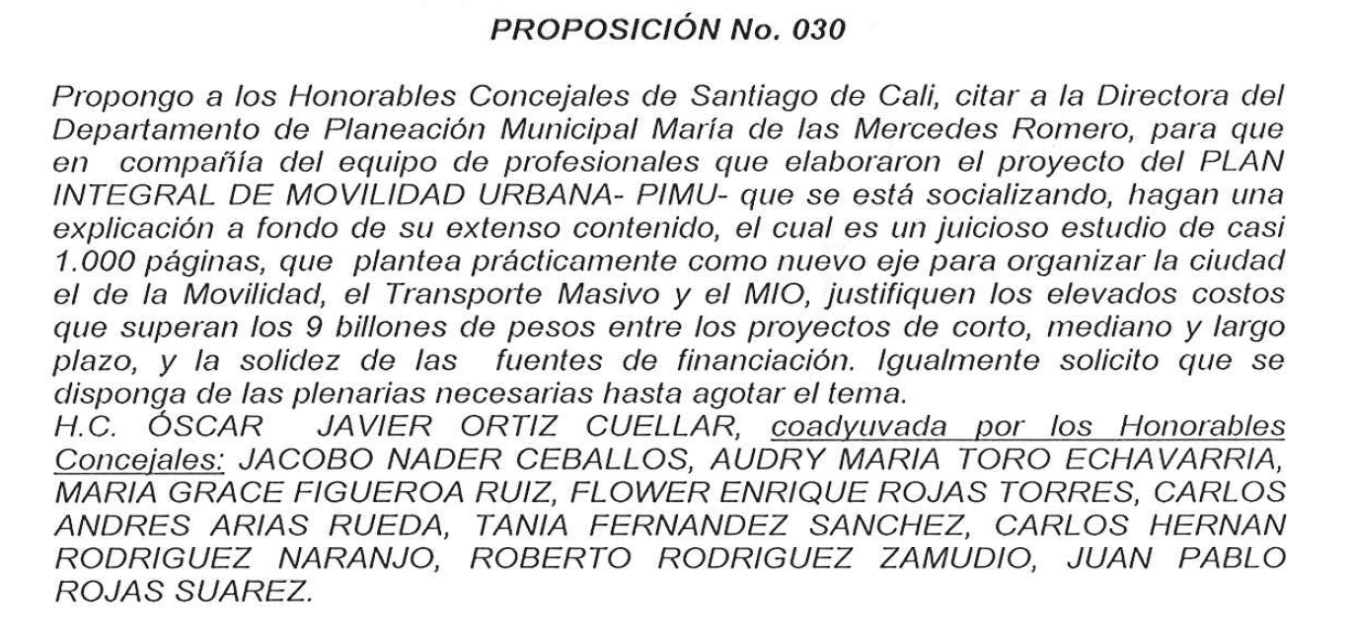
Santiago de Cali, Abril 05 de 2017

**Asunto: Respuesta Proposición No. 030 de Marzo 29 de 2017**

1. **LA PROPOSICIÓN PRESENTADA**



1. **LA RESPUESTA A LA PROPOSICIÓN**
   1. **MARCO LEGAL DE LA PROPUESTA DEL PIMU VISIÓN 2028**

A continuación se citan algunos de los elementos del marco legal y normativo más relevantes:

La [**Ley 1083 de Julio 31 de 2006**](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1083_2006.html) ‘Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones’ (Congreso de Colombia, 2006), en su ‘Capítulo I: Movilidad Sostenible en Distritos y Municipios con Planes de Ordenamiento Territorial’ establece, por una parte, la prelación a los modos alternativos de transporte (peatón y bicicleta) y los sistemas de transporte público con combustibles limpios, y por otra parte, establece el Plan de Movilidad Urbana como el instrumento local de planificación de la movilidad.

La [**Ley Estatutaria 1618 de Febrero 27 de 2013**](http://wsp.presidencia.gov.co/Normativa/Leyes/Documents/2013/LEY%201618%20DEL%2027%20DE%20FEBRERO%20DE%202013.pdf) ‘Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad” (Congreso de Colombia, 2013), que tiene como objeto garantizar y asegurar el ejercicio efectivo de los derechos de las personas con discapacidad, mediante la adopción de medidas de inclusión, acción afirmativa y de ajustes razonables y eliminando toda forma de discriminación por razón de discapacidad, en concordancia con la Ley 1346 de 2009. En sus artículos 14 sobre ‘Acceso y Accesibilidad’ y 15 sobre ‘Derecho al transporte’, establece diversos aspectos que son de consideración obligatoria en la formulación del PIMU – Visión 2028

La **Ley Nacional 1753 de Junio 9 de 2015** ‘Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 Todos por un nuevo país’ (Congreso de Colombia, 2015), en sus artículos 31 al 34 modifica el marco legal de la financiación de los sistemas de transporte público, instrumentos alternativos de financiación y establece condiciones para la integración entre diversos sistemas de transporte.

La **Ley 1503 de 2011** ‘Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones’ (Congreso de Colombia, 2011), la Resolución 1282 de 2012 del Ministerio de Transporte mediante la cual se adopta el ‘Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016’, y la Resolución 2273 de 2014 del Ministerio de Transporte ‘Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones’ son los documentos marco para el componente de la seguridad vial en el PIMU Visión 2028.

La **Ley 336 de 1996** ‘Por medio de la cual se adopta el estatuto nacional de transporte’ (Congreso de Colombia, 1996), con especial énfasis en los artículos 2 y 3 del ‘Capítulo Primero: Objetivo’, y los artículos 4 y 5 del ‘Capítulo Segundo: Principios y naturaleza’, se convierten en bases fundamentales del PIMU Visión 2028 dado que establecen el carácter de servicio público esencial del transporte público bajo la regulación del Estado, lo cual implica una prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios.

