmenes de contaminación para así contribuir al cumplimiento de las políticas ambientales de sostenibilidad.

Que los Sistemas Inteligentes de Transporte (SITs) deben incorporarse en todas las modalidades de transporte que conforman el Sistema de Movilidad, mediante la implementación de procesos de planeación y gestión y que permitan la toma y procesamiento de datos, el análisis de riesgos y la trazabilidad de las operaciones bajo condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo centralizado, gestión y control de flota e información al usuario.

Que con la incorporación de las tecnologías de la información y comunicación y demás instrumentos con los que se optimiza la toma de decisiones en movilidad, permite inmiscuirse en las ciudades o territorios inteligentes, sostenibles, progresistas, que impulsan dinámicas innovadoras que potencien el transporte público sostenible, como el uso de la bicicleta, el parque automovilístico eléctrico, el sistema masivo de transporte integrado a las modalidades del transporte público colectivo y complementario y las distintas modalidades de transporte integrados por plataformas tecnológicas en los sistemas de recaudo, control y gestión de flota e información.

Que el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte 1079 de 2015 establece los parámetros para expedir los reglamentos técnicos, estándares, protocolos y uso de la tecnología en los proyectos de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsitoy el Transporte -SIT, en los que se deben cumplir los principios rectores del transporte, tránsito e infraestructura, como el de la libre competencia e iniciativa privada, a los que se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.

**EL DEBER DE ORIENTAR LAS POLÍTICAS PÚBLICAS, LOS PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS HACIA EL CONCEPTO DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE INTEGRAL**

Que el Gobierno Nacional en su empeño por contrarrestar las falencias existentes en los desplazamientos a nivel urbano y para atender las necesidades reales de movilidad de la comunidad, ha diseñado y formulado políticas desde el 2002 con la expedición de los Documentos CONPES 3260 y 3368 Política Nacional de Transporte Urbano.

Que el Documento CONPES 3991 de 2020: *“*[…] busca impulsar y articular las diversas formas de desplazamiento existentes a nivel urbano, con el fin de atender las necesidades reales de movilidad de la comunidad, bajo condiciones de calidad, accesibilidad, sostenibilidad y seguridad”. De esta forma, se complementa y fortalece la PNTU [Política Nacional de Transporte Urbano CONPES 3260 y 3368] a partir de una visión de movilidad integral que, si bien reconoce el transporte público como eje estructurante de la movilidad y el territorio de las ciudades, también considera necesario integrar los diferentes actores de la movilidad en un esquema eficiente y sostenible:

“[…] Por lo anterior, el presente documento formula estrategias de movilidad destinadas a contribuir al bienestar social, ambiental y económico de las ciudades y las regiones. Principalmente, la política plantea acciones para materializar una visión de movilidad de calidad y que contemple la participación de todos los actores del sistema, de tal forma que se reconozcan sus vulnerabilidades y se minimicen las externalidades negativas asociadas a las actividades de transporte […] el compromiso de las entidades territoriales con la movilidad de las ciudades y regiones supone no solamente el desarrollo de acciones correctivas a los problemas de movilidad y transporte, sino principalmente, la planeación a largo plazo para prevenir futuras problemáticas. Por lo tanto, se requiere la incorporación de lineamientos que faciliten la planeación de estrategias y soluciones que consideren los retos que se presentan a nivel de movilidad, a causa del crecimiento físico y demográfico de las ciudades […]”

Que la Política de Movilidad Urbana y Regional proporciona “[…] lineamientos para la gestión integral de la movilidad urbana y regional, con el fin de contribuir al bienestar social, la protección del ambiente y el crecimiento económico de las ciudades”*.* Esta política está concebida bajo una visión amplia de la movilidad que pasa de incentivar únicamente la implementación de sistemas integrados de transporte, a una concepción más amplia de “movilidad integral” con los ciudadanos en el centro, cuya concepción se encamina a la búsqueda del bienestar social, a partir de la movilidad como medida que permite garantizar la realización del desplazamiento a todas las personas, de tal forma que las condiciones económicas o de ubicación geográfica no sean limitantes para su desarrollo.

Que frente a la movilidad integral, en relación con los Sistemas Integrados de Transporte concluye: *“*[…] si bien la implementación de la PNTU generó impactos positivos en las ciudades, ejercer el derecho de la movilidad en condiciones de calidad implica entender la movilidad desde una perspectiva integral. Esta visión no está incorporada en los documentos normativos vigentes que fueron mencionados en la sección de antecedentes. Específicamente, la normatividad, que se estableció en los años 90, no responde a las necesidades técnicas y financieras actuales de los territorios y tampoco define un marco conceptual que facilite la planeación de los sistemas de transporte […*]”.*

Que para instaurar esta visión, estableció en sus objetivos específicos el fortalecimiento de la calidad de la movilidad integral a partir de la reducción de las principales externalidades negativas asociadas al transporte (contaminación, siniestralidad vial y congestión) con el fin de mejorar la calidad de vida y la productividad de las ciudades; fortalecer la institucionalidad de las administraciones locales y de la Nación, en la planeación, ejecución, control y seguimiento de la movilidad en las ciudades y aglomeraciones urbanas, para así garantizar de forma efectiva la implementación de estrategias integrales de movilidad urbana y regional.

Que en cuanto al concepto de movilidad urbana sostenible, el documento técnico de los lineamientos básicos y mínimos para la formulación, implementación y seguimiento de planes de movilidad sostenible elaborado en el 2019 por Departamento Nacional de Planeación, previó el concepto de movilidad sostenible a partir de cuatro aspectos que lo estructuran:

* Accesibilidad: disposición física, económica y social del sistema de transporte y de los diferentes modos, de manera tal que sea posible garantizar una movilidad eficiente a todos ciudadanos; como garantía del derecho de circular libremente, previsto en el artículo 24 de la Constitución Política, mencionado en el artículo 2 de la Ley 105 de 1993, y que de acuerdo con la Corte Constitucional ostenta la condición de fundamental.
* La eficiencia energética y la gestión de externalidades: Estos dos elementos se vuelven tangibles frente al amparo del derecho al medio ambiente reconocido en los artículos 79 y 80 de la Constitución Política; siendo el ahorro de energía un aspecto a desarrollar en los planes de movilidad ante la evidencia de la presencia del fenómeno de contaminación por emisiones de gases en el territorio de orden municipal o distrital.

* La Seguridad: Ligada a la integridad personal y naturalmente la vida, que tiene su origen desde el artículo 11 de la Constitución Política y por el cual, como derecho fundamental, implica la obligación del Estado de garantizar la vida e integridad de los ciudadanos, lo que deriva, el ejercicio de la movilidad libre de riesgo injustificados. Por ello, en materia de transporte, desde el artículo 2° de la Ley 105 de 1993, se ha contemplado como uno de los principios básicos: “La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.”

Que la única referencia legal expresa en Colombia sobre el concepto de Movilidad Sostenible la ofrece la Ley 1964 de 2019, así: *“*Se entenderá por movilidad sostenible aquella que es capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos ecológicos básicos actuales o futuros. Es decir, debe incluir principios básicos de eficiencia, seguridad, equidad, bienestar (calidad de vida), competitividad y salud de conformidad a lo dispuesto por el World Business Council for Sustainable Development.”; que posteriormente, fue incluida en las definiciones de la Resolución 20203040015885 de 2020 del Ministerio de Transporte, que reglamentó los Planes de Movilidad Sostenible y Segura.

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

Que en las bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 se plantea como principio, aumentar los viajes en transporte público para reducir externalidades negativas del transporte y mejorar la calidad de vida en las ciudades, determinando en la línea Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida: (i) el aumento de la calidad en la prestación del servicio de transporte público mediante la cofinanciación de sistemas de transporte; (ii) la adquisición de vehículos o material rodante nuevo con estándares de bajas o cero emisiones, que contemplen elementos para facilitar la accesibilidad a la población en condición de discapacidad u otros actores con movilidad reducida; (iii) el fortalecimiento de instrumentos para la implementación de otras fuentes de financiación en los proyectos de sistemas de transporte, y (iv) el fortalecimiento de instrumentos de planeación y regulación de la movilidad a través de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, y el fortalecimiento para la implementación y desarrollo de la conectividad urbano regional.

Que el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006 *“*Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones*”*, modificado por el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019, impone a los municipios y distritos el deber de formular y adoptar Planes de Movilidad Urbana Sostenible y Segura,en articulación con los planes de ordenamiento territorial, cuyo total cumplimiento deberá garantizarse mediante la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos.

Que los planes de movilidad formulados o adoptados, en la mayoría de los casos, desconocen la visión integral de movilidad, y se encuentran desarticulados de otros instrumentos de planeación como los planes de desarrollo y de ordenamiento territorial, y su enfoque se centra en el desarrollo de infraestructura vial y de sistemas de transporte público. Adicionalmente, existe una débil consideración de los mecanismos de financiación necesarios para la materialización de los programas y proyectos formulados, de la visión regional de cada municipio y las interacciones funcionales con otros municipios, así como de instrumentos de seguimiento y control a sus disposiciones (Departamento Nacional de Planeación, 2018)

Que la Resolución del Ministerio de Transporte Nro. 20203040015885 de 2020, reglamentó los Planes de Movilidad Sostenible y Segura. Estableció la obligación de actualizar o adoptarlos, a partir de objetivos y metas sostenibles, articulados con los respectivos Planes de Ordenamiento Territorial, garantizando la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas y la competitividad de la entidad territorial. Previó que su formulación se debe enmarcar en estrategias que conlleven a la materialización de los Objetivos de Desarrollo Sostenible – ODS - en Colombia, para que respondan a las condiciones de conectividad, accesibilidad y desplazamiento, dando así prelación a los medios de transporte no motorizados, a la movilidad activa (peatón y bicicleta), reconociendo al transporte público como eje estructurante, cuya operación debe contemplar tecnología de baja o cero emisiones.

