ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

PROYECTO DE ACUERDO N° DE 2016

( )

"POR EL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE DE SANTIAGO DE CALI PARA REALIZAR UN APORTE AL FONDO DE ESTABILIZACIÓN Y SUBSIDIO A LA DEMANDA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE SANTIAGO DE CALI -MIO- Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

EL CONCEJO DE SANTIAGO DE CALI, en uso de sus atribuciones Constitucionales y legales y, en especial, las conferidas por el artículo 287 y 313 Superior, Ley 136 de 1994, Ley 1551 de 2012, Ley 1753 de 2015, especialmente lo dispuesto en el artículo 33, en su numeral 1, y normas concordantes y complementarias,

ACUERDA:

ARTÍCULO 1. ***Aporte***. Autorícese al Alcalde de Santiago de Cali para que realice un aporte al Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Santiago de Cali, MIO, el cual podrá ser establecido por la administración Municipal conforme a las disposiciones contenidas en el numeral 1, del artículo 33 de la ley 1753 de 2015, como apoyo a dicho sistema.

ARTICULO 2. ***Término y Provisión de Recursos.*** El aporte a que se refiere el presente acto administrativo, se autoriza bajo las siguientes condiciones: **A) Vigencia fiscal 2016:** El aporte que se transferirá al Fondo durante la presente vigencia fiscal 2016, será de hasta doce mil quinientos millones de pesos ($12.500.000.000); y **B) Vigencia fiscal 2017:** Para la vigencia fiscal 2017, la administración deberá provisionar con cargo al presupuesto de inversión de la Secretaria de Tránsito y Transporte o la dependencia que asuma sus funciones, los recursos adicionales requeridos para darle cumplimiento al presente acuerdo, sin sobrepasar la suma de doce mil quinientos millones de pesos ($12.500.000.000), según la disponibilidad de recursos.

ARTÍCULO 3. ***Fuente de financiación***. La fuente de financiación del aporte señalado será con cargo a los recursos del Presupuesto de la Administración Municipal asignados a la Secretaría Municipal de Tránsito y Transporte o la dependencia que asuma sus funciones.

ARTICULO 4. ***Ajuste del Presupuesto Municipal.*** Facúltese al Alcalde de Santiago de Cali, por el término de un (1) mes, contado a partir de la publicación oficial del presente Acuerdo para realizar modificaciones al presupuesto aprobado mediante Acuerdo 0390 de 2015, que exclusivamente conlleven al otorgamiento del aporte autorizado en el artículo primero del presente acto administrativo.

ARTÍCULO 5. ***Informes.*** La administración municipal y Metrocali, rendirán un informe mensual al Concejo de Santiago de Cali, sobre el desarrollo en la ejecución del fondo de estabilización y subsidio a la demanda del sistema integrado de transporte masivo de pasajeros.

ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

PROYECTO DE ACUERDO N° DE 2016

( )

"POR EL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE DE SANTIAGO DE CALI PARA REALIZAR UN APORTE AL FONDO DE ESTABILIZACIÓN Y SUBSIDIO A LA DEMANDA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE SANTIAGO DE CALI -MIO- Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

ARTÍCULO 6. ***Vigencia***. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación en el Boletín Oficial del Municipio de Santiago de Cali.

PUBLÍQUESE, COMUNIQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Santiago de Cali, a los ( ) días del mes de Septiembre de 2016

EL PRESIDENTE

EL SECRETARIO

Proyecto de acuerdo presentado por

MAURICE ARMITAGE CADAVID
Alcalde de Santiago de Cali

República de Colombia

Santiago de Cali

DESPACHO ALCALDE

Señores
HONORABLES CONCEJALES
Concejo Municipal de Santiago de Cali
Presente.

Cordial saludo,

De manera atenta presento a consideración del Honorable Concejo el Proyecto de Acuerdo **"POR EL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE DE SANTIAGO DE CALI PARA REALIZAR UN APORTE AL FONDO DE ESTABILIZACIÓN Y SUBSIDIO A LA DEMANDA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE SANTIAGO DE CALI -MIO- Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**, previa la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Acudo ante ustedes con el Proyecto de Acuerdo de la referencia, a fin de cumplir con un indicador de resultado de nuestro Plan de Desarrollo 2016-2019 "Cali progresa contigo", aprobado mediante Acuerdo Nº 0396 de 2016, identificado en el Capítulo 8 "Indicadores de Resultado", como el indicador No. 18, "Nivel de Satisfacción al Usuario del SITM-MIO", asociado al objetivo de desarrollo sostenible (ODS) No. 11, "Ciudades y asentamientos humanos inclusivos, seguros y sostenibles".

Esta iniciativa representa el querer de la Administración de fomentar la movilidad en transporte público, mediante la oferta de un servicio de calidad, seguro y accesible.

Esta situación se abordará con más detalle en los acápites siguientes:

ÍNDICE

1. MARCO NORMATIVO DE LA FINANCIACION DE SISTEMAS DE TRANSPORTE 2

1.1 FINANCIACION DE SISTEMAS DE TRANSPORTE 2

2 SITUACIÓN ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) MASIVO INTEGRADO DE OCCIDENTE (MIO) 4

2.1 EL MIO Y EL NIVEL DE SATISFACCIÓN DE LOS USUARIOS 4

2.2 EL MIO Y EL COMPORTAMIENTO DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE EN LA CIUDAD 6

2.3 PLAN DE CHOQUE PARA MEJORAR LA SATISFACCIÓN DEL USUARIO DEL SISTEMA MIO Y A TRAVES DEL SERVICIO ATRAER DE VUELTA AL SISTEMA LOS PASAJEROS PERDIDOS ASI COMO NUEVOS USUARIOS ACTUALMENTE CAPTURADOS POR OTROS MODOS DE TRANSPORTE 8

3 MODELO ECONÓMICO, FINANCIERO Y OPERATIVO 11

3.1 TEMPORALIDAD DEL FONDO DE ESTABILIDAD Y SUBSIDIO A LA DEMANDA¡Error! Marcador no definido.

3.2 ORIGEN DE LOS RECURSOS 11

3.3 MECANISMO ADMINISTRATIVO, OPERATIVO Y SOPORTE TECNOLÓGICO 11

3.4 SISTEMA DE SEGUIMIENTO 11

4 VALRO ESTINADO DEL FONDO DE ESTABILIZACION Y SUBSIDIO A LA DEMANDA 12

5. FUNDAMENTOS JURIDICOS DEL PROYECTO 13

6. CONCORDANCIA CON EL PLAN DE DESARROLLO 15

7. CONCEPTO DE IMPACTO FISCAL 16

8. CONCEPTO DE LA SECRETARIA DE TRANSITO MUNICIPAL 17

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Índices y criterios aplicados para cálculo de subsidio 13