La **Ley 769 de 2002** ‘Por medio de la cual se expide el Código Nacional de Transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones’ (Congreso de Colombia, 2002) que establece las normas que regulan la circulación de todos los agentes de la movilidad (los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos) por red vial (las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos); así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

En el ámbito municipal, el PIMU Cali – Visión 2028 se acoge, por jerarquía en los instrumentos de planificación, a lo establecido en 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 del Municipio de Santiago de Cali’ (Concejo Municipal de Santiago de Cali, 2014).

En lo que respecta al Plan de Ordenamiento Territorial 2014 (en adelante POT Cali 2014), cabe destacar que el ‘Artículo 1. Visión del Plan de Ordenamiento Territorial’ del ‘Capítulo I: Modelo de Ordenamiento Territorial’ del Acuerdo Municipal 0373 de 2014 (Concejo Municipal de Santiago de Cali, 2014) consigna los principios de crecimiento urbano inteligente y sostenible, de movilidad sostenible y de prelación de los modos alternativos de movilidad (peatón y bicicleta) y el transporte público sobre el transporte privado.

*“Artículo 1. Visión del Plan de Ordenamiento Territorial. El Plan de Ordenamiento Territorial de Santiago de Cali, tiene como Visión conocer, visibilizar las potencialidades de todo tipo que existan en el territorio para desarrollarlas y aprovecharlas sin desmeritar sus calidades ambientales teniendo como principio rector el interés general y búsqueda de calidad de vida de sus habitantes.*

*Logrando de Santiago de Cali un territorio líder, innovador, incluyente, que le apuesta a la población como centro de sus decisiones, priorizando el talento, la disciplina, la dedicación, el desarrollo de sus aspectos propios de biodiversidad multicultural y pluriétnicas de su población.*

*Promoviendo un desarrollo urbano compacto que dinamice diversas zonas de la ciudad, facilitando el crecimiento e incluyendo su ruralidad bajo criterios de sustentabilidad y sostenibilidad ambiental, humana, económica y equidad social, protegiendo los recursos naturales, el medio ambiente y los demás recursos físicos, económicos y financieros públicos y privados que intervienen en la dinámica del territorio, dándole un mayor impulso al espacio público, el sistema de movilidad, donde se respete el peatón y tenga prioridad el transporte público ante el particular.*

*Consolidar la relación de Santiago de Cali con sus municipios vecinos, convirtiéndose en la ciudad líder de la región de la cuenca del Pacífico con centro de actividades de alcance subnacional, nacional e internacional especialmente en relación con la costa pacífica y el eje cafetero, con un propósito que permitirá aprovechar sus ventajas económicas comparativas identificando y favoreciendo acciones sobre el territorio que impulsen su competitividad”.*

*(Tomado de Acuerdo Municipal 0373 de 2014, página 2 de 435)*

El Acuerdo 0373 de 2014 en su ‘Capítulo II: Sistema de Movilidad’ establece la definición del sistema de movilidad (artículo 200), los componentes del sistema de movilidad (artículo 201), los elementos de los diferentes subsistemas de movilidad (artículos 202 a 2010), entre otros aspectos fundamentales de la movilidad.

Por otra parte, el Parágrafo 1 del Artículo 200 del Acuerdo 0373 de 2014 establece que *“en un término no mayor a dos (2) años a partir de la entrada en vigencia del presente Acto, el Departamento Administrativo de Planeación Municipal formulará los planes y complementará los estudios necesarios para llevar a cabo los programas y proyectos del Sistema de Movilidad correspondiente a los resultados de los productos y componentes de las fases de implementación del Plan Integral de Movilidad Urbana - PIMU. Los estudios complementarios están descritos en el Decreto 615 de 2008”*.

Por último, el Acuerdo 0373 de 2014 en su Artículo 513 establece: *“(…) Los Planes Maestros son los siguientes: a. Plan Maestro de Servicios Públicos Domiciliarios y TIC. b. Plan Integral de Movilidad Urbana (PIMU). c. Plan Maestro de Estacionamientos. d. Plan Maestro de Espacio Público (PMEP). e. Plan Maestro de Equipamientos (PME). f. Plan Maestro de Ciclo-rutas (PLAMACIR). g. Plan Maestro de Vivienda. h. Plan Maestro de Seguridad Alimentaria. (…)”* . Así, el citado Artículo 513 en su Parágrafo 1 establece: *“Parágrafo 1. Los Planes Maestros anteriormente listados deberán ser formulados por la Administración Municipal y adoptados por Acuerdo Municipal en un término no mayor a tres (3) años después de la adopción del presente Acto. La administración Municipal podrá formular y adoptar otros planes maestros mediante Acuerdo Municipal, de acuerdo con las dinámicas urbanas del municipio y los requerimientos en materia de planeamiento que éstas conlleven”.*

Adicionalmente, en lo relativo al POT Cali 2014, el documento ‘Memoria Justificativa – Revisión del Plan de Ordenamiento Territorial de Cali’ (DAPM - Alcaldía de Santiago de Cali, 2014), establece en el ‘Capítulo 4: Programas Prioritarios y Proyectos Estratégicos’ (páginas 41, 42) una serie de objetivos y acciones en el campo de la movilidad que, por su carácter estructural como lineamiento base para la formulación del PIMU Visión 2028, se citan textualmente a continuación:

*“Movilidad. Para articular el Sistema de movilidad a las exigencias del modelo de ordenamiento territorial, se parte de considerar la movilidad como un soporte de la prosperidad, un elemento que contribuye a la disminución de desigualdades sociales, genera espacios amenos y seguros, limita impactos en salud y promueve la actividad física. Para ellos se proponen una serie de acciones que responden a los siguientes objetivos:*

* *Lograr una mejor integración con la red de municipios*
* *Incentivar un desarrollo urbano orientado por el transporte público*
* *Contribuir a la conectividad de los planes previstos en el POT relacionados con nuevos centros de actividad, redensificación y renovación urbana*
* *Aprovechar la localización y el carácter de nodo multimodal global de la región*
* *Garantizar una movilidad eficiente que contemple el fuerte crecimiento de la tenencia de vehículos privados*
* *Contribuir a mejorar las condiciones de equidad, generando mejores condiciones de acceso a las oportunidades que brinda la ciudad*
* *Promover una movilidad más sostenible y segura*
* *Mejorar la accesibilidad rural y contribuir a potenciar las zonas turísticas*

*Con base en estos objetivos se trazaron los siguientes aspectos necesarios para enfrentar los desafíos actuales y futuros de la movilidad, así como para responder a las estrategias ambientales, espaciales y económicas propuestas.*

* *Consolidación del sistema de transporte público y desarrollo de su carácter regional, que implica la expansión sistema del MIO en los corredores troncales y con la implementación de corredores con prioridades, especialmente en las pretroncales. Integración del sistema MIO con los sistemas de transporte de los municipios vecinos, para garantizar un mejor servicio a la subregión. Desarrollo del Corredor Verde, como proyecto urbano integral que conforma un corredor longitudinal comunica a Cali con Yumbo y Jamundí y puede ser una alternativa adecuada para los viajes que conectan el norte y sur de la ciudad. Fortalecimiento de la alimentación que da acceso a las zonas de menores ingresos y más vulnerables de la ciudad.*
* *Mejoramiento de los modos no motorizados a través de conformación de una red de ciclo-rutas que permita la conexión con el transporte público así como satisfacer viajes de mediana longitud. Al mismo tiempo se requiere reforzar la calidad de las redes peatonales, su continuidad y seguridad, complementada con medidas encaminadas a disminuir la velocidad del automóvil.*
* *Manejo eficiente de la carga, a través de consolidar corredores que faciliten actividades logísticas, en especial las entradas a la ciudad y aquellos que constituyen el anillo perimetral. Promover diseños de espacio público y regulaciones que incluyan zonas adecuadas para el cargue y descargue de mercancías.*
* *Uso eficiente del automóvil y la moto, a través de reforzar diversas medidas de gestión de la demanda, entre otras, la formulación del plan maestro de estacionamiento que promoverá esquemas que desestimulen viajes innecesarios y establecerán las zonas de cobro en vía, la creación de las zonas de gestión de la demanda (tráfico calmado con prioridad a los modos sostenibles y opción de desarrollo de cobros por congestión) y la creación de un fondo que será alimentado por el pago de derechos a construir más de un sitio de estacionamiento por vivienda. Mejoramiento de la conectividad de la red vial.*
* *Desarrollo integrado transporte-usos del suelo, generando oportunidades de redensificación en torno a las estaciones y a lo largo de las troncales. En el desarrollo del corredor verde también se considera esta estrategia como fundamental”.*

*(Tomado de POT Cali, 2014, Documento Memoria Justificativa, páginas 41, 42)*

En lo que respecta al Plan de Desarrollo Municipal de Santiago de Cali 2016-2019, el **Acuerdo 0396 de 2016** ‘Por medio el cual se adopta el Plan de Desarrollo del Municipio de Santiago de Cali 2016-2019: Cali Progresa Contigo’ en su artículo 7 (Capítulo 4 – Eje 2 Cali Amable y Sostenible) numeral 2.1 “Componente: Movilidad sostenible, saludable, segura y accesible’ plantea que su objetivo es ‘fomentar 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, que se enmarque en criterios de sostenibilidad ambiental, social y económica, promueva la seguridad vial y garantice la accesibilidad a todos los grupos poblacionales, buscando con ello contribuir a la mejora de la calidad de vida de los habitantes del municipio. Para ello, responderá a lo establecido por la Ley 1083 de 2006, en lo referente a la preponderancia que los modos de transporte no motorizado y de transporte público optimizado, deben tener sobre los modos de transporte privado en los entornos urbanos”. (Concejo Municipal de Santiago de Cali, 2016).

El ‘Componente: Movilidad sostenible, saludable, segura y accesible’ del Plan de Desarrollo Municipal de Cali 2016-2019 contempla los siguiente programas: (2.1.1 Programa: Movilidad peatonal (2.1.2) Programa: Movilidad en bicicleta (2.1.3) Programa: Movilidad en transporte público (2.1.4) Programa: Infraestructura para la movilidad en transporte privado (2.1.5) Programa: Regulación, control y gestión para la optimización del tráfico y la seguridad vial.

* 1. **GENERALIDADES DE LA PROPUESTA DEL PIMU VISIÓN 2028**

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

El Plan de Movilidad Urbana (PMU), como instrumento maestro de planificación de la movilidad sostenible a nivel municipal, fue introducido en Colombia mediante la Ley 1083 de 2006. No obstante, hasta la fecha, la legislación nacional aún no aporta un cuerpo normativo claro y suficiente en lo referente a la definición, alcances, contenidos y requerimientos de los PMU. Por ello, en el marco del proceso de actualización del Plan Integral de Movilidad Urbana PIMU del Municipio de Santiago de Cali – Visión 2028 (en adelante PIMU Visión 2028), el Plan de Movilidad Urbana en el contexto de ciudades colombianas será entendido como “un instrumento de planificación integral de la movilidad que provee un diagnóstico documentado, establece un escenario objetivo y propone una selección de medidas acordes con este, todo ello en el marco de la promoción de una movilidad más sostenible, eficiente, equitativa y segura, y con un enfoque de planificación participativa”.