Que en cuanto a los determinantes de la planeación, la Resolución prevé que los Planes de Movilidad Sostenible y Segura deben articularse con: i) los planes de desarrollo del municipio, distrito o área metropolitana y su disponibilidad de recursos; y ii) con los instrumentos de planeación de orden departamental y nacional.

Que esta misma Resolución establece que los proyectos estructurantes y específicos de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, podrán ser reformulados en función de lo aprobado en el plan de desarrollo municipal, distrital o metropolitano, bajo criterios de impacto regional, sostenibilidad ambiental, social, técnica y financiera, siempre y cuando no se afecten los objetivos, metas y programas al cual pertenecen dentro del plan.

Que la Resolución 20203040015885 de 2020, dispone que los Planes de Movilidad deben ser modificados, donde existan, con la finalidad de adoptar los  nuevos programas, proyectos y acciones debidamente articulados con el Plan de Ordenamiento Territorial- POT. Estas modificaciones deben realizarse con base en los análisis técnicos realizados en la etapa de seguimiento.

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

Que el Plan de Ordenamiento Territorial de Santiago de Cali 2014-2028, adoptado mediante el Acuerdo Municipal 0373 de 2014 "Por medio del cual se adopta la revisión ordinaria de contenido de largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial", establece, en el Sistema Funcional, componente 2 el “Sistema de Movilidad”, que incluye diversos subsistemas conformados por infraestructura, equipamientos, sistemas de regulación y operación. En este capítulo, el POT genera el marco de planeación de largo plazo para la formulación de planes y ejecución de proyectos en materia de movilidad.

Que en el modelo de ordenamiento territorial, el sistema de movilidad juega un rol fundamental en la medida que es el sistema estructurante que articula “la Estructura Ecológica Municipal, las centralidades, los corredores de actividad, nodos de equipamientos, áreas para densificación, área de expansión urbana, las centralidades entre sí y con las áreas residenciales” (DTS Acuerdo 0373 de 2014; p.880). Por tanto, los corredores de transporte masivo del Sistema Integrado de Transporte Masivo-SITM, hacen parte del sistema estructurante de movilidad y constituyen un elemento del Modelo de Ordenamiento Territorial cuya consolidación busca impactar a la ciudad en su estructura ambiental y socio-económica. Precisa, además, que los corredores deben incluir modos alternativos de transporte (ciclorrutas y vías peatonales), carriles exclusivos y mixtos para los buses del SITM y carriles para vehículos de transporte privado. Igualmente, con la consolidación de los corredores del SITM se busca fortalecer la estructura socio-económica al garantizar y favorecer el acceso y la articulación de los diferentes polos de desarrollo económico de la ciudad (centralidades), determinando los corredores de transporte masivo existentes y los proyectados como la Troncal Avenida 3N, Carrera 100, Autopista Sur, Avenida Ciudad de Cali, Calle 70 y Troncal Sur. Al contemplar la estructuración de la Troncal Oriental, orientó al mejoramiento de los niveles de servicio del Sistema de Transporte Público de Pasajeros, a partir de la expansión de la red troncal y pretroncal, garantizando su conexión con las terminales de cabecera del municipio, así como la implementación de carriles preferenciales en las redes pretroncales del Sistema.

Que el Decreto Municipal 411.0.20.0615 de 2008 adoptó el Plan Integral de Movilidad Urbana del Municipio de Santiago de Cali-PIMU, estableciendo en la política - para la época - que el sistema de transporte privilegia el SITM y su articulación con los otros modos de transporte (el transporte público colectivo convencional, el transporte en taxi, el transporte en zona de ladera y rural y con el transporte intermunicipal e interregional). Se destaca de su contenido, el objetivo general, los específicos, así como el desarrollo del Sistema de Transporte Público y los modos que lo conforman, con los programas y proyectos, para luego de más de diez años de vigencia, entrar a analizar su posterior modificación:

|  |  |
| --- | --- |
| **ACTIVIDAD** | **CONTENIDO** |
| Objetivo General | Formular un plan estratégico de acción para optimizar la movilidad basado en integración modal, gestión de conservación del medio ambiente, minimización de los tiempos de desplazamiento y de accesibilidad urbana, mejoramiento de la productividad y competitividad regional y conectividad. |
| Objetivos Específicos | Mejorar la conectividad, seguridad y tiempos de desplazamiento, mediante la implementación de sistemas de transporte eficientes, sociales, rentables y ambientalmente sustentables |
| Optimizar del sistema público de transporte para la incorporación de las bases para el desarrollo tecnológico, en especial del transporte masivo, considerando la estructuración funcional de acuerdo con la importancia y magnitud de líneas de viaje, los adelantos en la conservación del medio ambiente, dentro del marco de integración con los municipios vecinos. |
| Garantizar el uso de otros modos de transporte suaves, en especial la bicicleta, a través de la ejecución de un sistema de ciclo rutas |
| Estudiar otros modos de transporte público innovadores, especialmente para las zonas de ladera y rural, como el tren, teleférico u otros (proyecto MIO Cable), que permitan mejorar la accesibilidad y conectividad de los sectores periféricos de la ciudad, con las distintas centralidades y el centro de la ciudad. |
| Articular mediante intercambiadores modales los diversos modos de transporte urbano e interurbano de pasajeros con el fin de optimizar los flujos de tráfico y de privilegiar aquellos modos amigables con el medio ambiente, más sostenibles, sin renunciar a la complementariedad con el transporte privado. |
| Identificar, formular y priorizar la ejecución de los proyectos de infraestructura vial, de tránsito y de transporte; vii) Garantizar la coordinación institucional entre las entidades responsables de la planeación, operación y control del sistema regional de movilidad |
| Garantizar la coordinación institucional entre las entidades responsables de la planeación, operación y control del sistema regional de movilidad. |
| Reducir los niveles de contaminación ambiental por fuentes móviles e incorporar criterios ambientales |
| Contribuir al crecimiento planificado de la ciudad considerando la interacción entre los usos del suelo y los modos de transporte. |
| Articular al PIMU los planes y proyectos ya formulados del POT. |
| **SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO** | |
| **A) Sistema Integrado de Transporte Masivo· SITM** | |
| Política | El sistema de transporte privilegia el SITM y su articulación con los otros modos de transporte (el transporte público colectivo convencional, el transporte en taxi, el transporte en zona de ladera y rural y con el transporte intermunicipal e interregional). |
| Objetivo | Consolidar los elementos estructurantes de la movilidad que hacen parte del SITM, en función de la demanda, líneas de viaje, identificación de corredores de transporte público, tecnología de operación, cobertura del sistema, rutas y frecuencias, infraestructura, operación y administración del sistema, sistema tarifaría, integración con otros modos de transporte e implementación de una nueva cultura para la utilización del SITM. |
| **Programas y Proyectos** | |
| **Programas** | Subprogramas y Proyectos |
| Infraestructura | Terminales de Cabecera e Intermedias; Patios y Talleres; Corredores Troncales (pretroncales, corredores y alimentadores); Estaciones de Parada; Cobertizos; Andenes; Accesibilidad; MIO Cable. |
| Sistema Recaudo y Control - SIUR | Recaudo; Control; Comunicaciones; Información al Usuario. |
| Renovación de Flota | Vehículos Articulados; Vehículos Padrones; Vehículos Alimentadores; Vehículos Especiales para el transporte de personas con movilidad reducida |
| Gestión Social | Capacitación de los Operadores del SITM-MIO - Divulgación del SITM-MIO - Información al Usuario |
| Gestión y Mantenimiento |  |
| Programa de Control del Tránsito | Señalización y demarcación- corredores troncales, pretroncales y alimentadores. |
| Semáforos: Proyectos Intersecciones semaforizadas de los corredores troncales y pretroncales; Proyecto del centro de control; Proyectos de semáforos en cruces peatonales y escolares localizados en los corredores del SITM-MIO. |
| Reestructuración de Rutas | Construcción e implementación del SITM en dos fases, con una cobertura del 46% y del 94%, |
| Suplementarios | Proyectos de sistema de información al usuario, de rutas especiales para personas con movilidad reducida y de rutas especiales turísticas. |
| **B) Transporte Público Colectivo Convencional** | |
| Objetivos | Mejorar las condiciones de movilidad de los corredores por donde operan las rutas de transporte público colectivo convencional. |
| Evitar la operación del servicio de transporte no formal. |
| Promover el mejoramiento de la calidad de los combustibles y del control del estado del motor de los vehículos |
| Programas y Proyectos | \_Control de la prestación del servicio (horarios, frecuencias, sobrecupo, itinerarios, tiempos de recorrido, velocidad de recorrido y uso de las paradas).  \_Control de la calidad de los combustibles y de las emisiones por parte de los vehículos. o Control del transporte no formal.  \_Control de la movilidad y el estacionamiento en los corredores de transporte público. \_Capacitación de los conductores, el personal operativo, el personal técnico y directivo (normatividad, combustibles, estado de los vehículos y calidad del servicio).  \_Control de la reducción de la oferta de transporte público colectivo. |
| **C) Transporte Público Individual** | |
| Objetivo | Mejorar las condiciones de calidad y seguridad en la prestación del servicio en taxi, así como las condiciones de movilidad, a través de la reducción de la sobreoferta, del estacionamiento permanente de taxis en la vía pública y de los recorridos en vacío |
| Programas | Construcción de infraestructura adecuada en las terminales del SITM, para la llegada y salida de taxis |
| **D) Transporte Público en zona de ladera y rural** | |
| Objetivo | Optimizar la prestación del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en las zonas de ladera y rural de Santiago de Cali, en el corto y mediano plazo. |
| Programas y proyectos | \_Estudios de oferta y demanda de pasajeros en las zonas de ladera y rural.  \_Optimización del transporte en las zonas de ladera urbana. Mejoramiento del transporte interveredal.  \_Mejoramiento del transporte hacia los corregimientos. • Mejoramiento del transporte en zonas aledañas al perímetro urbano. |
| **E) Ciclo-rutas** | |
| Objetivo | Propiciar y garantizar el uso de la bicicleta como modo de transporte por las ventajas ambientales, económicas y de salubridad que la caracterizan, teniendo en cuenta las condiciones topográficas benignas de Santiago de Cali. Pretende la integración de la red de ciclo-rutas al Sistema Integrado de Transporte Masivo, actualizando para ello el Plan Maestro de Bicicletas. |
| Proyectos | \_Red de desplazamiento y movilidad peatonal.  \_Inventario, actualización y digitalización de la red existente de ciclo-rutas.  \_El ciclo-parque - peatonal y ecológico del Cerro de la Bandera.  \_La ciclo-ruta y sendero paisajístico río Cauca.  \_La Ciclo-ruta y sendero peatonal lúdico - espacio público urbano.  \_Uso de la bicicleta en el barrio. |
| **F) Transporte vehicular particular** | |
| Objetivo | \_Reducir la tendencia de incremento del uso del vehículo particular fomentando el uso del transporte masivo y la utilización de medios alternativos de transporte, para avanzar en el desarrollo de una movilidad sostenible.  \_Regular el uso del vehículo particular para desplazamientos en aquellos lugares donde se potencian el transporte masivo.  \_Incentivar la ocupación del vehículo a través de la cooperación entre grupos de residentes de un mismo sector, con sitios de trabajos similares |
| Programas y proyectos | \_Determinación de zonas de· baja circulación vehicular y de circulación vehicular restringida.  \_Estudio de oferta y demanda del transporte en taxi que permita controlar oferta y la demanda.  \_Estudio técnico y seguimiento a la estrategia del pico y placa |