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Resultado de indicadores de NSU y 4 Aspectos Críticos 4
Ilustración 2 Cantidad de servicios vs Aspectos críticos NSU 5
Ilustración 3 Kilómetros ejecutados vs demanda día hábil 5
Ilustración 4 Distribución modal - Cali 6
Ilustración 5 ¿Por qué no utilizó? – usuarios informal 7
Ilustración 6 ¿Por qué no utilizó? – usuarios TPC y taxi 7
Ilustración 7 ¿Por qué no utilizó? – usuarios moto y auto 7
Ilustración 8 Dinámica de deterioro del sistema 8
Ilustración 9 Dinámica de recuperación del SITM MIO 9
Ilustración 10 población beneficiada por estrato 10

1. MARCO NORMATIVO DE LA FINANCIACION DE SISTEMAS DE TRANSPORTE

1.1 FINANCIACION DE SISTEMAS DE TRANSPORTE

La Ley 86 de 1989 en su artículo 14, vigente para la fecha en la que se estructuró el MIO y con base en la cual se definió la estructura tarifaria del Sistema, estipuló que: "*las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte masivo deberán ser suficientes para*

cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno Nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos".

Consistente con ello, el artículo 6° de la Ley 105 de 1993, por medio de la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, determina que: "(...) *las autoridades competentes del orden Metropolitano, Distrital y Municipal, (...) para la fijación de tarifas calcularán los costos del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el rubro de "recuperación de capital", de acuerdo con los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte.*"

En concordancia con lo anterior, la ley 336 de 1996, por medio de la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte, en su artículo 29 dispuso que le corresponde al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte, y en el artículo 30 determinó que las autoridades competentes, según el caso, elaborarían los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas.

No obstante, recientemente, la ley 1753 de 2015, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, modificó y recogió la regulación del esquema tarifario aplicable a los sistemas de transporte masivo, subrogando expresamente el artículo 14° de la Ley 86 de 1989, citada al inicio, al establecer en sus artículos 31[1] y 33 la posibilidad de que la sostenibilidad de los sistemas de transporte y la posibilidad de contar con mecanismos de gestión de la demanda, pudiera provenir, además de la tarifa, de "(...) *nuevos recursos de financiación públicos y/o privados que permitan lograr la sostenibilidad económica, ambiental, social e institucional(...)*" de los sistemas de transporte, a través de los siguientes mecanismos:

> *"1. Fondos de estabilización y subsidio a la demanda. En desarrollo de una política de apoyo y fortalecimiento al transporte público en las ciudades del país, los alcaldes de los municipios, distritos o áreas metropolitanas, donde se implementen o estén en operación sistemas de transporte público,* ***podrán establecer fondos de estabilización o compensación tarifaria, que cubran el diferencial entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario****. La decisión anterior se adoptará mediante decreto municipal, distrital o mediante acuerdo metropolitano, el cual deberá estar soportado en un estudio técnico en el que se demuestre que* ***el fondo de estabilización contribuye a la sostenibilidad del Sistema de Transporte, en términos de eficiencia económica, sostenibilidad financiera, eficacia en la prestación del servicio e impactos esperados*** *(...)".*
>
> *"Dicho acto administrativo deberá describir la aplicación del fondo o subsidio de forma tal que se garantice su efectividad, establecer los indicadores que permitan evaluar los resultados de dicha medida, contener la fuente presupuestal y la garantía de la permanencia en el tiempo de los recursos que financiarán los fondos de estabilización o subsidio a la demanda, con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial. Para el efecto, deberán contar con previo concepto del CONFIS municipal o distrital o*

[1] *ARTÍCULO 31. Financiación de sistemas de transporte. Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así: ARTÍCULO 14. Los sistemas de transporte deben ser sostenibles. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, sumadas a otras fuentes de financiación de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos. Lo anterior, sin perjuicio de que las entidades territoriales y/o el Gobierno Nacional, dentro del Marco de Gasto de Mediano Plazo, en los casos en que cofinancie estos sistemas, puedan realizar inversiones en la etapa preoperativa en infraestructura física y adquisición inicial total o parcial de material rodante de sistemas de metro o de transporte férreo interurbano de pasajeros incentivando la incorporación de tecnologías limpias y la accesibilidad a los vehículos para personas con movilidad reducida, estrategias de articulación y fomento de la movilidad en medios no motorizados, así como implementación de sistemas de recaudo, información y control de flota que garanticen la sostenibilidad del Sistema"*

de la entidad que haga sus veces, en la que se indique que el fondeo es sostenible en el tiempo y se encuentra previsto en el Marco Fiscal de Mediano Plazo del ente territorial (...)".

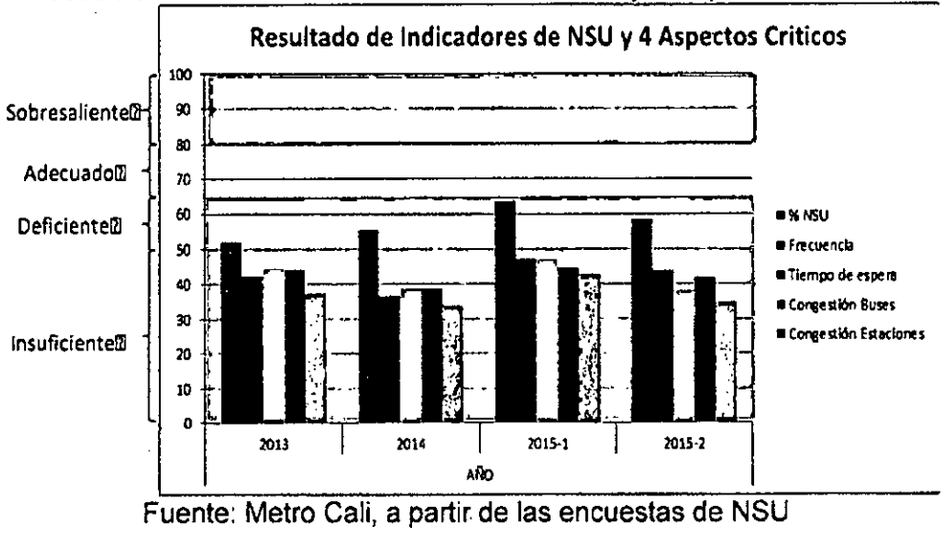
2 SITUACIÓN ACTUAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) MASIVO INTEGRADO DE OCCIDENTE (MIO)

2.1 EL MIO Y EL NIVEL DE SATISFACCIÓN DE LOS USUARIOS

El nivel de satisfacción de los usuarios del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO es una prioridad de la administración municipal y el ente gestor; esto se ve reflejado en el Plan de Desarrollo Municipal 2016 – 2019, en el Capítulo 8 "Indicadores de Resultado", en el indicador No. 18 "Nivel de Satisfacción al Usuario del SITM-MIO", cuyo responsable es el ente gestor del SITM MIO, Metro Cali S.A.