Así, de manera general y en concordancia con las diversas metodologías internacionales, se asume que un Plan de Movilidad Urbana presenta, como mínimo, tres fases: Fase 1 - Análisis y Diagnóstico, Fase 2 - Indicadores y Objetivos, Fase 3 - Plan de Acción.

La ‘Fase 1: Análisis y Diagnóstico’ del Plan Integral de Movilidad Urbana PIMU de Cali – Visión 2028 se realiza con base en el uso de fuentes de información tanto primaria como secundaria. Ello implica, por una parte, la captura, procesamiento y análisis de datos tomados en campo y, por otra, la búsqueda, compilación y análisis de datos e información existente suministrada por las diversas entidades relacionadas con el tema de la movilidad, con el fin de generar información estadística e información espacial.

La ‘Fase 2: Indicadores y Objetivos Marco’ del Plan Integral de Movilidad Urbana PIMU de Cali – Visión 2028 se realiza con base en la construcción de indicadores por modo de transporte y sus externalidades, al igual que su proyección futura, tomando como escenario base el año 2014 y como escenarios de corto, mediano y largo plazo los años 2020, 2024 y 2028 respectivamente. Esto considerando la cantidad y calidad de los datos e información disponible a la fecha de cierre del presente documento técnico.

La ‘Fase 3: Plan de Acción’ del Plan Integral de Movilidad Urbana PIMU de Cali – Visión 2028 se realiza con base en 3 componentes metodológicos. El primero, tiene que ver con la formulación del modelo conceptual de movilidad, para el cual deben definirse sus funciones y elementos constitutivos, al igual que la sinergia que establecen entre ellos. El segundo, aborda el proceso mediante el cual se realizan la identificación de temas relevantes para la selección de programas y proyectos del plan de acción. El tercero, aborda la construcción del sistema de ponderación (asignación de pesos) para establecer las prioridades en cuanto a las actuaciones establecidas mediante programas y subprogramas en el plan de acción.

* 1. **LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN CALI**

En este apartado se presenta, con base tanto en los resultados de las fases previas de ‘Análisis y Diagnóstico’ e ‘Indicadores y Objetivos Marco’ como en los resultados del análisis de necesidades y demandas sociales y políticas del sector de movilidad, la concreción de la política de movilidad sostenible pasa el Municipio de Santiago de Cali.

**Principios**

La política pública de movilidad sostenible del Municipio de Santiago de Cali tiene como principios inspiradores los siguientes:

* El derecho de los ciudadanos a la accesibilidad territorial en el contexto de una movilidad sostenible, con seguridad vial y accesibilidad universal.
* La prioridad de los modos de transporte de menor costo social y ambiental, tanto de personas como de mercancías
* La coordinación multi-nivel, la gestión integrada y la intermodalidad en el transporte público optimizado
* El cumplimiento de los vigentes tratados internacionales de cambio climático en lo que respecta a la movilidad
* La apuesta por un modelo de desarrollo urbano sostenible

**Objetivos**

La política pública de movilidad sostenible del Municipio de Santiago de Cali tiene como objetivos los siguientes:

* Integrar la política de movilidad con las políticas de desarrollo territorial y económico
* Mejorar la seguridad vial a partir de acciones en lo referente a la gestión institucional, el comportamiento humano, la atención y rehabilitación de víctimas, la infraestructura y los vehículos
* Garantizar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida a partir de acciones en las dimensiones física, comunicativa y actitudinal
* Planificar la movilidad con base en la prioridad a los sistemas de transporte público optimizado y los modos no motorizados (peatón y bicicleta)
* Gestionar adecuadamente la oferta de transporte público optimizado para una integración física, operativa y tarifaria de los sistemas urbanos y metropolitanos
* Potenciar la intermodalidad en la movilidad tanto de personas como de mercancías
* Reducir el uso generalizado e irracional del transporte privado mediante acciones de desincentivo
* Internalizar en el costo de la movilidad en transporte privado las externalidades negativas que genera
* Sustituir progresivamente el uso de combustibles fósiles por energías renovables en el sector transporte
* Fortalecer la gobernanza como soporte de la movilidad sostenible
  1. **LA VISIÓN 2028 DEL PLAN INTEGRAL DE MOVILIDAD URBANA**

**Objetivo General**

El objetivo general del Plan Integral de Movilidad Urbana – Visión 2028 ‘Por una Movilidad Sostenible, Segura y Accesible’, en el marco de la Política Púbica de Movilidad Sostenible para el Municipio de Santiago de Cali, es fomentar un modelo de movilidad multimodal e intermodal que, en el marco de 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 del Municipio de Santiago de Cali.

