



911.106.7.3915.2018

Santiago de Cali, 8 de noviembre de 2018

Honorable  
**CONCEJO MUNICIPAL**  
Santiago de Cali

Asunto: Informe del Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda del SITM-MIO.  
"FESDE" con corte al 15 de octubre de 2018.


Cordial saludo Respetados Concejales,

En cumplimiento del Artículo Cuarto del Acuerdo No. 0400, de manera atenta presentamos a continuación el Informe Mensual con corte al 15 de octubre de 2018, sobre la ejecución del Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda del SITM- MIO. "FESDE":

### **1. CONSIDERACIONES**

El artículo 33 numeral 1° de la Ley 1753 de 2015 establece que, 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.

En virtud de la Ley 1753 de 2015 surgió la Circular Conjunta del 30 de septiembre de 2016, la cual fue expedida por el Ministerio de Transporte, Departamento Nacional de Planeación, Superintendencia de Puertos y Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público y Procuraduría General de la Nación, donde se plantearon diferentes acciones con el fin de buscar la sostenibilidad de los Sistemas. En dicha circular se estipularon las siguientes cinco acciones principales: i) Una evaluación del estado del servicio, ii) Un plan de choque, iii) Un plan de mejoramiento de los sistemas para buscar la estabilización de estos y salir de la crisis, iv) Una reestructuración técnica, legal y financiera para lograr la sostenibilidad de los mismos a largo plazo a través de procesos concertados para la modificación de los contratos vigentes y, por último, v) una política de Gobierno Corporativo.

Conforme a lo anterior, mediante Acuerdo 0400 de 2016, el Concejo de Santiago de Cali, autorizó al Alcalde de Santiago de Cali para realizar un aporte al Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda (FESDE) del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Santiago de Cali -MIO- 



Por lo anterior, en Santiago de Cali se expidió el Decreto número 411.0.20.0594 del 16 de noviembre de 2016 *"Por medio del cual se crea el Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Occidente - MIO, en desarrollo de la autorización concedida en el Artículo 1 del Acuerdo 0400 de 2016"*, presentando éste las siguientes modificaciones: Decreto número 411.0.20.0686 del 16 de diciembre de 2016, Decreto número 4112.0.10.20.0096 del 10 de febrero de 2017, Decreto número 4112.0.10.20.0138 del 07 de marzo de 2017, Decreto número 4112.0.10.20.0348 del 15 de mayo de 2017, Decreto número 4112.0.10.20.0432 del 30 de junio de 2017, Decreto número 4112.0.10.20.00640 del 27 de septiembre de 2017, el Decreto número 4112.010.20.0131 del 20 de marzo de 2018, Decreto número 4112.010.20.0322 del 29 de junio de 2018, Decreto número 4112.010.20.0472 del 30 de julio de 2018, Decreto No.4112.010.20.0516 del 30 de agosto de 2018 y Decreto No.4112.010.20.

Los recursos destinados al FESDE, siguiendo estrictamente lo dispuesto en la aludida Circular Conjunta, tuvieron como norte: primero, implementar el "plan de choque" para revertir el deterioro del MIO y, segundo, implementar el "plan de mejoramiento" que permitiera estabilizar el servicio de transporte masivo, recuperar la oferta de servicio y mejorar la satisfacción de los usuarios mientras se llevaba a cabo, con los concesionarios, el proceso de reestructuración técnica, legal y financiera requerida para llegar a la sostenibilidad del Sistema MIO.

En el Marco Fiscal de Mediano Plazo 2018-2028 aprobado por el CONFIS, se previó que la Reestructuración de los contratos estaría sujeta a que existiera un acuerdo en las mesas de concertación entre Metro Cali y los Concesionarios, y que este acuerdo fuera validado por los mecanismos conciliatorios que Metro Cali y los Concesionarios de la Operación de Transporte han previsto, razón por la cual se previó continuar de manera transitoria en el año 2018, (hasta tener la respuesta de los tribunales de arbitramento sobre el acuerdo conciliatorio presentado por las partes), con el esquema FESDE planteado para el plan de estabilización de la oferta del año 2017.

El Sistema se encuentra en la etapa de reestructuración técnica, legal y financiera de los contratos de concesión prefijada en la Circular Conjunta del 30 de septiembre de 2016, con aquellos concesionarios que firmaron el modificatorio para la reestructuración, por lo que mediante el Decreto 4112.010.20.0131 del 20 de marzo de 2018, y el Decreto 4112.010.20.0472 del 30 de julio de 2018, se definió la disposición de recursos del FESDE para éstos, hasta lograr el aval del tribunal de arbitramento, situación que habilitaría el pago del diferencial tarifario, ya dentro del marco de la reestructuración prevista en el otro modificatorio.

Que a la fecha los 4 concesionarios de operación de transporte han suscrito el modificatorio de reestructuración de los contratos y recibido recursos del FESDE a partir del 20 de marzo de 2018 (en la medida que han cumplido con los requisitos y metas determinadas en el Decreto 4112.0.10.20.0472 del 30 de julio de 2018), salvo UNIMETRO, quien de manera expresa mediante el mencionado modificatorio renunció a los derechos del FESDE.