Que ante la necesidad de actualizar lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial POT de 2014, y previendo la necesidad de contar con un instrumento de planificación que integre todos los modos de transporte: peatón, bicicleta, transporte público y transporte privado (teniendo de presente que los primeros tres presentaban indicadores deficientes)  se expidió el Decreto Municipal No. 4112.10.20.0332 del 28 de mayo de 2019 que contiene la *“*Actualización del Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali adoptado mediante Decreto Municipal 411.0.20.0615 de 2008, se incluye el plan de estacionamiento, y se establecen otras disposiciones*”*,  desarrollado a través de un Plan de Acción, del que vale la pena destacar sus objetivos, ejes de acción, estrategias y programas, entre otros aspectos de importancia en el Sistema de Movilidad, así:

|  |  |
| --- | --- |
| **CONTENIDO** | |
| Fomentar un modelo de movilidad multi-modal e inter-modal que, con base en criterios de sostenibilidad ambiental, social y económica, otorgue a los modos de transporte público optimizados y no motorizados (peatón y bicicleta) prioridad sobre el transporte privado, fomente la seguridad vial y garantice la accesibilidad a todos los grupos poblacionales; buscando con ello la mejora de la calidad de vida de los habitantes de Santiago de Cali. | |
| \_Accesibilidad universal para peatones y población con movilidad reducida al 100% en la red prioritaria de andenes y el transporte público  \_Incremento de la participación del transporte público en el reparto modal del 21% del año de referencia al 30% en el 2030  \_Incremento de la participación de la bicicleta en el reparto modal del 4,5% del año de referencia al 12% en el 2030  \_Reducción de las víctimas fatales en accidentes de tránsito en el 2030 en un 51% con respecto al año de referencia.  \_Reducción de las emisiones de CO2eq por fuentes móviles en el 2030 en un 20% con respecto al año de referencia. | |
| \_La prioridad de los modos no motorizados y del transporte público masivo  \_La mejora de la equidad socio-económica y espacial en la movilidad  \_La reducción de las externalidades negativas de la movilidad  \_La contribución de la movilidad a un modelo de desarrollo urbano sostenible  \_El fortalecimiento de la gobernanza como soporte de la movilidad sostenible | |
| Estrategias | Programas |
| Fomento de la movilidad peatonal | * Mejoramiento de accesos peatonales, aceras, redistribución del espacio público en el centro histórico * Creación de Zonas de Emisiones Bajas * Mejoramiento de aceras en red troncal y su construcción en la red estratégica a nivel de ciudad * Recuperación del espacio público en accesos a estaciones y terminales del Sistema MIO. |
| Fomento de la movilidad en bicicleta. | * Mejoramiento y dotación de ciclo-infraestructura para la accesibilidad territorial y la intermodalidad con el transporte público. En corto tiempo se tendrá una ciclo-infraestructura ya sea unidireccional o bidireccional de 239,8 km. * Ciclo-estacionamientos en puntos atractores de viajes y Ciclo-parqueaderos en puntos intermodales * Bicicleta pública en zonas de mayor actividad educativa, institucional, comercial y de servicios. * Sistema local de Registro de Bicicletas |
| Consolidación y fortalecimiento de la movilidad en transporte público masivo. | * Expansión de la red troncal del SITM-MIO con 7 nuevos corredores troncales (4 en sentido norte-sur a lo largo del costado oriental de la ciudad; 1 en sentido noreste-suroeste- y 2 en sentido oriente-occidente), además de la construcción de tramos faltantes de algunas troncales del sistema; siendo estas troncales: Calle 70, Autopista Sur; Avenida Ciudad de Cali y Carrera 39, Carrera 50, Transversal Sur Carrera 66, Calle 44, Universidades hasta el Terminal Sur, Avenida 3 Norte hasta la Avenida de las Américas. * Dotación de estaciones terminales y patio-talleres de corredores troncales del SITM-MIO * Carriles preferenciales en la red pretroncal en el corto y mediano plazo a fin de dar prioridad al Sistema MIO en los carriles de tráfico mixto de los corredores pretroncales con el fin de contribuir a la reducción de los tiempos de viaje de los usuarios. * Rediseño del esquema operacional y de servicios SITM-MIO acorde a la demanda. Para la formulación del rediseño, se tomará como base los resultados de los estudios de la firma Steer Davies Gleave del 2015 y estará enfocado en reducir el énfasis tronco-alimentador del modelo vigente, y orientarlo hacia un modelo en el cual se busca potenciar los trayectos directos inter-zonales a través de los corredores pretroncales y reducir el número y duración de las transferencias requeridas. Igualmente, involucrará un reajuste (incremento) de la flota estimada inicialmente, tanto en número como en tipología. * Incremento de la flota de buses acorde al rediseño del esquema operacional SITM-MIO, para pasar la flota de 915 a 1.339 vehículos, es decir, un incremento de 424 vehículos. El incremento de flota se podrá redimensionar con base en estudios técnicos complementarios. A su vez, en el corto plazo se estudia la articulación de la flota remanente del TPC Convencional (TPC Tradicional), para que, con base en una reorganización de rutas, dicha flota se articule de manera provisional con el SITM-MIO para servir las zonas con baja o nula cobertura de servicio por parte del SITM-MIO. * Actualización de la señalética del SITM-MIO * Expansión de la red de puntos de venta y recarga de tarjetas inteligentes del SITM-MIO * Estructuración para la implementación de abonos de transporte y política tarifaria zonal * Accesibilidad universal para peatones y población con movilidad reducida en el SITM-MIO * Sistema de Transporte Complementario de la zona de ladera occidental - STC-Ladera del área urbana para mejorar la accesibilidad territorial y la conectividad de las zonas de ladera occidental con la zona plana del área urbana a través de la implementación de un Sistema de Transporte Complementario que se integre a nivel físico, operativo y tarifario con SITM-MIO. Dadas las condiciones topográficas de la zona, el STC-Ladera deberá contar con una flota adecuada a las condiciones de la misma y su integración dependerá de un sistema de recaudo centralizado y un sistema de gestión y control de flota; deberá además garantizar la accesibilidad universal. Lo anterior, lleva al reemplazo de los camperos existentes por flota homologada por el Ministerio de Transporte. * Sistema de Transporte de Articulación Intermunicipal de Corta Distancia en el ámbito metropolitano * Descentralización de la terminal de transporte intermunicipal de pasajeros * Recuperación y monitoreo de la franja de reserva del corredor ferroviario. * Sistema Ferroviario Urbano – Metropolitano en el Corredor Verde de Cali y en corredor férreo inter-urbano entre Cali y los Municipios de Jamundí, Yumbo y Palmira. * Sistema de transporte fluvial de pasajeros del río Cauca. * Sistema de transporte mixto |
| Optimización y mejoramiento integral de la movilidad en transporte público individual (taxi). | * Continuidad de la congelación del parque automotor del transporte público individual (taxi) * Fortalecimiento de la restricción de circulación de taxis para una mejora de la movilidad. * Zonas de Abordaje de Taxi (Pistas de Taxi) en dotaciones, equipamientos, terminales y centralidades urbanas generadoras de viajes con alta demanda del servicio. * Sustitución de los taxímetros por aplicaciones móviles para establecer el costo del viaje al usuario. |
| Racionalización para la eficiencia de la movilidad en transporte privado. | * Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado ZER * Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento ZGRE * Zonas de Gestión de la Demanda de Transporte ZGDT. * Pacificación del Tráfico * Uso compartido del automóvil * Restricción de circulación general “Pico y placa” al transporte privado * Dotación de infraestructura vial para la accesibilidad territorial intra-urbana; para la prioridad espacial a los proyectos “Corredor Verde” y Sistema Ferroviario Urbano – Metropolitano * Mejoramiento y dotación de infraestructura para el anillo vial perimetral urbano; para el trasvase oriente-occidente de tráfico en el anillo vial perimetral urbano; en accesos urbanos. * Dotación de infraestructura vial para la movilidad interurbana en el área metropolitana funcional. * Carril Bus-VAO en corredores viales inter-urbanos del área metropolitana funcional. * Mantenimiento y rehabilitación de la malla vial urbana de Santiago de Cali. |
| * Regulación, control y gestión inteligente del tráfico para la eficiencia de la movilidad y la seguridad vial. | * Optimización para la mejora del flujo vehicular en la red de corredores arteriales estratégicos. * Modernización de la red semafórica * Actualización de la señalización vial * Expansión de la red de foto-detección de infractores * Operativos en vía para el control de vehículos automotores * Instalación tecnológica para el control y planeamiento del tráfico |
| * Reducción de emisiones contaminantes generadas por fuentes móviles. | * Monitoreo, vigilancia y control de las emisiones en el parque automotor * Mejoramiento tecnológico del parque automotor * Fortalecimiento de la planificación de la movilidad empresarial orientada a la reducción de las emisiones contaminantes |
| * Cultura ciudadana para una movilidad sostenible, segura y accesible. | * Cultura Movilidad Sostenible * Cultura Movilidad Segura * Cultura de Movilidad Accesible * Escuela Oficial de Formación para Conductores de Transporte Público |
| * Gestión institucional para la movilidad sostenible. | * Fortalecimiento institucional de los organismos de la Administración local relacionados con la movilidad * Funcionamiento del “Centro Integrado de Gestión Inteligente del Tráfico” * Implementación del Observatorio de la Movilidad Sostenible * Fortalecimiento del Comité de Movilidad * Fortalecimiento de los instrumentos de planificación de la movilidad |
| * Desarrollo y fortalecimiento de fuentes e instrumentos de financiación de la movilidad sostenible. | * Desarrollo de instrumentos alternativos de financiación de la movilidad sostenible. * Liderar la creación del sistema público metropolitano de peajes para la financiación del Sistema Ferroviario urbano – Metropolitano * Mejoramiento de las fuentes tradicionales de financiación del sector transporte urbano * Participación del Sector Privado en proyectos de movilidad en Cali. |
| **Sub-Sistemas Integrados de Movilidad** | **Componentes** |
| \_Subsistema de Movilidad Peatonal (SMP) |  |
| \_Subsistema de Movilidad en Bicicleta (SMB) |  |
| Subsistema de Movilidad en Transporte Público (SMTPub) | * Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM-MIO) * Sistema de Transporte Complementario de la Zona de Ladera (STC-Ladera). * Sistema de Transporte de Articulación Intermunicipal de Corta Distancia (STA-Intermunicipal) * Sistema Ferroviario Urbano-Metropolitano. * Sistema de Transporte Fluvial del Río Cauca (STF-Río Cauca) * Sistema de Transporte Mixto (ST-Mixto) |
| Subsistema de Movilidad en Transporte Privado (SMTPri) |  |
| \_Subsistema de Logística y Transporte de Carga (SLTC) |  |
| Subsistema de Regulación, Monitoreo y Control (SRMC) |  |