**Objetivos Estratégicos**

En el año 2028 se logran los siguientes 5 objetivos estratégicos:

La accesibilidad universal en el 2028 es del 100% en la red prioritaria de andenes y el transporte público

La participación del modo transporte público en el reparto modal pasa del 21% de 2015 al 30% en el 2028

La participación del modo bicicleta en el reparto modal pasa del 4,5% de 2015 al 12% en el 2028

Las víctimas fatales por accidentes de tránsito en el 2028 se reducen en un 51% con respecto al año 2015

Las emisiones de CO2eq por fuentes móviles en el 2028 se reducen en un 20% con respecto al 2015

* 1. **PLAN DE ACCIÓN: PROGRAMAS, SUB-PROGRAMAS Y PROYECTOS**

En este apartado se presenta el listado de los programas, sub-programas y proyectos que han sido identificados con base en el modelo conceptual de movilidad y el comportamiento de los indicadores de movilidad, para que sean implementados en el corto (1 a 4 años: periodo 2017-2020), mediano (5 a 8 años: periodo 2021-2024) y largo (9 a 12 años: periodo 2025-2028) plazo con el fin de avanzar hacia una movilidad más sostenible. Todo ello en coherencia con lo establecido en la [Ley 1083 de Julio 31 de 2006](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1083_2006.html) ‘Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones’ (Congreso de Colombia, 2006), entre otros elementos del marco legal y normativo considerado. Los 10 programas del Plan de Acción se listan a continuación:

PROGRAMA DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN EL ESPACIO PÚBLICO PARA PEATONES Y POBLACIÓN CON MOVILIDAD REDUCIDA

PROGRAMA DE FOMENTO DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA

PROGRAMA DE CONSOLIDACIÓN Y FORTALECIMIENTO DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO

PROGRAMA DE OPTIMIZACIÓN Y MEJORAMIENTO INTEGRAL DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL - TAXI

PROGRAMA DE RACIONALIZACIÓN PARA LA EFICIENCIA DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO

PROGRAMA DE REGULACIÓN, CONTROL Y GESTIÓN INTELIGENTE DEL TRÁFICO PARA LA EFICIENCIA DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL

PROGRAMA DE REDUCCIÓN DE EMISIONES CONTAMINANTES GENERADAS POR FUENTES MÓVILES

PROGRAMA DE CULTURA CIUDADANA PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE, SEGURA Y ACCESIBLE

PROGRAMA DE GESTIÓN INSTITUCIONAL

PROGRAMA DE DESARROLLO Y FORTALECIMIENTO DE FUENTES E INSTRUMENTOS DE FINANCIACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