La calificación de desempeño del nivel de satisfacción de usuario (NSU) del SITM MIO ha sido consistentemente deficiente y entre los 68 aspectos evaluados se identifican cuatro aspectos críticos que han obtenido una calificación de desempeño insuficiente en todas las mediciones realizadas desde 2013. Estos cuatro aspectos son: frecuencia, tiempo de espera, congestión en buses y congestión en estaciones. En la ilustración 1 se presentan comparativamente las calificaciones de desempeño del NSU y los cuatro aspectos críticos identificados en las cuatro mediciones realizadas desde 2013.

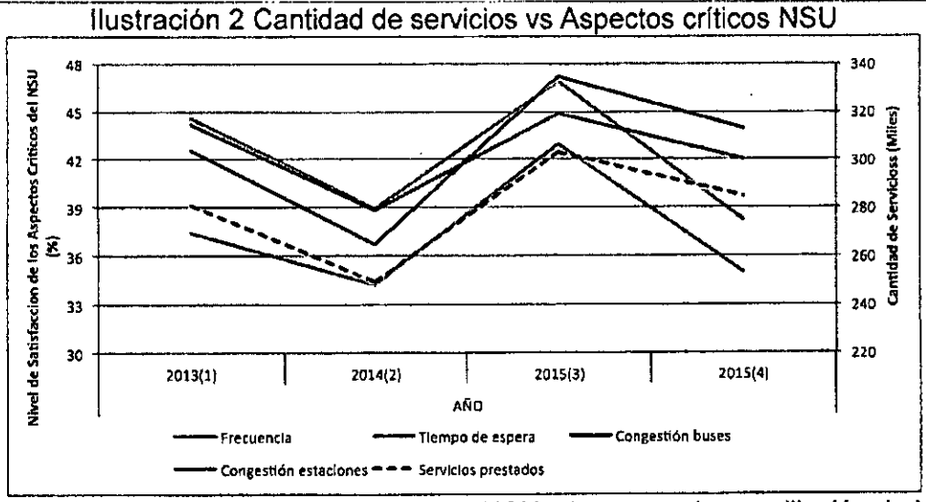
Ilustración 1 Resultado de indicadores de NSU y 4 Aspectos Críticos



Fuente: Metro Cali, a partir de las encuestas de NSU

La ilustración 2, sustenta cómo la oferta de servicios incide directamente en la satisfacción del usuario, evidenciando cómo cuando la oferta de servicios se reduce baja la calificación de desempeño de los aspectos críticos del nivel de satisfacción del usuario, y cómo cuando la oferta de servicios se incrementa sube la calificación de desempeño de los aspectos mencionados.

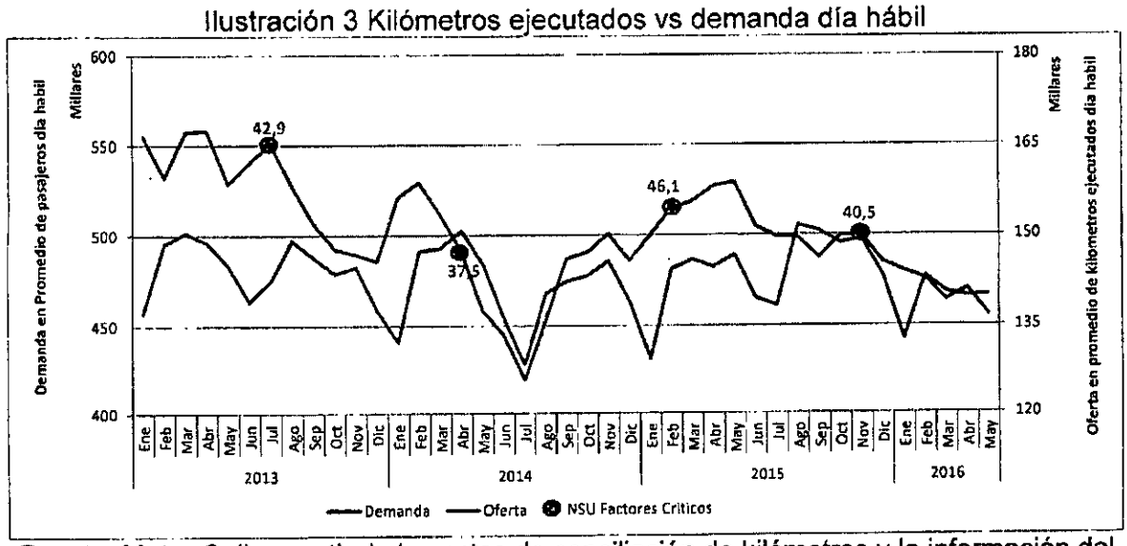
Ilustración 2 Cantidad de servicios vs Aspectos críticos NSU



Fuente: Metro Cali, a partir de las encuestas de NSU y las actas de conciliación de kilómetros

En ese mismo sentido, cuando se reduce la brecha entre oferta y demanda la satisfacción del usuario se reduce y se estanca o disminuye la demanda. En la ilustración 3 puede compararse el comportamiento de la oferta del Sistema MIO, expresada en kilómetros ejecutados promedio día hábil por mes, y el comportamiento de la demanda expresada en cantidad de pasajeros movilizados promedio día hábil por mes. También se señalan los meses en los cuales se realizaron las cuatro mediciones del nivel de satisfacción del usuario, con las respectivas calificaciones ponderadas de los 4 aspectos críticos, referidas en la ilustración 1 anterior.