Que el Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali -PIMU adoptado en el Decreto 4112.010.20.0332 del 28 de mayo de 2019, define que el Subsistema de Movilidad en Transporte Público está compuesto por los diversos modos de transporte (terrestre automotor, ferroviario, fluvial y cable) de uso público y sus elementos constitutivos, que participan en el marco de una integración física, operacional y tarifaria, de manera sinérgica para satisfacer la demanda de viajes de pasajeros en Santiago de Cali, y entre éste y sus municipios vecinos. Lo anterior, orientado al fomento del servicio público de transporte masivo de pasajeros y el incremento de su participación en 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, disminuyendo los viajes en transporte privado; ello, mediante diversas acciones de dotación, mejoramiento y optimización de su infraestructura y servicios; todo 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.

Que pretende además, en el marco de la implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO, que la oferta legal existente de transporte público prestada por los operadores de Transporte Público Colectivo Convencional (TPC Tradicional) se vaya reduciendo progresivamente, viabilizando que los operadores de Transporte Público Colectivo Convencional (TPC Tradicional) existentes, previa viabilidad jurídica y técnica, puedan continuar participando en el sector del transporte público en el ámbito municipal bajo nuevas condiciones, siempre que se respete la exclusividad pactada para fase 1 y fase 2 en los contratos de concesión de operación de transporte masivo del 2006 suscritos por Metro Cali S.A.; ello, a través de dos alternativas:  i) La implementación de Sistemas de Transporte Complementario (STC) haciendo uso de figuras como los “Convenios de Colaboración Empresarial” o a través de los procesos licitatorios que se establezcan para la implementación de otros STC. ii) Otras alternativas que sean formuladas por la Administración local, sin perjuicio que los operadores, transportadores, conductores, empresas y demás personas vinculadas al Transporte Público Colectivo Convencional (TPC Tradicional), puedan participar libremente de los procesos de licitación que tengan como finalidad la habilitación para prestar el servicio de transporte masivo.

Que deriva de lo anterior, la migración del transporte público colectivo convencional ya sea al Sistema de Transporte Complementario (STC) o al transporte masivo, sí media proceso licitatorio de nuevos servicios masivos; cuando para la consolidación y fortalecimiento del Subsistema de Movilidad de Transporte Público se puede recurrir a la complementación, integración y articulación de las diferentes modalidades y servicios autorizados a través de los convenios de colaboración empresarial, acuerdos comerciales, cuya finalidad abarca varias aristas que apuntan al mejoramiento de las condiciones de eficiencia, seguridad, comodidad y accesibilidad en la prestación del servicio, ante la racionalización del uso del equipo automotor, la mejora de la cobertura del servicio y la sostenibilidad del Sistema. En esa complementación, integración y articulación de diferentes modalidades, bien puede tener cabida la modalidad de transporte público colectivo y el transporte complementario (STC), lo cual iría en concordancia con los criterios intrínsecos consignados en la misma definición del Plan Integral de Movilidad Urbana- PIMU (artículo 4° del Decreto 4112.010.20.0332 de 2019).

**EL DEBER DE IMPLEMENTAR ESQUEMAS DE INTEGRACIÓN MULTIMODAL ENTRE LAS DIFERENTES MODALIDADES Y SERVICIOS AUTORIZADOS**

Que la Ley 105 de 1993 impone a las autoridades competentes el diseño y ejecución de políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda, precisando los perímetros para el transporte nacional, departamental y municipal y la definición e integración de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y precisa que los planes de transporte e infraestructura de los municipios, distritos y departamentos harán parte de sus planes de desarrollo de los departamentos, distritos y municipios, respectivamente.

Que el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, contempla dentro de los Sistemas de Transporte la existencia de un subsistema de transporte complementario, el cual atenderá la demanda de transporte público que no cubra el sistema de transporte masivo, integrado, estratégico o regional. Pero a su vez, determinó que las autoridades territoriales podrán realizar acciones que conduzcan a la sostenibilidad, calidad y cobertura de los sistemas de transporte público para lo cual pueden recurrir a la complementación, integración y articulación de las diferentes modalidades y servicios autorizados, haciendo uso de herramientas como los convenios de colaboración empresarial, acuerdos comerciales y todas aquellas acciones contra el transporte ilegal.

Que el Plan de Desarrollo del Distrito de Santiago de Cali 2020-2023 ¨CALI, UNIDA POR LA VIDA” adoptado mediante Acuerdo 477 de 2020, en la Dimensión 3 “Movilidad Multimodal Sustentable” establece como propósito integrar la política pública de movilidad e infraestructura vial y peatonal con las políticas de desarrollo territorial y económico en concordancia con la coyuntura actual y el nuevo panorama de reactivación económica para construir colectivamente una Cali equitativa, agradable, segura y favorable para todos sus habitantes. Y para hacer efectivo el propósito estratégico de “Gestionar y promover el sistema de transporte multimodal del Distrito de Santiago de Cali” involucra, entre otras acciones, las encaminadas a incentivar el uso de medios de transporte alternativo, fortalecer el sistema de transporte masivo y promover el uso eficiente y racional de los vehículos motorizados; lo que lleva a prever en el Programa de  “Transporte Público de Pasajeros” la posibilidad de brindar a todos los habitantes, diferentes opciones de servicio público con estándares de seguridad y legalidad, bajo la finalidad de operar en óptimas condiciones con un esquema de integración operacional, física y tarifaria, liderado por una única entidad de gestión.

Que dentro de los objetivos del Plan de Desarrollo Distrital están los de promover una oferta de transporte multimodal seguro, eficiente y legal y fortalecer la integración del servicio de transporte complementario con el SITM-MIO, tiene por Indicadores de Producto la consolidación de*: “S*istemas de servicio complementario intramunicipal (camperos y/o transporte público colectivo, sistema de bicicletas públicas alimentadoras) y supramunicipal integrados al SITM MIO”.

Que el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO ha respondido a los procesos de transformación urbana de la ciudad, pero para llegar a la transformación ideal del Sistema de Movilidad que responda de manera adecuada a las necesidades de desplazamiento de los usuarios y mitigue externalidades negativas asociadas a la contaminación ambiental, congestión vehicular, siniestralidad vial, sostenibilidad, integralidad, inteligencia y seguridad, se debe reformular el Sistema previendo la funcionalidad de las diferentes modalidades y servicios que hoy se encuentran comprometidos en la prestación del servicio de transporte público del Distrito de Santiago de Cali y que encajan en el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO, como lo es el transporte público colectivo y el transporte público intramunicipal para los habitantes de ladera de la ciudad, el cual debe ser atendido en un contexto de igualdad en condiciones de eficiencia, calidad, comodidad, cobertura, sostenibilidad y seguridad.