**Programas y sub-programas del Plan de Acción**

Fuente: Elaboración propia

|  |
| --- |
| **PROGRAMA DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN EL ESPACIO PÚBLICO PARA PEATONES Y POBLACIÓN CON MOVILIDAD REDUCIDA** |
| **Sub-programa: Mejoramiento de accesos peatonales hacia y desde el centro histórico** |
| **Sub-programa: Mejoramiento de aceras en el centro histórico** |
| **Sub-programa: Redistribución del espacio vial en itinerarios de especial interés en el centro histórico** |
| **Sub-programa: Mejoramiento de aceras en red troncal a nivel de ciudad** |
| **Sub-programa: Mejoramiento y construcción de aceras en red estratégica a nivel de ciudad** |
| **Sub-programa: Recuperación del espacio público en accesos a estaciones y terminales del Sistema MIO** |
| **PROGRAMA DE FOMENTO DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA** |
| **Sub-programa: Mejoramiento y dotación de ciclo-infraestructura para la accesibilidad territorial y la intermodalidad con el transporte público** |
| **Sub-programa: Ciclo-estacionamientos en puntos atractores de viajes** |
| **Sub-programa: Bicicleta pública en zonas de mayor actividad educativa, institucional, comercial y de servicios.** |
| **PROGRAMA DE CONSOLIDACIÓN Y FORTALECIMIENTO DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO** |
| **Sub-programa: Expansión de la red troncal del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO a nivel municipal** |
| **Sub-programa: Dotación de estaciones terminales y patio-talleres de corredores troncales del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO** |
| **Sub-programa: Carriles preferenciales en la red pretroncal del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO** |
| **Sub-programa: Rediseño del esquema operacional del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO acorde con la demanda** |
| **Sub-programa: Incremento de la flota de buses acorde al rediseño del esquema operacional del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO** |
| **Sub-programa: Actualización de la señalética del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO** |
| **Sub-programa: Expansión de la red de puntos de venta y recarga de tarjetas inteligentes del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO** |
| **Sub-programa: Estructuración para la implementación de abonos de transporte y política tarifaria zonal en el Sistema Integrado de Transporte Público** |
| **Sub-programa: Accesibilidad universal para peatones y población con movilidad reducida en el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO** |
| **Sub-programa: Sistema de transporte complementario de la zona de ladera occidental del área urbana** |
| **Sub-programa: Sistema de transporte complementario intermunicipal de corta distancia en ámbito metropolitano** |
| **Sub-programa: Descentralización de la terminal de transporte inter-municipal de pasajeros** |
| **Sub-programa: Recuperación y monitoreo de la franja de reserva del corredor ferroviario** |
| **Sub-programa: Tranvía Urbano y Tren de Cercancías (TRAM-TREN) en el Corredor Verde del Municipio de Cali** |
| **Sub-programa: Tranvía Urbano y Tren de Cercanías (TRAM-TREN) en corredor férreo inter-urbano entre el Municipio de Cali y los Municipios de Jamuní, Yumbo y Palmira.**  **Sub-programa: Transporte fluvial de pasajeros a lo largo del río Cauca.** |
| **PROGRAMA DE OPTIMIZACIÓN Y MEJORAMIENTO INTEGRAL DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL - TAXI** |
| **Sub-programa: Continuidad de la congelación del parque automotor del transporte público individual (taxi)** |
| **Sub-programa: Modificación de la restricción de circulación de taxis para una mejora de la movilidad** |
| **Sub-programa: Pistas de taxi en dotaciones, equipamientos, terminales y centralidades urbanas generadoras de viajes con alta demanda del servicio** |
| **PROGRAMA DE RACIONALIZACIÓN PARA LA EFICIENCIA DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PRIVADO** |
| **Sub-programa: Zonas de Estacionamiento Regulado ZER** |
| **Sub-programa: Zonas de Gestión de la Demanda de Tráfico ZGDT** |
| **Sub-programa: Uso compartido de automóvil (‘carpooling’)** |
| **Sub-programa: Restricción de circulación general ‘Pico y placa’ al transporte privado** |
| **Sub-programa: Dotación de infraestructura vial para la accesibilidad territorial intra-urbana** |
| **Sub-programa: Infraestructura vial para para la prioridad espacial a los proyectos ‘Corredor Verde’ y ‘Tram-Tren’** |
| **Sub-programa: Mejoramiento y dotación de infraestructura para el anillo vial perimetral urbano**  **Sub-programa: Mejoramiento y dotación de infraestructura vial para el trasvase oriente – occidente de tráfico en anillo vial perimetral urbano** |
| **Sub-programa: Mejoramiento y dotación de infraestructura vial en accesos urbanos** |
| **Sub-programa: Dotación de infraestructura vial para la movilidad inter-urbana en el área funcional metropolitana** |
| **Sub-programa: Carril Bus-VAO en corredores viales inter-urbanos**  **Sub-programa: Mantenimiento y rehabilitación de la malla vial urbana del Municipio de Santiago de Cali** |
| **PROGRAMA DE REGULACIÓN, CONTROL Y GESTIÓN INTELIGENTE DEL TRÁFICO PARA LA EFICIENCIA DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL** |
| **Sub-programa: Optimización para la mejora del flujo vehicular en la red de corredores arteriales estratégicos** |
| **Sub-programa: Modernización de la red semafórica**  **Sub-programa: Actualización de la señalización vial.** |
| **Sub-programa: Expansión de la red de foto-detección de infractores.**  **Sub-programa: Operativos en vía para el control de vehículos automotores.**  **Sub-programa: Instalación tecnológica para el control y el planeamiento de tráfico** |
| **PROGRAMA DE REDUCCIÓN DE EMISIONES CONTAMINATES GENERADAS POR FUENTES MÓVILES** |
| **Sub-programa: Monitoreo, vigilancia y control de las emisiones en el parque automotor** |
| **Sub-programa: Mejoramiento tecnológico del parque automotor** |
| **PROGRAMA DE CULTURA CIUDADANA PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE, SEGURA Y ACCESIBLE** |
| **Sub-programa: Cultura Movilidad Sostenible** |
| **Sub-programa: Cultura Movilidad Segura** |
| **Sub-programa: Cultura Movilidad Accesible**  **Sub-programa: Escuela Oficial de Formación para Conductores de Transporte Público** |
| **PROGRAMA DE GESTIÓN INSTITUCIONAL** |
| **Sub-programa: Fortalecimiento institucional de los organismos de la Administración Municipal relacionados con la movilidad**  **Sub-programa: Creación de la Autoridad de Transporte Metropolitano** |
| **Sub-programa: Implementación del Observatorio de la Movilidad Sostenible** |
| **Sub-programa: Implementación del Centro Integrado de Gestión Inteligente del Tráfico** |
| **Sub-programa: Restructuración del Comité de Movilidad Municipal** |
| **PROGRAMA DE MEJORAMIENTO Y DESARROLLO DE FUENTES E INSTRUMENTOS DE FINANCIACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE** |
| **Sub-programa: Desarrollo de instrumentos alternativos de financiación de la movilidad sostenible** |
| **Sub-programa: Mejoramiento de las fuentes tradicionales de financiación del sector transporte urbano** |
| **Sub-programa: Participación del sector privado en proyectos de movilidad en el Municipio de Cali** |

* 1. **JUSTIFICACIÓN DEL PRESUPUESTO ESTIMADO**

En atención al asunto de la referencia, me permito dar respuesta en los términos de justificación del presupuesto del Plan Integral de Movilidad Urbana, en adelante PIMU Visión 2028.

El presupuesto del PIMU Visión 2028, incluyendo todos los programas, sub-programas y proyectos, así como las fuentes de financiación tanto públicas (de orden nacional, departamental y municipal) como privadas, sin incluir estudios de diseño, ni costos de operación, asciende a 9.159.602.779.880 COP, de los cuales el 17,8% (1.626.383.379.880 COP) corresponde a ejecución de corto plazo, el 37,4% (3.422.527.350.000 COP) es de mediano plazo y el 44,9% (4.110.692.050.000 COP) restante corresponde a la ejecución en el largo plazo. Lo anterior quiere decir, que en los próximos cuatro (4) años (2017– 2020) deberán ejecutarse alrededor de 1,6 billones de pesos en proyectos de prioridad por su impacto en la solución de conflictos de movilidad y responden a las necesidades de la ciudad de manera inmediata.

****Gráfica 1. Presupuesto del Plan Integral de Movilidad Urbana – PIMU por Horizonte Temporal****

Fuente: Elaboración propia

El Plan de Acción del PIMU Visión 2028, está conformado por 10 programas a saber:

1. Accesibilidad Universal en el espacio público para peatones y población con movilidad reducida.
2. Fomento de la movilidad en Bicicleta.
3. Consolidación y fortalecimiento de la movilidad en transporte público masivo
4. Optimización y mejoramiento integral de la movilidad en transporte público individual – taxi.
5. Racionalización para la eficiencia de la movilidad en transporte privado.
6. Regulación, control y gestión inteligente del tráfico para la eficiencia de la movilidad y la seguridad vial.
7. Reducción de emisiones contaminantes generadas por fuentes móviles.
8. Cultura ciudadana para una movilidad sostenible, segura y accesible.
9. Gestión institucional.
10. Mejoramiento y desarrollo de fuentes e instrumentos de financiación de la movilidad sostenible.