Ilustración 3 Kilómetros ejecutados vs demanda día hábil



Fuente: Metro Cali, a partir de las actas de conciliación de kilómetros y la información del subsistema de recaudo del SITM MIO

En conclusión, una insuficiente oferta de servicios en el SITM MIO viene generando una satisfacción de usuarios deficiente, lo que a su vez resulta en un estancamiento o deterioro de la demanda del Sistema, y por lo tanto, evidencia su pérdida de competitividad frente a otros modos de transporte, como se ha podido comprobar a la luz de la información técnica que se expone más adelante.

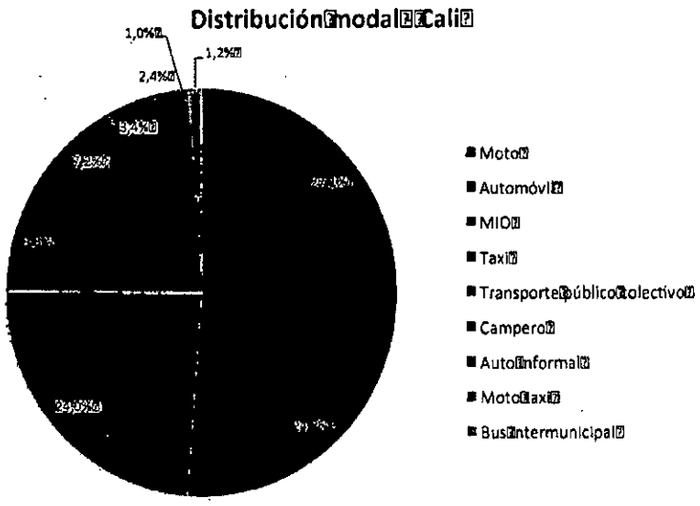
2.2 EL MIO Y EL COMPORTAMIENTO DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE EN LA CIUDAD

Es importante entender que el sistema de transporte masivo MIO opera en un mercado con diferentes alternativas para atender las necesidades de transporte de la comunidad caleña.

En la ilustración 4 se observa que los modos de transporte más utilizados responden a vehículos particulares, la moto y el automóvil, los cuales generan efectos indeseables en cuanto a calidad de aire, congestión y accidentalidad. En tercer lugar está el MIO, y después se encuentra el taxi, modo de transporte público individual que genera los mismos efectos indeseables sobre la congestión y el medio ambiente del vehículo particular.

La ilustración presenta la participación del transporte informal, tanto en moto como en automóvil, lo cual es indeseable para la ciudad ya que, además de generar los efectos indeseables descritos anteriormente, produce uno más, como es la inseguridad.

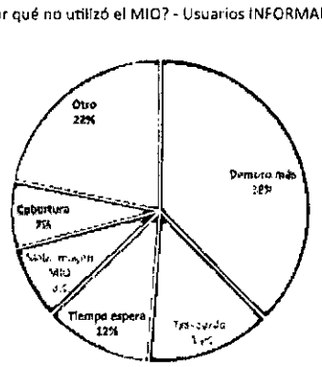
Ilustración 4 Distribución modal - Cali



Fuente: encuesta de movilidad Cali 2015

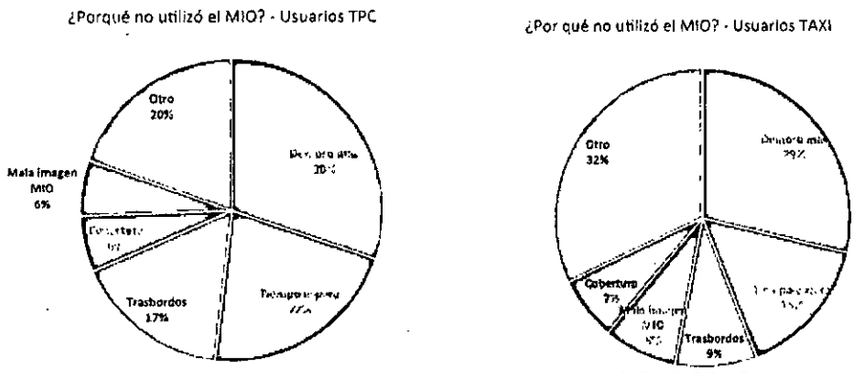
El análisis anterior se debe complementar con el entendimiento de las razones por las cuales los usuarios de transporte motorizado prefieren otras alternativas frente al MIO; en las ilustraciones de la 5 a la 7 se observa cómo consistentemente los usuarios de transporte informal, transporte público residual y taxi, moto y automóvil particular, prefieren estas alternativas frente al MIO por tres razones, principalmente: 1) en el MIO se demoran más; 2) en el MIO los tiempos de espera son altos; y, 3) en el MIO es necesario hacer transbordos.

Ilustración 5 ¿Por qué no utilizó? – usuarios informal



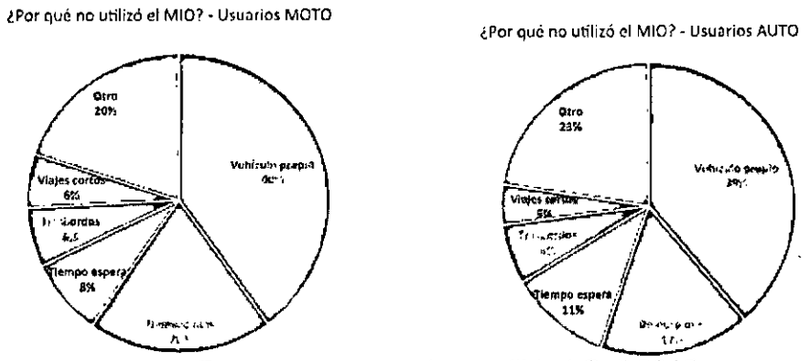
Fuente: encuesta de movilidad Cali 2015

Ilustración 6 ¿Por qué no utilizó? – usuarios TPC y taxi



Fuente: encuesta de movilidad Cali 2015

Ilustración 7 ¿Por qué no utilizó? – usuarios moto y auto



Fuente: encuesta de movilidad Cali 2015

Como conclusión puede sostenerse que las razones expuestas por los usuarios de transporte motorizado para preferir otras alternativas frente al MIO, responden o están íntimamente ligadas con los principales aspectos de insatisfacción de los usuarios del Sistema MIO.

Tomar medidas para incrementar el nivel de satisfacción del usuario se constituye en un mecanismo de gestión de la demanda, y debe conducir a que se produzca un incremento de la demanda.