Que para que el sistema de transporte público pueda garantizar la sostenibilidad, calidad y cobertura a los usuarios del Distrito de Santiago de Cali, se debe prever las acciones de complementación, integración y articulación de las diferentes modalidades y servicios autorizados, en especial del transporte complementario intramunicipal (transporte público colectivo, camperos) a través del uso de herramientas como los convenios de colaboración empresarial, acuerdos comerciales; bajo los lineamientos establecidos en el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte 1079 de 2015, que dispone:

“Convenios de colaboración empresarial. La autoridad competente autorizará Convenios de Colaboración Empresarial bajo las figuras del consorcio, unión temporal o asociación entre empresas habilitadas, encaminados a la racionalización del uso del equipo automotor, procurando una mejor, eficiente, cómoda y segura prestación del servicio.

Los convenios se efectuarán exclusivamente sobre servicios previamente autorizados a alguna de las empresas involucradas, quien para todos los efectos será la responsable de la prestación adecuada del servicio.

Igualmente se autorizarán convenios cuando varias empresas conformen consorcios o sociedades comerciales administradoras y/o operadoras de sistemas o subsistemas de rutas asignados previamente a ellas…”

**EL DEBER DE PLANIFICAR E IMPLEMENTAR UN SISTEMA INTEGRADO E INTELIGENTE DE TRANSPORTE PÚBLICO MULTIMODAL, SEGURO, EFICIENTE Y LEGAL, COMO EJE ESTRUCTURANTE DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE**

Que el Distrito de Santiago de Cali debe fortalecerse en cuanto a la planificación de los desplazamientos a nivel urbano, introduciendo mejoras direccionadas a garantizar las necesidades reales de movilidad de la comunidad a fin de contar en el tiempo un Sistema de Movilidad sólido, multimodal, integrado, inteligente, sostenible y seguro participativo, teniendo como referente la normatividad expedida por el Gobierno Nacional y la Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU), en las que se plantea en la organización de la actividad, la estructuración de los servicios de transporte y movilidad como sistemas o subsistemas, llamados siempre a integrarse entre sí y complementarse de manera eficiente e inteligente.

Que en el contexto de los territorios locales y debido a que las dinámicas de movilidad y las realidades de las regiones registran cambios en temporalidades no significativas, lleva a que a través de los instrumentos de planificación del territorio en materia de movilidad y transporte se defina la gestión que guíe la toma de decisiones que conlleven a impactar positivamente la calidad de vida de los ciudadanos.

Que el Distrito de Santiago de Cali, ocupa un lugar privilegiado en el Occidente del País que lo conecta con el Valle de Cauca, el Puerto de Buenaventura y lo convierte en un polo de personas a las que debe garantizar de manera permanente el derecho a la locomoción  reflejado en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en sus diferentes opciones con estándares de calidad de servicio; previendo para ello, en la planificación los esquemas de integración operacional, física y tarifaria de las distintas modalidades de transporte, las que deberán fundarse en objetivos prioritarios de eficiencia, equidad, seguridad, asequibilidad en todo el sistema de movilidad, en donde además, impere el cuidado del medio ambiente y la seguridad vial.

Que los planes de movilidad constituyen el elemento esencial que marca el camino de la planificación del sistema de movilidad con las connotaciones y calificativos, entre otros, de eficiencia, calidad, equidad, seguridad, amigable con el medio ambiente, soportado en las modalidades que componen el transporte público y los modos activos.

**EL DEBER DE SUSTENTACIÓN TÉCNICA Y JURÍDICA DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA DE SANTIAGO DE CALI**

Que en el artículo 8 de la Resolución 20203040015885 de 2020 del Ministerio de Transporte establece los eventos que llevan a la actualización y/o modificación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura y que por ende, permite la reformulación de los proyectos estructurantes y específicos, siendo uno de los casos, cuando se apruebe un nuevo Plan de Desarrollo Municipal, Distrital o Metropolitano, bajo criterios de visión regional, sostenibilidad ambiental, social, técnica y financiera; lo cual se sustentará en estudios técnicos y financieros que justifique la modificación; garantizando por su parte, el cumplimiento de los objetivos y metas de movilidad sostenible y segura definidos en el componente estratégico del Plan y sin afectar los contenidos de éste. Para ello, deberá contar con los análisis técnicos realizados en la etapa de seguimiento del Plan de Movilidad.

Que acorde a los Programas del Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali adoptado mediante Decreto No. 4112.010.20.0332 de 2019, en el acápite del Subsistema de Movilidad en Transporte Público (SMTPub) y a las definiciones del Plan de Desarrollo del Distrito de Santiago de Cali 2020-2023 “CALI, UNIDA POR LA VIDA” en la Dimensión 3 “Movilidad Multimodal Sustentable”, en el Programa de  “Transporte Público de Pasajeros” que da la posibilidad de brindar a todos los habitantes, diferentes opciones de servicio público con estándares de seguridad y legalidad, bajo la finalidad de operar en óptimas condiciones con un esquema de integración operacional, física y tarifaria; bajo una oferta de transporte multimodal seguro, eficiente y legal, con la integración del servicio de transporte complementario con el SITM-MIO, en la que participen los actores del “Sistemas de servicio complementario intramunicipal (camperos y/o **transporte público colectivo**, sistema de bicicletas públicas alimentadoras) y supramunicipal integrados al SITM MIO”, se plantea en los estudios técnicos, la modificación del Plan Integral de Movilidad Urbana a fin de armonizar los programas de estos dos importantes instrumentos de planificación local.

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

Que la ciudad de Santiago de Cali, ubicada en el departamento del Valle del Cauca, cuenta con una población agregada de aproximadamente 2.26 millones de habitantes y tiene límites con los municipios de Palmira, Yumbo, Candelaria y Jamundí; donde se destaca la gravitación de viajes hacia la ciudad de Cali y la importancia de esta en la región. Lo anterior debido a que la ciudad es uno de los principales centros económicos e industriales del país, además de ser el principal centro urbano, cultural, económico, industrial y agrario del suroccidente de la nación. Sin embargo, y como sucede alrededor de todo el territorio nacional, el crecimiento no planificado y desorganizado de las ciudades ha generado que la oferta de transporte público no responda de manera adecuada a las necesidades de desplazamiento de sus ciudadanos. Lo anterior se traduce en dificultades para prestar un servicio fiable, accesible y asequible, generando externalidades negativas asociadas a la contaminación ambiental, congestión vehicular y siniestralidad vial. Teniendo en cuenta la importancia de la ciudad de Cali tanto para la región como para el país, así como la relevancia de la calidad de vida de sus habitantes, el Gobierno Nacional y Distrital han apoyado el desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) para Santiago de Cali a través de diferentes mecanismos que permitan implementar y mejorar aspectos como la financiación, operación y ejecución de este.

Que actualmente, la zona oriental de la ciudad está cubierta por las denominadas rutas pretroncales que no cuentan con la cobertura suficiente para satisfacer la demanda de viajes interzonales, poca confiabilidad del servicio al compartir espacio vial con el tráfico mixto, y limitada integración y conectividad con el resto del sistema, afectando directamente a cerca de 408.000 personas que habitan en esta zona de la ciudad. A pesar de los esfuerzos de las autoridades locales para mejorar la cobertura en este sector, gran parte de la población objetivo ha migrado a otros modos de transporte, haciendo más difícil la sostenibilidad del sistema. A partir de lo anterior, el Distrito de Santiago de Cali ha clasificado la Troncal Oriental1 como un proyecto necesario para mejorar la oferta del servicio para el sector oriental de la ciudad y en general para la totalidad de la población caleña (Departamento Nacional de Planeación 2020, CONPES 4018).

Que sumado a todo lo anterior, la ciudad presenta una gran dificultad en el modelo actual de operación del transporte público, pues los diferentes actores que intervienen en ella operan de manera independiente, no coordinada y no integrada. Esto ha generado que una proporción de la ciudadanía vuelque su apoyo hacia modos informales de transporte, lo que al final afecta la demanda del sistema, los ingresos que este percibe y la calidad del servicio que se presta. Habiendo entendido la necesidad de hacer un cambio al modelo de operación actual del sistema y habiendo reconocido la gran importancia de una integración inteligente de los diferentes actores que intervienen en la prestación del servicio fundamenta el presente acto administrativo, en el cual se presenta la hoja de ruta para la implementación de un Sistema Integrado Inteligente de Transporte Público (SIITP) para la ciudad de Cali.

Que el Plan Distrital de Desarrollo para el período 2020-2023 plantea dentro de uno de sus indicadores de trabajo la ejecución de estrategias financieras y operativas de optimización del SITM-MIO. En el marco de este instrumento de planeación, se hizo necesario la contratación de una consultoría por parte de la autoridad distrital, que conllevo a la suscripción del contrato No. 4131.010.26.1 de 2021 suscrito entre el Departamento Administrativo de Hacienda y la empresa TRANSCONSULT Sucursal Colombia, cuyo objeto fue: “establecer los mecanismos para la sostenibilidad financiera, mayor eficiencia y un menor impacto ambiental del sistema de transporte masivo de occidente -SITM-MIO que garantice su funcionamiento (...)”