La siguiente tabla resume el presupuesto global para cada uno de los 10 programas del Plan de Acción, así como el detalle por tipo de actor público (municipal, departamental o nacional) y privado.

**Tabla 1. Presupuesto del PIMU Visión 2028 por Programa y Tipo de Actor**

Fuente: Elaboración propia

Cifras en Miles de Pesos

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Programa | Municipio | Depto. | Nación | Privado | TOTAL |
| Accesibilidad Universal en el espacio público para peatones y población con movilidad reducida | 275.656.000 | - | - | - | 275.656.000 |
| Fomento de la Movilidad en Bicicleta | 102.361.000 | 6.000 | 5.000 | 9.292.000 | 111.664.000 |
| Fortalecimiento de la Movilidad en Transporte Público Colectivo | 2.690.308.150 | 1.845.061.000 | - | 145.988.500 | 4.681.357.650 |
| Optimización y Mejoramiento Integral de la Movilidad en Transporte Público Individual - Taxi | 157.321 | - | - | 181.106 | 338.427 |
| Racionalización para la Eficiencia de la Movilidad en Transporte Privado | 1.788.860.502 | 361.404.000 | 339.650.000 | 1.325.566.000 | 3.815.480.502 |
| Regulación, Control y Gestión Inteligente del Tráfico para la Eficiencia de la Movilidad y la Seguridad Vial | 161.528.000 | - | - | - | 161.528.000 |
| Reducción de Emisiones Contaminantes Generadas por Fuentes Móviles | 8.670.800 | - | - | - | 8.670.800 |
| Cultura Ciudadana para una Movilidad Sostenible, Segura y Accesible | 55.650.000 | - | - | - | 55.650.000 |
| Gestión Institucional | 46.144.200 | - | - | - | 46.144.200 |
| Mejoramiento y Desarrollo de Fuentes e Instrumentos de Financiación de la Movilidad Sostenible | 3.063.200 | 50.000 | - | - | 3.113.200 |

Con respecto al presupuesto por modo de transporte (peatón, bicicleta, transporte público colectivo optimizado, transporte público individual – taxi y transporte privado) éste asciende a 8.884.496.579.880 COP, lo que equivale al 97% del presupuesto del Plan Integral de Movilidad Urbana, el 3% restante (275.106.200.000 COP) corresponde a acciones transversales como regulación, control y gestión eficiente del tráfico, cultura ciudadana, reducción de emisiones, gestión institucional y desarrollo y mejoramiento de fuentes de financiación para la movilidad sostenible.

Del presupuesto asociado a los modos de transporte, el 52,7% (4.681.357.650.000 COP) corresponde a proyectos de transporte público colectivo (Tram-Tren), Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO, Sistema de Transporte Complementario de la Zona de Ladera y Sistema de Transporte Complementario Intermunicipal de Corta Distancia), el 42,9% (3.815.480.502.420 COP) corresponde a proyectos de transporte privado (automóvil y motocicleta), el 3,1% (275.656.000.000 COP) son proyectos para el modo no motorizado peatón, el 1,3% (111.664.000.000 COP) son proyectos para el modo de transporte no motorizado bicicleta y el 0,004% (338.427.460 COP) corresponde a proyectos para el transporte público individual – taxi.

****Gráfica 2. Presupuesto del Plan Integral de Movilidad Urbana – PIMU por Modo de Transporte****

Fuente: Elaboración propia

La siguiente gráfica permite apreciar para cada modo de transporte el horizonte temporal para la ejecución de los programas, sub-programas y proyectos. Así para los peatones, el 38,6% del presupuesto corresponde a proyectos de ejecución en el corto plazo, el 31,5% son proyectos de mediano plazo y el 29,8% son para el largo plazo; para la bicicleta el 44,4% del presupuesto es de ejecución en el corto plazo, el 41,5% en el mediano plazo y solo el 14,1% es de largo plazo. Situación contraria se observa en el transporte público colectivo y transporte privado donde la mayor parte del presupuesto (alrededor del 90% y 76% respectivamente) es de ejecución en el mediano y largo plazo. Por otro lado, las medidas propuestas para el transporte público individual – taxi son de aplicación en el corto plazo.

****Gráfica 3. Presupuesto del Plan Integral de Movilidad Urbana – PIMU por Modo de Transporte****

Fuente: Elaboración propia

Del presupuesto asociado a las acciones transversales, el 58,7% (161.528.000.000 COP) corresponde a regulación, control y gestión inteligente del tráfico, seguido del 20,2% (55.650.000.000 COP) para proyectos de cultura ciudadana, el 16,8% (46.144.200 COP) en proyectos encaminados a la gestión y fortalecimiento institucional, el 3,2% (8.670.800.000 COP) a reducir las emisiones contaminantes por fuentes móviles, y el 1,11% (3.113.200.000 COP) corresponde al mejoramiento y desarrollo de fuentes e instrumentos de financiación.