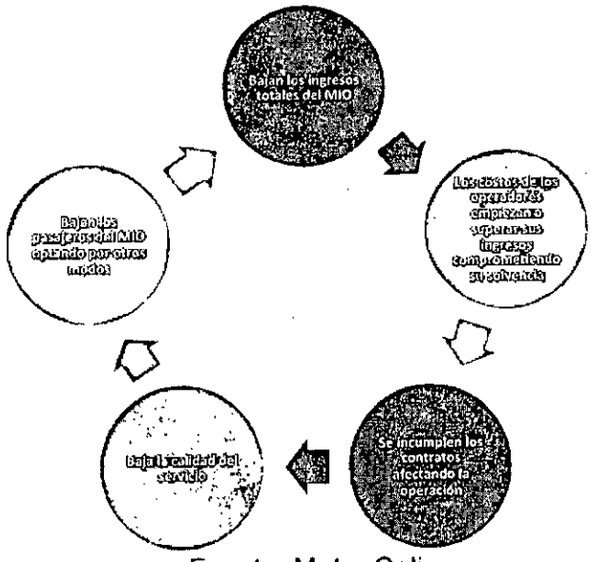
2.3 PLAN DE CHOQUE PARA MEJORAR LA SATISFACCIÓN DEL USUARIO DEL SISTEMA MIO Y A TRAVES DEL SERVICIO ATRAER DE VUELTA AL SISTEMA LOS PASAJEROS PERDIDOS ASI COMO NUEVOS USUARIOS ACTUALMENTE CAPTURADOS POR OTROS MODOS DE TRANSPORTE

La situación actual del SITM MIO resulta insostenible en el largo plazo, pues una buena parte de los usuarios de transporte público migran a transporte particular o prefieren otras alternativas de transporte público, entre ellas las informales, y quienes permanecen como usuarios del MIO, se encuentran insatisfechos con el servicio que se les presta.

Aunque la remuneración que reciben los agentes del sistema MIO cumple los compromisos contractuales establecidos en los contratos de concesión, en la situación actual del sistema, los concesionarios operadores de transporte presentan dificultades financieras, lo que los induce a incumplir los contratos de concesión, a prestar un nivel de servicio de baja calidad o insuficiente y, en consecuencia, a generar insatisfacción de los usuarios, lo que produce una reducción de la demanda, y genera a su vez menores ingresos para el sistema. Como quiera que los concesionarios de operación del MIO obtienen sus ingresos porcentualmente sobre los ingresos totales del sistema, las pérdidas de demanda acrecientan sus dificultades financieras que, de nuevo, sacrifican la calidad del servicio, produciéndose un círculo vicioso que, de no revertirse, podría terminar en un grave colapso del servicio de transporte público del MIO por parálisis de los concesionarios similar a la que ya se verifica en relación con uno de ellos.

La siguiente ilustración 8 refleja la dinámica del sistema descrita.

Ilustración 8 Dinámica de deterioro del sistema



Fuente: Metro Cali

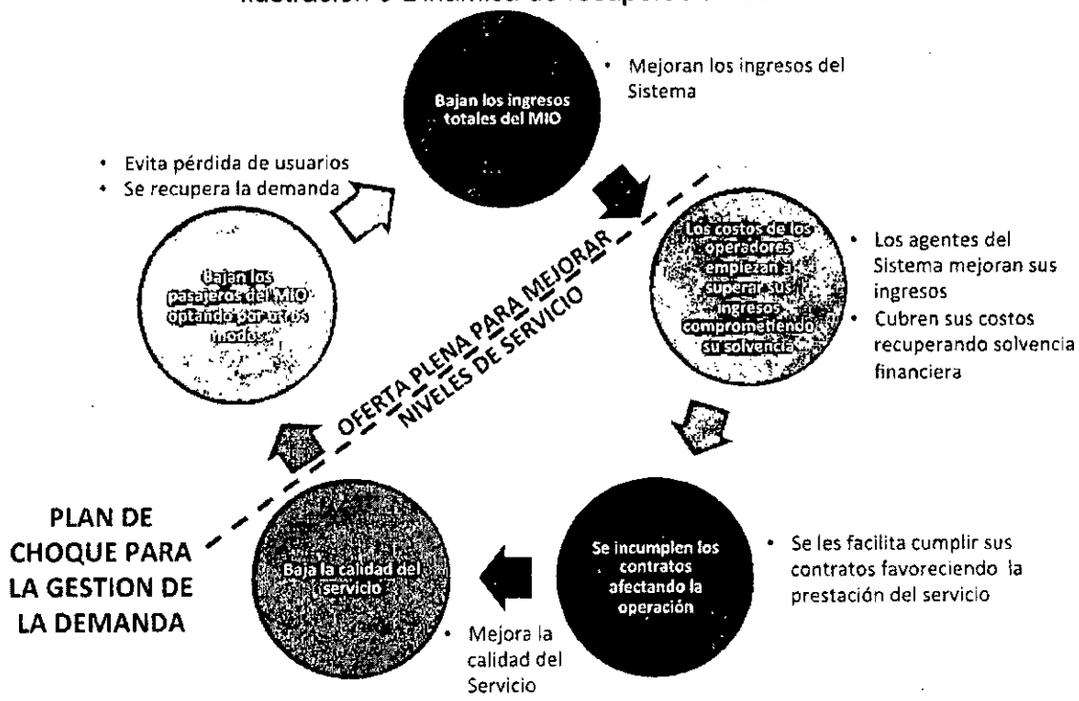
En ese orden de ideas, y entendiendo que a pesar de que se están honrando todos los compromisos contractuales contraídos en materia de remuneración con los concesionarios, es

evidente que la insolvencia de los concesionarios que se produce por la dinámica de deterioro del nivel del servicio en el que ha entrado el Sistema afecta principalmente a los usuarios de transporte público de la ciudad, que en su gran mayoría pertenecen a los estratos con menor capacidad adquisitiva.

De ahí el sentido de urgencia para tomar acciones efectivas y oportunas para revertir esta situación, para lo cual la Administración Municipal se ve avocada a implementar a su costo y con urgencia, un plan de choque que revierta la dinámica de deterioro en que ha entrado el sistema integrado de transporte masivo MIO, orientado a promover el incremento sustancial del uso del Sistema a través de la creación de un Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda que permita poner a disposición de la ciudadanía una mayor y mejor oferta de servicios, con flota plena y servicios de alta calidad, para recuperar la demanda perdida y capturar nuevos usuarios a partir del ofrecimiento de una mejor experiencia en el Transporte Masivo, mejorando los ingresos del sistema y generando condiciones para incrementar la calidad del servicio.