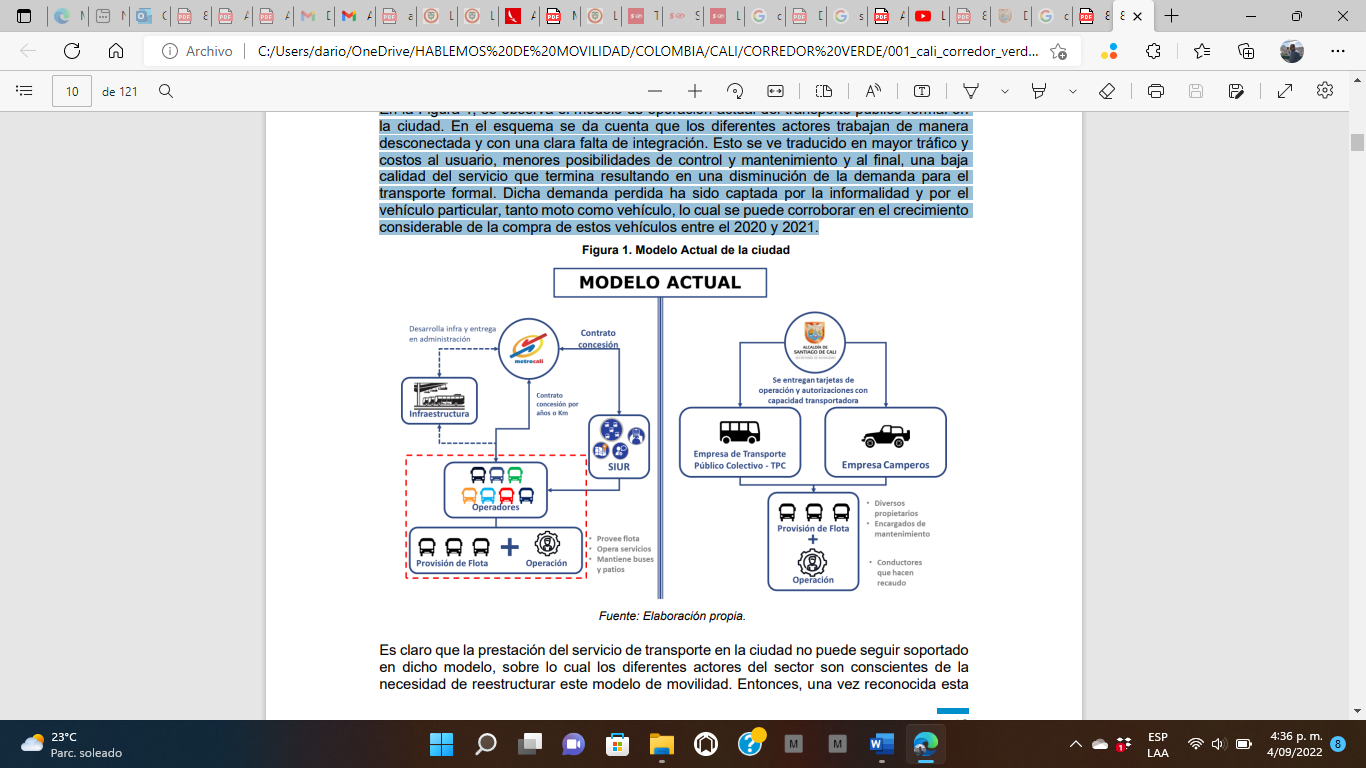
Que en desarrollo de los compromisos adquiridos mediante el contrato antes referido, como uno de los productos,  “*incluye la estructuración técnica de la Troncal Oriental y una visión integral del Sistema Integrado de Transporte para la ciudad de Santiago de Cali”,* de acuerdo con los Términos de Referencia del pliego de contratación.

Que las actividades desarrolladas por la Consultoría fueron principalmente las siguientes:

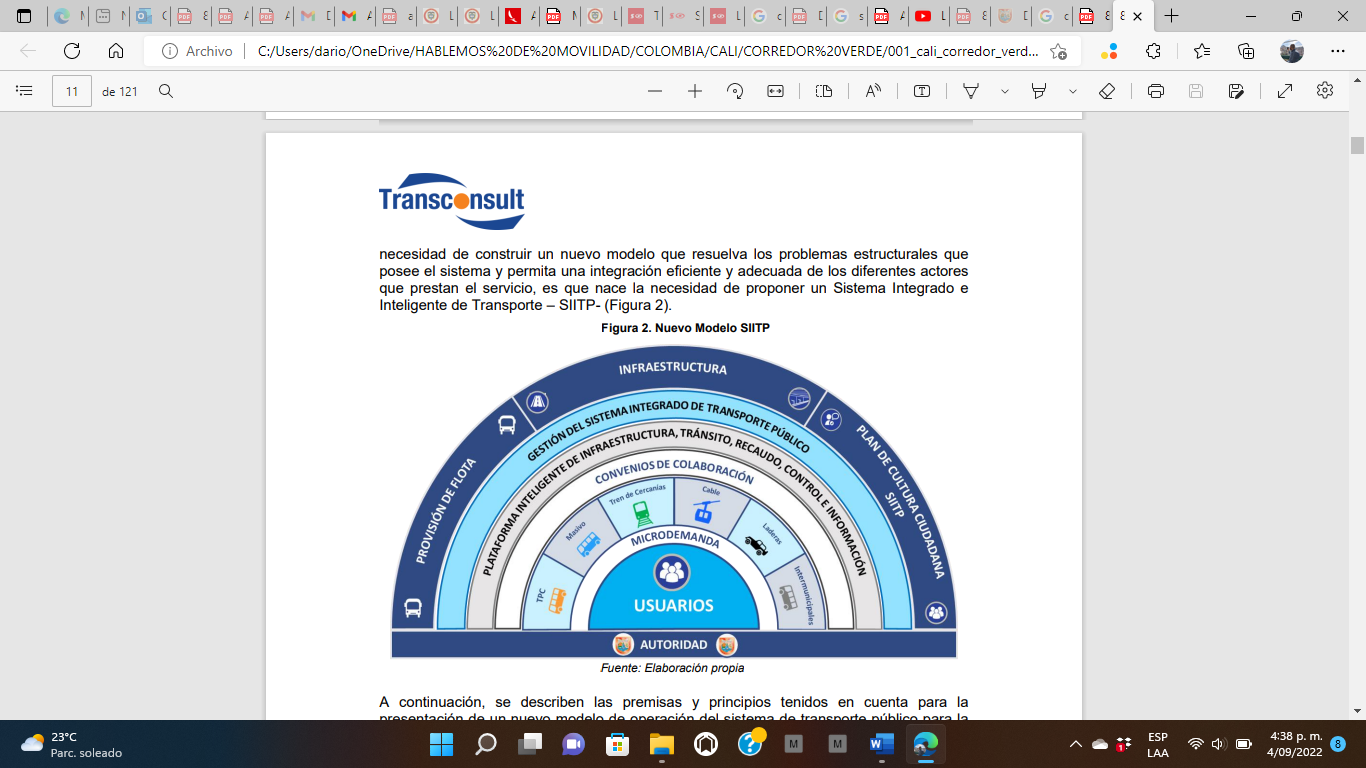
* Análisis de la sostenibilidad financiera y técnica del SITM-MIO.
* Análisis de los actuales contratos de concesión de SITM-MIO y su pasivo contingente.
* Establecer el impacto fiscal de SITM-MIO en las finanzas del Distrito a partir de determinar su sostenibilidad financiera.
* Reestructurar los aportes distritales y del Gobierno Nacional para SITM-MIO.
* Establecer la viabilidad financiera técnica, legal y financiera de un corredor ambiental que alcance una mayor eficiencia técnica del SITM-MIO.
* Realizar la estructuración técnica, legal y financiera del corredor ambiental del SITM-MIO, evaluando su incorporación y efectos operacionales sobre los corredores y operadores actuales.
* Estructurar técnica, legal e institucionalmente un operador público para el corredor ambiental que garantice una mejor y más eficiente funcionamiento del SITM-MIO.
* Incluir en la misma, la adquisición y vinculación de flota de cero o baja emisión con recursos públicos (y posible cofinanciación de la Nación) de tal forma que haya un menor impacto ambiental, mejore la sostenibilidad financiera y una mayor eficiencia del transporte masivo para habitantes de Cali, que coadyuve al cierre financiero y operacional del SITM-MIO.
* Estructuración financiera para la realización de un otrosí al CONPES 4018 de 2020.

Que dentro de los resultados de la Consultoría, Tomo “INFORME TÉCNICO FINAL – VISIÓN INTEGRAL DEL SISTEMA” se indica lo siguiente:

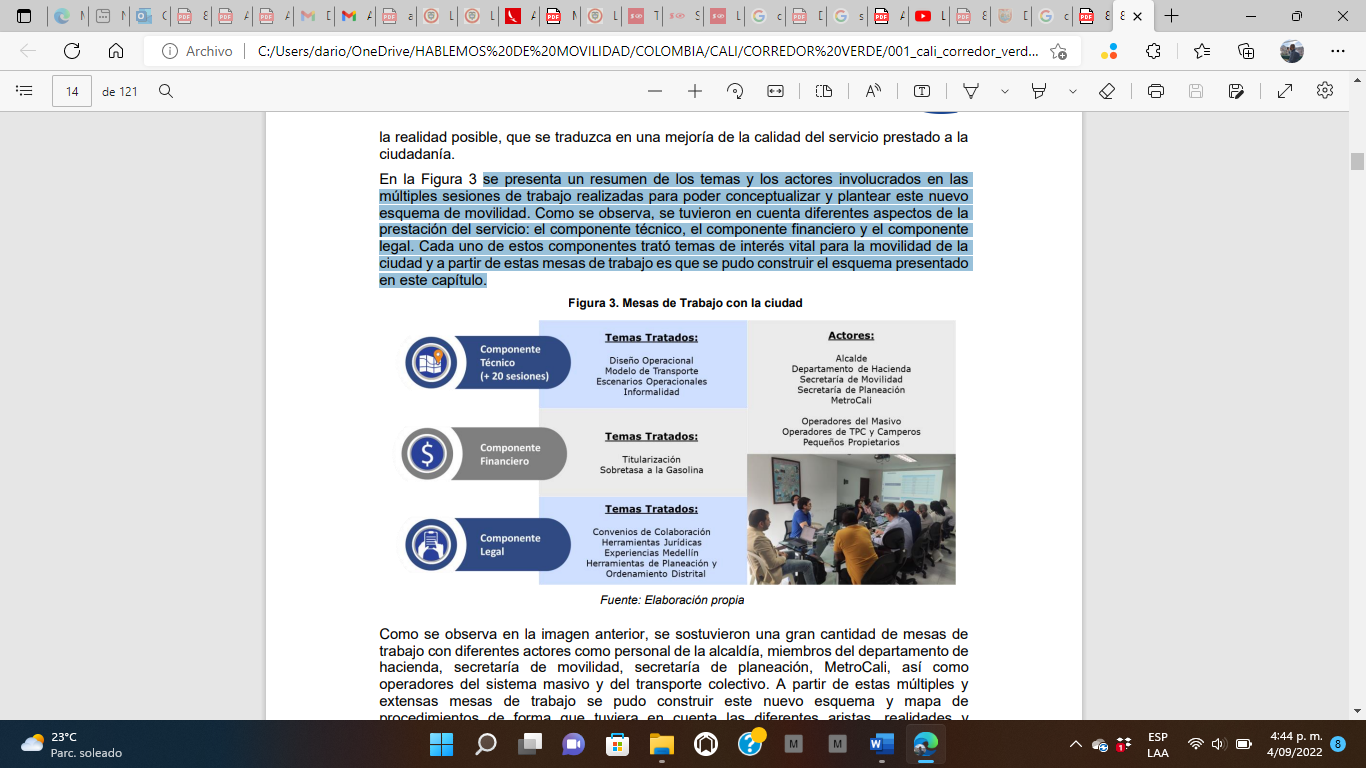
“Teniendo en cuenta todos los factores que afectan actualmente a la movilidad en la ciudad de Santiago de Cali (informalidad, retos financieros y desarticulación de los diferentes servicios prestados), es clara la problemática que enfrenta la operación del sistema no solo por factores externos sino debido al modelo mismo bajo el cual opera el sistema actualmente. En la Figura 1, se observa el modelo de operación actual del transporte público formal en la ciudad. En el esquema se da cuenta que los diferentes actores trabajan de manera desconectada y con una clara falta de integración. Esto se ve traducido en mayor tráfico y costos al usuario, menores posibilidades de control y mantenimiento y al final, una baja calidad del servicio que termina resultando en una disminución de la demanda para el transporte formal. Dicha demanda perdida ha sido captada por la informalidad y por el vehículo particular, tanto moto como vehículo, lo cual se puede corroborar en el crecimiento considerable de la compra de estos vehículos entre el 2020 y 2021.



Es claro que la prestación del servicio de transporte en la ciudad no puede seguir soportado en dicho modelo, sobre lo cual los diferentes actores del sector son conscientes de la necesidad de reestructurar este modelo de movilidad. Entonces, una vez reconocida esta necesidad de construir un nuevo modelo que resuelva los problemas estructurales que posee el sistema y permita una integración eficiente y adecuada de los diferentes actores que prestan el servicio, es que nace la necesidad de proponer un Sistema Integrado e Inteligente de Transporte – SIITP- (Figura 2).



Que la Consultoría presentó un resumen de los temas a los actores involucrados en las múltiples sesiones de trabajo realizadas para poder conceptualizar y plantear este nuevo esquema de movilidad. Allí se tuvieron en cuenta diferentes aspectos de la prestación del servicio: el componente técnico, el componente financiero y el componente legal. Cada uno de estos componentes trató temas de interés vital para la movilidad de la ciudad y a partir de estas mesas de trabajo se pudo construir el esquema presentado.



Fuente Transconsult Sucursal Colombia. Tomo: INFORME TÉCNICO FINAL – VISIÓN INTEGRAL DEL SISTEMA. Agosto de 2022

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

**OBLIGACIÓN DE CONTAR CON SISTEMAS DE RECAUDO CENTRALIZADOS Y DE GESTIÓN DE CONTROL DE FLOTA E INFORMACIÓN A LOS USUARIOS**

Que el recaudo electrónico vehicular (REV) es un sistema inteligente para la infraestructura, el tránsito y el transporte, que permite a los usuarios pagar mediante una transacción electrónica bienes o servicios, mediante la utilización de tecnologías de apoyo, instaladas en la infraestructura o en dispositivos a bordo del vehículo (art. 2.5.4.1. DUR. 1079, 2015). Estos sistemas deben ser interoperables.

Que en cuanto a los sistemas integrados de transporte, el artículo 117 de la Ley 1955 de 2019 estableció que los sistemas de transporte que sean cofinanciados con recursos de la nación, deben adoptar: *“*[…] un sistema de recaudo centralizado, así como un sistema de gestión y control de flota, que integre los subsistemas de transporte complementario y de transporte masivo, integrado, estratégico o regional, utilizando mecanismos que así lo permitan, en especial el sistema de recaudo unificado, el cual permitirá el pago electrónico y en efectivo validado por medios electrónicos, y los sistemas de compensación entre operadores, de conformidad con lo dispuesto por la autoridad de transporte competente de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos.”.

Que el Sistema de Recaudo Centralizado es el mecanismo a través del cual se recaudan los dineros por concepto de la tarifa al usuario del sistema de transporte, los cuales se administran a través de un patrimonio autónomo o cualquier otro esquema de administración de recursos autorizado y administrado por una entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, constituido por el agente recaudador el cual está sujeto a la auditoría permanente de la autoridad de transporte correspondiente (inciso segundo, art. 117, Ley, 1955, 2019).

Que los sistemas de recaudo centralizado, de control de flota y de información y servicio al usuario, están concebidos por la Ley como la herramienta tecnológica que controla la calidad, la cobertura y la continuidad del servicio de los sistemas de transporte cofinanciados. Estos deben ser interoperables entre sí y deben suministrar información para que las autoridades definan políticas de movilidad, incluyendo demanda, oferta, tarifa y derechos de participación de los agentes. La totalidad de la información recolectada es propiedad del ente territorial o quien este delegue, teniendo libre acceso a las bases de datos (inciso tercero, artículo 117, Ley 1955 de 2019).

Que la reglamentación técnica que define los parámetros tecnológicos para la implementación de los sistemas de recaudo, control de flota y de información al usuario se encuentran contenidos en el Decreto 1567 de 2020, *“*Por el cual se adiciona la Sección 3 al Capítulo 2 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte”, y por las Resoluciones del Ministerio de Transporte Nros. 20203040034065 de 2020 “Por la cual se reglamentan las condiciones para la operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados, en los Sistemas Estratégicos de Transporte Público*”* y 20213040060975 de 2021 *“*Por la Cual se reglamentan las especificaciones de las condiciones técnicas, operativas, de seguridad y de interoperabilidad de los Sistemas de Recaudo Centralizado de los Sistemas de Transporte Público que sean cofinanciados con recursos de la Nación”*.*

Que, se hace necesario que los Sistemas Integrado de Transporte comiencen a emprender acciones tendientes a garantizar la interoperabilidad de los sistemas de recaudo, control e información a los usuarios con la finalidad de garantizar la integración del transporte de las ciudades.

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

Que mediante el Decreto No. 4112.010.20.0693 del 18 de octubre de 2022 emitido por el Alcalde del Distrito Especial de Santiago de Cali, “Por el cual se dictan directrices administrativas para el mejoramiento del sistema de transporte público del Distrito Especial de Santiago de Cali”, en el artículo segundo sobre “Actores públicos y directrices”, estipula que el Departamento Administrativo de Planeación proyectará la actualización del Plan Integral de Movilidad Urbana, armonizándolo con el Plan de Desarrollo del Distrito de Santiago de Cali 2020-2023 “CALI UNIDA POR LA VIDA”, determinando los objetivos e indicando que “la actualización del PIMU debe adelantarse partiendo de los estudios técnicos, legales y financieros, contratados por el Departamento Administrativo de Hacienda (DAH) con la empresa TRANSCONSULT Sucursal Colombia (...)”

Que el citado Decreto, señaló que le corresponde al Departamento Administrativo de Hacienda, entre otras actividades, la de “Analizar el componente financiero de la Consultoría realizado por la empresa TRANSCONSULT Sucursal Colombia (...) Con base en estos análisis  viabilizar financieramente las soluciones allí planteadas para garantizar la sostenibilidad financiera del sistema de Transporte y su evolución hacia un Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público de Santiago de Cali - SIITP.”

Que para Metrocali S. A. como Ente gestor del SIT-MIO, el acto administrativo antes referido, estableció que deberá, entre otras actividades, “convocar y realizar reuniones con los actores públicos y privados que intervienen o tienen interés de intervenir en el proceso de transformación del sistema de transporte de la ciudad de Santiago de Cali”

Que la presente modificación al Plan Integral de Movilidad Urbana, es un procedimiento de carácter técnico y jurídico que se ha llevado a cabo con el fin principal de modificar y ajustar algunos contenidos y normas de manera que se oriente hacia el objetivo del fomento de un Sistema Integrado e Inteligente de Transporte Público Multimodal, Seguro, Eficiente y Legal, como eje estructurante de la movilidad urbana sostenible del Distrito de Santiago de Cali, en consonancia con lo dispuesto en el Acuerdo 477 de 2020 -Plan de Desarrollo del Distrito de Santiago de Cali 2020-2023 ¨CALI, UNIDA POR LA VIDA” Dimensión 3 “Movilidad Multimodal Sustentable;  el artículo 2 de la Ley 1083 de 2006, el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019, Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 y el modelo territorial adoptado en el Plan de Ordenamiento Territorial de 2014 y en especial con la reglamentación nacional vigente. Cambios que se soportan técnica, legal y financieramente en lo recomendado por el estudio realizado en desarrollo del Contrato No. 4131.010.26.1 suscrito entre el Departamento Administrativo de Hacienda (DAH) y la empresa consultora TRANSCONSULT Sucursal Colombia.