****Gráfica 4. Presupuesto del Plan Integral de Movilidad Urbana – PIMU correspondiente a Acciones Transversales****

Fuente: Elaboración propia

El presupuesto global del PIMU Visión 2028 es imputable a diversos actores, tanto públicos como privados. Así el 56% (5.132.399.173.464 COP) corresponden al municipio de Santiago de Cali, el 24,1% (2.206.521.000.000 COP) son imputables al Departamento del Valle del Cauca a través de la Gobernación del Valle, el 3,7% (339.655.000.000 COP) corresponde a recursos de la Nación a través del INVIAS y el 16,2% (1.481.027.606.416 COP) sserán aportados por el sector privado a través de cargas urbsanísticas.

****Gráfica 5. Presupuesto del Plan Integral de Movilidad Urbana – PIMU por responsables de ejecución****

Fuente: Elaboración propia

Del total del presupuesto estimado del PIMU Visión 2028, al municipio de Santiago de Cali le corresponde el 56%, es decir 5.132.399.173.464 COP, de los cuales el 28% (1.444.833.273.464 COP) corresponde a ejecución de corto plazo (1-4 años), el 58% (2.973.963.850.000 COP) para el mediano plazo (5-8 años) y el 14% (713.602.050.000 COP) para el largo plazo (9-12 años).

****Gráfica 6. Presupuesto del Plan Integral de Movilidad Urbana – PIMU imputable al Municipio de Cali por Horizonte Temporal****

Fuente: Elaboración propia

En el corto plazo (1-4 años) el municipio deberá ejecutar 1.444.833.273.464 COP, de los cuales el 50% (724.664.502.420 COP) corresponden al programa de racionalización para la eficiencia de la movilidad en transporte privado, seguido del programa de fortalecimiento del transporte público colectivo con el 31% (450.332.050.000 COP), el programa de accesibilidad universal en el espacio público para peatones y población con movilidad reducida representa el 7,3% (106.525.000.000 COP) y el fomento de la movilidad en bicicleta equivale al 3,4% (48.757.000.000 COP).

****Gráfica 7. Presupuesto de Corto Plazo del PIMU imputable al Municipio de Cali****

Fuente: Elaboración propia

En el mediano plazo (5-8 años) el municipio deberá ejecutar 2.973.963.850.000 COP, de los cuales el 73,5% (2.185.666.050.000 COP) corresponden al programa de fortalecimiento del transporte público colectivo, seguido del programa de racionalización para la eficiencia de la movilidad en transporte privado con el 20% (598.698.000.000 COP), el programa de accesibilidad universal en el espacio público para peatones y población con movilidad reducida representa el 2,9% (86.963.000.000 COP) y el fomento de la movilidad en bicicleta equivale al 1,6% (46.337.000.000 COP).

****Gráfica 8. Presupuesto de Mediano Plazo del PIMU imputable al Municipio de Cali****

Fuente: Elaboración propia

En el largo plazo (9-12 años) el municipio deberá ejecutar 713.602.050.000 COP, de los cuales el 65% (465.498.000.000 COP) corresponden al programa de racionalización para la eficiencia de la movilidad en transporte privado, seguido del programa de accesibilidad universal en el espacio público para peatones y población con movilidad reducida con el 11,5% (82.168.000.000 COP), el programa de fortalecimiento del transporte público colectivo representa el 7,6% (54.310.050.000 COP) y el programa de regulación, control y gestión inteligente de tráfico para la eficiencia de la movilidad y la seguridad vial equivale al 9,7% (69.175.000.000 COP).

****Gráfica 9. Presupuesto de Largo Plazo del PIMU imputable al Municipio de Cali****

Fuente: Elaboración propia

Con respecto a las fuentes de financiación, de acuerdo al Plan Plurianual de Inversiones del Plan de Desarrollo para el eje 2: Cali amable y sostenible, componente 2.1 Movilidad sostenible, saludable, segura y accesible que es el que recoge gran parte de los proyectos incluidos en el Plan de Acción del PIMU Visión 2028, el presupuesto en la vigencia 2017 – 2019 asciende a 555.597 millones de pesos. A ello se le suman los recursos externos de Metro Cali S.A. que para el mismo periodo alcanzan los 581.539 millones de pesos y unos recursos de crédito de la Secretaría de Infraestructura que actualmente están pendientes de aprobación por parte del Concejo Municipal por valor de 147.000 millones de pesos destinados a proyectos tales como ciclo-infraestructura, intersección a desnivel en la Calle 70 con Avenida 3 N (Sameco), intersección a desnivel en la Carrera 100 con Calle 25, ampliación de la vía Cali – Jamundí, puentes sobre el rio Lili vía Cali – Jamundí y el puente de la Avenida Ciudad de Cali sobre el río Lili.

El plan de inversiones para la vigencia 2017 – 2019 es de 1.284.136 millones de pesos, arrojando un déficit aproximado de 160.697 millones de pesos que deberán ser asignados en la vigencia 2020, año en el cual finaliza el corto plazo del PIMU Visión 2028.

**Tabla 2. Fuentes de Financiación del PIMU Visión 2028 en el Corto Plazo**

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Plan Plurianual de Inversiones del Plan de Desarrollo

Cifras en millones de pesos

|  |  |
| --- | --- |
| DETALLE | 2017 - 2019 |
| Recursos Administración Central | 557.559 |
| Recursos Externos Metro Cali S.A. | 581.539 |
| Recursos del Crédito - Secretaría de Infraestructura | 147.000 |
| TOTAL PLAN DE INVERSIONES | **1.284.136** |

Lo anterior evidencia la solidez de las fuentes de financiación para la implementación del Plan de Acción del PIMU Visión 2028 en el corto plazo (2017 – 2020) por parte de las entidades de la Administración Central responsables de la movilidad en el municipio.