Con esta estrategia se espera revertir el círculo vicioso antes descrito y potenciar en su lugar un círculo virtuoso, lo que necesariamente se traducirá en una dinámica de recuperación del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO, como se muestra en la ilustración 9, en la que se refleja cómo se espera que la dinámica de deterioro se transforme a través del plan de choque propuesto hacia una dinámica de recuperación.

Ilustración 9 Dinámica de recuperación del SITM MIO

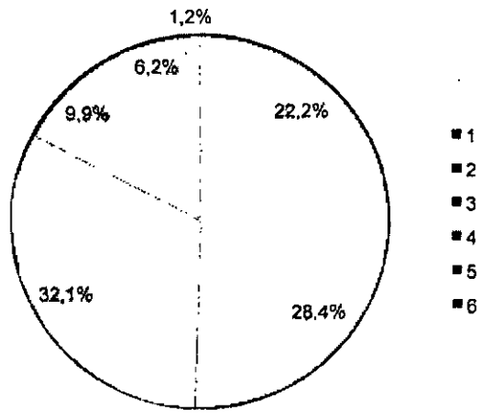


Fuente: Metro Cali

2.4 BENEFICIARIOS DE LA MEDIDA

De acuerdo con la encuesta de movilidad Cali 2015, las personas usuarias del sistema integrado transporte masivo MIO ascienden a 300 mil, aproximadamente, de las cuales, cerca de 175 mil son mujeres y 125 mil hombres; en la ilustración 10 se observa que el 82% de los usuarios del MIO residen en los estratos con menor capacidad adquisitiva, vale decir en los estratos 1, 2 y 3.

Ilustración 10 población beneficiada por estrato



Fuente: encuesta de movilidad Cali 2015

De lo anterior se puede concluir que la aprobación de la apropiación presupuestal con destino a la creación de un Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda para el Sistema Masivo de Transporte de Pasajeros MIO beneficiará, por una parte, una fracción importante de la población caleña y principalmente a ciudadanos de los estratos con menor capacidad adquisitiva, que son actualmente usuarios del Sistema, quienes serán los primeros en recibir los beneficios de un mejor servicio más adecuado a sus necesidades. Por otra parte, también serán beneficiados los usuarios de los modos de transporte que compiten con el MIO y que han capturado la demanda que este ha perdido, entre ellos los usuarios de los modos tomados por la ilegalidad, quienes a pesar de usar servicios de bajo nivel de seguridad e idoneidad, en tanto ilegales, suelen ser de mayor costo para el usuario que el sistema de transporte masivo, que en muchos casos han abandonado por su bajo nivel de calidad del servicio.

Finalmente, teniendo en cuenta que ésta es una medida que tiene el objetivo de revertir la preocupante tendencia que presentan los caleños, de movilizarse en modos altamente contaminantes y originadores de congestión vial, como son los modos de transporte individual público y privado –e incluso el uso de éstos de manera ilegal-, el mejoramiento de la calidad del MIO para recapturar la demanda perdida y atraer nuevos usuarios generará amplios beneficios en términos de calidad del aire, descongestión vial, disminución de la accidentalidad y mejoramiento de la movilidad urbana, con los consiguientes beneficios económicos que ello conlleva para toda la ciudadanía.

En este sentido, el Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda, aunque tendrá un carácter temporal, busca dentro de su naturaleza beneficiar a toda la población caleña, usuaria o no del sistema de transporte público masivo, dado que es toda la ciudad la que

requiere de un nivel de servicio que facilite el desplazamiento efectivo de sus habitantes, generando calidad de vida, desarrollo económico y social. El Fondo de Estabilización está orientado a elevar la oferta de servicios que hoy se tiene en el SITM MIO, cuya cobertura y frecuencia no satisface las necesidades de los usuarios, generando inconformidad, quejas y, sobre todo, la migración de usuarios a otros modos sustitutos, como son el transporte informal o el vehículo particular.

3 MODELO FINANCIERO Y OPERATIVO

3.1 ORIGEN DE LOS RECURSOS

La financiación del Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda se hará con cargo a los recursos del Presupuesto de la Administración Municipal asignado a la Secretaría de Tránsito y Transporte, en su Plan Operativo Anual de Inversiones, sujeto al Marco Fiscal de Mediano Plazo vigente del Municipio de Santiago de Cali.

3.2 MECANISMO ADMINISTRATIVO, OPERATIVO Y SOPORTE TECNOLÓGICO

Los recursos se administrarán mediante una subcuenta que se creará en el Fondo de contingencia del MIO ya constituido en el Patrimonio Autónomo FIDUMIO, la cual se denominará *Fondo de estabilización y subsidio a la demanda*; la dinámica administrativa y operativa se establecerá a partir del reglamento que Metro Cali S.A. definirá para tal fin, previa aprobación del Comité del Patrimonio Autónomo FIDUMIO, una vez sean aprobados y transferidos los recursos.

Toda vez que los recursos serán transferidos directamente por el Municipio de Santiago de Cali al *Fondo de estabilización y subsidio a la demanda,* mediante resolución motivada, y distribuido de acuerdo con el reglamento que se emita para tal fin, no requiere la implementación de ajustes en el Sistema de Recaudo del MIO.

El Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda se dirige a gestionar la demanda mediante aportes directos al Sistema MIO; tendientes a asumir el sobrecosto por kilómetros adicionales que causa elevar la oferta de servicios como mecanismo promotor del mejoramiento de la calidad del servicio y la recuperación de la demanda.

3.3 TEMPORALIDAD DE LA MEDIDA

Una vez creado el Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda se financiará por un término de seis (6) meses, contados a partir de la publicación del acuerdo municipal que procura la presente exposición de motivos.

En todo caso, antes de concluir el año 2016, la administración de Metro Cali S.A. deberá estructurar una propuesta integral que garantice la sostenibilidad del servicio del MIO en el largo plazo.

3.4 SISTEMA DE SEGUIMIENTO

El Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda propuesto para el plan de choque, deberá ser monitoreado a través de indicadores de seguimiento y de efectividad, como se indica a continuación:

- Los dos indicadores de seguimiento i) Kilómetros ejecutados y ii) Índice de cumplimiento (IC), tienen como objetivo determinar los kilómetros adicionales a los que se ejecutan actualmente y el aumento en el cumplimiento a la planeación de kilómetros por cada Concesionario de Transporte. El segundo, se encuentra establecido contractualmente y refleja la relación entre los kilómetros ejecutados y los kilómetros programados a cada concesionario.