Que en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 8 numeral 8 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo –Ley 1437 de 2011, la Administración del Distrito de Santiago de Cali puso a consideración del público en general, el Proyecto de Decreto “POR EL CUAL SE MODIFICA EL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA DE SANTIAGO DE CALI ADOPTADO MEDIANTE EL DECRETO N° 4112.010.20.0332 DE 2019”, con el fin de recibir las observaciones que se considerarán pertinentes.

**DECRETA**

**ARTÍCULO 1.** OBJETO. Actualizar el componente de transporte público del plan integral de movilidad urbana de Santiago de Cali adoptado por el Decreto 4112.010.20.0332 de 2019 de conformidad con los resultados del estudio denominado “Sostenibilidad financiera, eficiencia e impacto ambiental del sistema de transporte masivo de occidente – SITM MIO”.

**ARTÍCULO 2.** MODIFICAR el numeral 3 del artículo 12 del Decreto Nro. 4112.010.20.0332 de 2019, el cual quedará así:

3. Estrategia de consolidación y fortalecimiento de la movilidad de transporte público. Se orienta al fomento del servicio público de transporte organizado en forma de Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público de pasajeros SIITP y el incremento de su participación en el reparto modal, mediante acciones de integración de los subsistemas de transporte Masivo, Colectivo y camperos, mediante acciones de dotación de infraestructura física y tecnológica, así como de vehículos y optimización de su infraestructura y sus servicios.

**ARTÍCULO 3.** ADICIONAR al listado de componentes de que trata el artículo 32 del Decreto Nro. 4112.010.20.0332 de 2019, el numeral 7, conforme lo dispuesto por el parágrafo 2 del mismo artículo, el cual quedará así:

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

**ARTÍCULO 4.** MODIFICAR el artículo 34 del Decreto Nro. 4112.010.20.0332 de 2019, el cual quedará así:

**Artículo 34.** Sistemas de Transporte Complementario en el ámbito distrital. En el ámbito de Santiago de Cali se implementarán: 1) El Sistema de Transporte Complementario Colectivo (STC-Colectivo) y; 2) el Sistema de Transporte Complementario de Ladera (STC-Ladera).

Previa viabilidad legal, técnica y financiera se podrán implementar otros Sistemas de Transporte Complementario (STC) en función de las necesidades que se identifiquen para el corto, mediano y corto plazo.

**Parágrafo 1:** El Sistemas de Transporte Complementario Colectivo (STC-Colectivo) y el Sistema de Transporte Complementario de Ladera (STC-Ladera), se entienden en los términos de los incisos cuarto y quinto del artículo 99 de la Ley 1955 de 2019.

**Parágrafo 2:** Los otros Sistemas de Transporte Complementario que se podrán implementar en el futuro, responden a una denominación genérica establecida con base en su función de complementariedad con sistemas de mayor jerarquía y, por tanto, no se enmarcan en la definición que la Ley 1955 de 2019 establece para los Sistemas de Transporte Complementario. En todos los casos, estos estarán supeditados a contar con viabilidad legal, técnica y financiera.

**ARTÍCULO 5.** MODIFICAR el artículo 35 del Decreto Nro. 4112.010.20.0332 de 2019, el cual quedará así:

**Artículo 35.** Sistemas de Articulación Intermunicipal de Corta Distancia. En el ámbito funcional metropolitano de Santiago de Cali y sus municipios vecinos, se liderará la articulación entre los modos y modalidades del servicio que componen el Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público -SIITP- y el Transporte Público Intermunicipal de Pasajeros de Corta Distancia, entendiendo a este último como un Sistema de Transporte de Articulación Intermunicipal.

**ARTÍCULO 6.** MODIFICAR el artículo 43 del Decreto Nro. 4112.010.20.0332 de 2019, el cual quedará así:

**Artículo 43.** Proceso de modernización del transporte público. En el marco de la implementación de la organización del transporte público bajo el modelo de Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público SIITP, la oferta de Transporte Público Colectivo -como Subsistema de Transporte Complementario- será ajustada de conformidad con las necesidades de movilización de la población soportada en estudios en condiciones normales de demanda. El Subsistema deberá articularse e integrarse a través de las Tecnologías de la Información y Comunicación (TICs) con los demás componentes del SIITP, en un esquema de complementariedad armónica pasando de un modelo de depredación modal a uno de solidaridad sistémica que permita la sostenibilidad financiera y ambiental del modelo de transporte, en condiciones de accesibilidad, seguridad, comodidad y capilaridad de la red teniendo a los ciudadanos en el centro de la acción pública. Lo anterior, de conformidad con lo establecido por la Circular Conjunta del Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Superintendencia de Transporte, la Procuraduría General de la Nación y el Departamento Nacional de Planeación Nro. 20161010404321 y, los artículos 98 y siguientes de la Ley 1955 de 2019.

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- y las condiciones que determine el Distrito; para lo cual se tienen, sin limitarse a ellas alternativas como:

1. 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 1079 de 2015.
2. 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 1079 de 2015.
3. La combinación de la suscripción de Convenios de Colaboración Empresarial y Reestructuraciones oficiosas del Servicio.
4. 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 1079 de 2015.
5. Otras alternativas que sean formuladas por la Administración Distrital de Santiago de Cali.

**Parágrafo.** Todas estas alternativas pueden darse sin perjuicio de que los operadores, transportadores, conductores, empresas y demás personas vinculadas al Transporte Público Colectivo, puedan participar libremente en los procesos de licitación que tengan como finalidad la habilitación y permiso de operación para prestar el servicio de transporte, siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos por la ley y el respectivo proceso contractual.

**ARTÍCULO 7.** MODIFICAR el artículo 44 del Decreto Nro. 4112.010.20.0332 de 2019, el cual quedará así:

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

**ARTÍCULO 8.** SUPRIMIR el numeral 3 del artículo 55 del Decreto Nro. 4112.010.20.0332 de 2019.

**ARTÍCULO 9.** MODIFICAR los literales d), e), i) del artículo 87 del Decreto Nro. 4112.010.20.0332 de 2019, los cuales quedarán así:

d) Programa: Rediseño del esquema operacional del transporte público mediante la implementación del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público SIITP, en sus subsistemas Masivo, Colectivo y 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.

e) 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.

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

**ARTÍCULO 10.** MODIFICAR los literales d), e), i) del título “Descripción de los programas”, del artículo 87 del Decreto Nro. 4112.010.20.0332 de 2019, los cuales quedarán así:

d) Programa: Rediseño del esquema operacional del transporte público mediante la implementación del Sistema Inteligente Integrado de Transporte Público SIITP, en sus subsistemas Masivo, Colectivo y 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: 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.

e) 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: 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.

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

**ARTÍCULO 11.** MODIFICAR el Anexo 1: PLAN DE ACCIÓN del Plan Integral de Movilidad Urbana PIMU de Cali Visión 2030 que hace parte integral del Decreto N° 4112.010.20.0332 de 2019, de la siguiente manera:

1. Adicionar al glosario el concepto de SISTEMA INTELIGENTE INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO.
2. Modificar el numeral 3.3.1.3: EL TRANSPORTE PÚBLICO COMO COLUMNA VERTEBRAL DE LA MOVILIDAD MOTORIZADA.
3. Modificar el numeral 4 “ESTRATEGIAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS” en lo concerniente únicamente a la “ESTRATEGIA DE CONSOLIDACIÓN Y FORTALECIMIENTO DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO”.
4. Modificar el numeral 4.3 “ESTRATEGIA DE CONSOLIDACIÓN Y FORTALECIMIENTO DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO”.
5. Modificar el numeral 4.3.4 Programa: “REDISEÑO DEL ESQUEMA OPERACIONAL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO SITM-MIO ACORDE A LA DEMANDA”.
6. Modificar el numeral 4.3.5 Programa: “INCREMENTO DE LA FLOTA DE BUSES ACORDE AL REDISEÑO DEL ESQUEMA OPERACIONAL EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO SITM-MIO”.
7. Modificar el numeral 4.3.9 Programa: “ACCESIBILIDAD UNIVERSAL PARA PEATONES Y POBLACIÓN CON MOVILIDAD REDUCIDA EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO SITM-MIO”.

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

**ARTÍCULO 12.** VIGENCIA**.** El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación. Los demás artículos del Decreto N° 4112.010.20.0332 de 2019 Plan Integral de Movilidad Urbana PIMU de Cali Visión 2030, así como los apartados del Anexo 1: Plan de Acción que no sufrieron variación continúan vigentes.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

**JORGE IVÁN OSPINA GÓMEZ**

Alcalde Santiago de Cali

Aprobó: Fulvio Leonardo Soto Rubiano – Director Departamento Administrativo de Hacienda

Roy Alejandro Barrera Cortés – Director Departamento Administrativo de Planeación

Willliam Mauricio Vallejo Caicedo – Secretario de Movilidad

María del Pilar Cano Sterling – Directora Departamento Administrativo Gestión Jurídica Pública

Nhora Yaneth Mondragón Ortiz – Secretaría de Gobierno.