Las fuentes de información para la determinación de estos indicadores son la plataforma tecnológica de gestión de flota (IVU.Vehicle e IVU.Fleet) y la bitácora operativa del SITM-MIO; el proceso es llevado a cabo por la UTR&T, concesionario del Sistema Información Unificado de Respuesta (SIUR) y supervisado por Metro Cali.

- Los dos indicadores de efectividad del sistema tarifario subsidiado que se requiere para el plan de choque, i) Nivel de Satisfacción de Usuario (NSU) y ii) Demanda promedio día hábil, tienen como objetivo determinar el mejoramiento de la satisfacción del usuario y el incremento de la utilización del sistema medido en la cantidad de viajes pagos que se realizan en el sistema en día hábil.

El nivel de satisfacción de usuario se mide con una encuesta a usuarios y no usuarios, que tiene un nivel de confianza del 95% y un margen de error inferior al 5% y evalúa 68 aspectos en 8 secciones.

La demanda se mide diariamente a través del subsistema de recaudo del Sistema de Información Unificado de Respuesta (SIUR) del SITM MIO, implementado sobre la plataforma tecnológica provista por el concesionario del SIUR del MIO. Cada uno de los vehículos y estaciones del MIO tiene abordo equipos de recaudo (Validadores y torniquetes) que controlan el ingreso de los usuarios al Sistema, realiza el cobro del pasaje (descuento de saldo a la Tarjeta Inteligente Sin Contacto del usuario) y, además, permite la recolección de la información necesaria para realizar el seguimiento a este indicador.

Se realizará un seguimiento quincenal a los indicadores i) Kilómetros ejecutados ii) Índice de cumplimiento y iii) Demanda promedio día hábil. El indicador iv) Nivel de Satisfacción de Usuario (NSU) se medirá en dos oportunidades en el periodo de vigencia del acuerdo municipal.

Con este seguimiento se validará permanentemente el cumplimiento de los objetivos del Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda.

4 MONTO ESTIMADO PARA LA CREACION DEL FONDO DE ESTABILIZACIÓN Y SUBSIDIO A LA DEMANDA

El Fondo de Estabilización permitirá asumir el incremento en los costos de operación que represente el mejoramiento de la calidad del servicio. Los recursos destinados para el Fondo de Estabilización son el resultado de la diferencia entre los costos de operación de un servicio mejorado y los costos de operación actual.

El mejoramiento de la calidad del servicio prestado por el MIO, implica un incremento en los costos de operación, correspondiéndole al Municipio de Santiago de Cali, en su calidad de

Autoridad de Transporte y responsable de las políticas de transporte y movilidad del Municipio, asumirlo, en este caso con la creación de un Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda. Los índices que permiten el cálculo del incremento en la tarifa y por ende los recursos necesarios para la creación del Fondo se relacionan en la siguiente tabla, la cual resume los cálculos realizados:

Tabla 1 índices y criterios aplicados para cálculo de subsidio

	Oferta Actual	Oferta Mejorada	Diferencia
Flota en Operación	684	884	200
Oferta (Km/dia)	155.517	197.479	41.962
Costo oferta ($/dia)	581.167.029	737.979.023	156.811.994
Costo oferta ($/pax)*	1.260	1.600	340

*Cálculo a partir de demanda promedio actual de pasajeros y costo referente con la mejor práctica del Sistema

Fuente: Metro Cali S.A.

Se considera la suma de los costos y gastos operativos actuales más eficientes del sistema, que no cubren costos financieros ni retorno de la inversión, entre otros, para una flota de 884 buses en operación, y la demanda promedio actual de pasajeros/día hábil; se utiliza un costo referente de $3.737/km, para gestionar la demanda durante un período de seis (6) meses.

Ahora bien, de cara a los contratos de concesión, a través de los cuales se integran los servicios de transporte que el Sistema ofrece a sus usuarios, el cálculo de la tarifa técnica se continuará efectuando siguiendo los cánones ya definidos para el Sistema en el contrato de concesión.

De esta forma, se le deberá reconocer al Sistema un valor de $ 340 pesos por viaje efectivamente realizado con cargo al cual se remunerará el costo por kilómetro adicional que causa elevar la oferta de servicios como mecanismo promotor del mejoramiento de la calidad del servicio y la recuperación de la demanda a razón de pasajero transportado.

5 FUNDAMENTOS JURIDICOS DEL PROYECTO

El presente Proyecto de Acuerdo encuentra su fundamento jurídico en diversas disposiciones de carácter constitucional, legal y jurisprudencial, que evidencian, más allá de su viabilidad jurídica, la necesidad y pertinencia de su adopción en el Municipio de Santiago de Cali.

En el marco constitucional encontramos como fundamento específico del presente Proyecto de Acuerdo, amén de lo dispuesto por el artículo 2 sobre los fines del estado, los artículos 287 y 313, los cuales consagran:

> *" **Artículo 287.** Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos:...*
>
> *2. Ejercer las competencias que les correspondan.*
>
> *3. Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones. (Subrayas fuera de texto)*
>
> *(...)"*
>
> ***Artículo 313.** Corresponde a los concejos:*

...

4. Votar de conformidad con la constitución y la ley los tributos y los gastos locales

(...)"

En el marco legal, encontramos que la Ley 1551 de 2012 modificatoria de la ley 136 /94, frente a las atribuciones del Concejo consagra en su artículo 18-6, lo siguiente:

***"Art. 18**. El artículo 32 de la Ley 136 de 1994 quedará así:*

***Art. 32**. Atribuciones. Además de las funciones que se le señalan en la constitución y la ley, son atribuciones de los concejos las siguientes.*

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.

(...)"

Para el caso de la presente iniciativa, tenemos que la Ley 1753 de 2015 "Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 Todos por un nuevo país", en su artículo 33 establece:

***ARTÍCULO 33. OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE.** Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte y contar con mecanismos de gestión de la demanda, las entidades territoriales podrán determinar, definir y establecer nuevos recursos de financiación públicos y/o privados que permitan lograr la sostenibilidad económica, ambiental, social e institucional de los sistemas SITM, SETP, SITP y SITR, a través de los siguientes mecanismos:*

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

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

(...)

4. La Nación y sus entidades descentralizadas por servicios podrán cofinanciar proyectos de Asociación Público Privada para el desarrollo de Sistemas de Servicio Público Urbano de Transporte de Pasajeros o de algunos de sus componentes o unidades funcionales, con aportes de capital, en dinero o en especie. La cofinanciación de la Nación podrá ser hasta el 70% del menor valor entre los desembolsos de recursos públicos solicitados para la ejecución del proyecto y el valor estimado del costo y la financiación de las actividades de diseño, pre-construcción y construcción del proyecto.
El Ministerio de Hacienda y Crédito Público al momento de emitir su no objeción sobre las condiciones financieras y las cláusulas contractuales, propuestas por la entidad competente de que trata el inciso 3o del artículo 26 de la Ley 1508 de 2012, revisará el cumplimiento de lo establecido en el inciso anterior, en relación con la cofinanciación de la Nación.

Los recursos de cofinanciación a los que hace referencia el presente artículo no podrán ser destinados a la adquisición de vehículos o material rodante, con excepción de los proyectos de sistemas de metro o de transporte férreo interurbano de pasajeros.

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

Bajo la égida de las disposiciones jurídicas citadas, la presente iniciativa cuenta con viabilidad jurídica, además de contar con los conceptos requeridos para fundamentar técnica y financieramente el proyecto, como los que a continuación se expresan.

6 CONCORDANCIA CON EL PLAN DE DESARROLLO

Mediante oficio con radicación Orfeo 2016413210014814 del 12 de Septiembre del presente calendario, la Directora de Planeación Municipal ha señalado: "...este Departamento Administrativo, a la luz de lo contemplado en el Acuerdo 0396 de junio 11 de 2016, Plan de Desarrollo del Municipio de Santiago de Cali 2016-2019 "Cali progresa contigo", se privilegia la movilidad sostenible, dándole prelación a los modos alternativos de transporte, bicicleta y peatón y al transporte masivo.

Por su parte, el Componente 2.1 Movilidad sostenible, saludable, segura y accesible, se enfoca en el fomento de un modelo de movilidad multimodal e intermodal de pasajeros (peatón, bicicleta, transporte masivo, transporte tradicional, transporte privado, transporte especial) y carga, en concordancia con el modelo de ordenamiento territorial...De igual forma, el programa 2.1.3 movilidad transporte público, señala como propósito el fomento de la movilidad en transporte mediante la oferta de un servicio de calidad, seguro y accesible,...

De acuerdo a lo anteriormente expuesto, el Proyecto de Acuerdo "Por el cual se asignan recursos del presupuesto municipal para el fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda del Sistema de Transporte Masivo de Santiago de Cali – MIO"

7. CONCEPTO DE IMPACTO FISCAL

Conforme lo preceptuado por el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, el presente proyecto de acuerdo El DAHM, mediante oficio 2016413120013944 del 6 de Septiembre de 2016, manifestó:

> *"(...)Que el presente proyecto de acuerdo no genera impacto fiscal frente a las proyecciones establecidas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo y es consistente con el mismo, en los términos de lo dispuesto por el artículo 7 de la Ley 819 de 2003.*
>
> *Por su parte, en el CONFIS MUNICIPAL, mediante acta No. 4131.2.1.13.029-2016 de Septiembre 6 de 2016, se sometió a su consideración, por parte de la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal, el otorgamiento de un aporte de $340 por viaje efectivamente realizado, determinando que el proyecto de acuerdo es financieramente sostenible y por lo tanto el fondo de Estabilización establecido por el termino de 6 meses es viable desde el punto de vista financiero (...) "*

Que el proyecto tiene un costo fiscal máximo de $ 25.000 millones.

Que la sostenibilidad financiera de la Administración Central, no se verá afectada por el proyecto en mención, dado que, el valor estimado para la vigencia 2016 de alrededor de $12.500 millones, de acuerdo a la estimación de la demanda de viajes efectivamente realizados, se redistribuirá a partir de los recursos aforados y los que se incorporen producto de la dinámica de mayor ingreso en el presupuesto general de rentas y gastos de la presente vigencia. Estos recursos deberán incorporarse dentro del Plan Operativo Anual de Inversión de la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal de la presente vigencia.

Los recursos adicionales correspondientes a la vigencia 2017 se incorporarán en la Secretaria de Tránsito y Transporte Municipal dentro de su Plan Operativo Anual de Inversiones. Estos recursos estarán sujetos al Marco Fiscal de Mediano Plazo del Municipio de Santiago de Cali.

Concluyendo que el presente proyecto de acuerdo no representa gastos adicionales a los establecidos en el Marco Fiscal de Mediano Plazo y es consistente con el mismo, en los términos de lo dispuesto por el artículo 7 de la Ley 819 de 2003.

Por su parte, en el CONFIS MUNICIPAL, mediante Acta de CONFIS 4131.2.1.13.029-2016 de Septiembre 6 de 2016, se sometió a su consideración, por parte de la Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal, el otorgamiento de un aporte de $340 por viaje efectivamente realizado, determinando que el proyecto de acuerdo es financieramente sostenible y se encuentra previsto en el marco fiscal de Mediano Plazo, por lo que el Fondo de Estabilización es viable desde el punto de vista financiero al corresponder a los mismos recursos.

8. CONCEPTO DE LA SECRETARIA DE TRANSITO MUNICIPAL

La Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal, como autoridad de tránsito en la ciudad y quien tiene la competencia de realizar los estudios técnicos para la elaboración de normas, evaluar el desempeño operacional del sistema de transporte público y efectuar estudios de costos de operación y tarifas de transporte público de pasajeros, mediante oficio No. 2016415200077184 del 06 de Septiembre de 2016 ha estimado que "después de examinar en el aspecto técnico el Proyecto de Acuerdo, la Exposición de Motivos y el concepto técnico emitido por Metro Cali S.A. que será sometido a consideración del Honorable Concejo Municipal, esta Secretaría lo encuentra totalmente ajustado al propósito establecido en los Ordinal 1 del Artículo 33 de la ley 1753 de 2015, *por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014 -2018 "Todo por un nuevo país"*, por cuanto su aplicación efectivamente contribuirá a la sostenibilidad económica, ambiental, social e institucional del sistema de transporte público masivo de pasajeros MIO (...) En constancia de lo anterior se emite concepto técnico FAVORABLE al proyecto de acuerdo *Por el cual se autoriza la creación del Fondo de estabilización y se asignan unos recursos."*

En la anterior exposición fundamento los motivos que me conducen a presentar esta iniciativa, cuyo objetivo constitucional es mejorar el servicio de transporte público que les ofrecemos a los usuarios del sistema integrado de transporte masivo MIO.

Cordialmente,

MAURICE ARMITAGE CADAVID
Alcalde de Santiago de Cali