Conforme lo anterior, la no distribución de recursos durante el primer trimestre de la vigencia de 2018 y de algunas quincenas de los siguientes periodos a la fecha, han dificultado la recuperación y puesta a punto de los vehículos, así como la contratación de la mano de obra de los conductores, generando una importante reducción en la ejecución de kilómetros adicionales, lo que ha impactado de manera negativa la prestación del servicio.

De conformidad al informe técnico financiero y jurídico realizado por Metro Cali S.A. en agosto de 2018, se evidencia que la ejecución de kilómetros durante dicha vigencia tiene una tendencia negativa que de no intervenir se continuará deteriorando la calidad del servicio que se presta a los usuarios del transporte público de la ciudad,

Avenida Vásquez Cobo № 23N-59

PBX: 660 00 01 FAX 653 65 10 – metrocali@metrocali.gov.co

GD-M-01-F-08 Versión: 3.0 Fecha: 22/11/2013

Página 2 de 9



generando un retroceso en los avances logrados con la implementación del FESDE cuyo objeto ha sido revertir el deterioro del sistema.

Mediante el Decreto No. 4112.010.20.0516 del 30 de agosto de 2018, se le dio continuidad a la operación del fondo de estabilización y subsidio a la demanda del SITM – MIO, hasta la segunda quincena del mes de septiembre de 2018, mientras se avalaban los modificatorios de reestructuración por parte de los Tribunales de Arbitramento en curso.

De conformidad con el Acta No.11 del Tribunal de Arbitraje de BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A. en contra de METRO CALI S.A., el día veintiocho (28) de septiembre de 2018, se da por ejecutoriado la aprobación del Acuerdo Conciliatorio, según lo acordado por las partes con lo que quedan *“resueltas de manera definitiva las diferencias puestas de presente ante el Tribunal Arbitral en la demanda, su reforma, la contestación a la demanda y a su reforma y las excepciones presentadas por METRO CALI S.A. y, BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A, desiste de las pretensiones de su reforma a la demanda principal”*.

En virtud de lo anterior, con el aval del Tribunal de Arbitramento, a partir del 28 de septiembre entra en vigencia el pago del diferencial tarifario del acuerdo de reestructuración suscrito con BLANCO Y NEGRO S.A y al que previamente se había adherido ETM S.A.

El Tribunal de Arbitramento convocado por GIT MASIVO S.A. contra METRO CALI S.A. se encuentra en curso a la fecha, por lo anterior la fecha fijada para fallo por parte del Tribunal de Arbitramento es para el 29 de noviembre de 2018.

De conformidad con la Cláusula Primera del otrosí No. 4 del 20 de marzo de 2018 al Convenio Interadministrativo de Utilización de Vías y Operación del Sistema de Integrado de Transporte Masivo de Cali, se establece que:

**Recursos Para Cubrir El Diferencial Tarifario:** *“El Municipio se obliga a disponer de los recursos económicos apropiados en el presupuesto para cada vigencia fiscal, conforme a los valores proyectados para atender el “PLAN DE ACCIÓN PARA LA ESTABILIZACIÓN Y SOSTENIBILIDAD DEL SITM – MIO” consignado en el Capítulo IV “ACCIONES Y MEDIDAS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS METAS” del Marco Fiscal de Mediano Plazo presentando para cada vigencia fiscal, por medio del FESDE, para cubrir el diferencial entre la Tarifa Técnica del Sistema MIO y la Tarifa al Usuario.*

*Lo anterior de acuerdo con los términos prefijados en los artículos 31 y numeral 1º del artículo 33 de la Ley 1753 del 2015 (...)*

De acuerdo a lo anterior, y al otrosí No. 4 del 20 de marzo de 2018 del Convenio Interadministrativo de Utilización de Vías y Operación del Sistema de Integrado de Transporte Masivo de Cali, para cubrir el diferencial tarifario , se apropiaron recursos económicos en el presupuesto del Municipio para la vigencia 2018, por un valor de SETENTA Y OCHO MIL MILLONES DE PESOS M/CTE. (COP 78.000.000.000) en la ficha BP 17033194, de esta valor a la fecha se han transferido recursos por un valor de CUARENTA Y SEIS MIL OCHOCIENTOS TREINTA Y NUEVE MILLONES DOSCIENTOS SESENTA Y CUATRO MIL DOSCIENTOS TREINTA Y DOS PESOS M/CTE. (COP46.839.264.232).

Conforme a lo anterior se presenta la ejecución de los recursos del Fondo FESDE hasta el 27 de septiembre de 2018, en virtud del Decreto No.4112.010.20.0516 del 30 de agosto de 2018, y el pago del diferencial tarifario desde el 28 de septiembre hasta el 15 de octubre de 2018 en virtud del Decreto No.4112.010.20.0516 del 28 de septiembre de 2018:



Certificado No CO12/4526



## 1. Mejoramiento de la oferta

De acuerdo con las definiciones del Decreto mencionado, la ejecución mínima establecida, si todos los Concesionarios tuvieran derecho a recursos del FESDE, está basada en una ejecución equivalente de 161.000 km en día hábil y en el factor de expansión de cada quincena (el cual obedece a la cantidad de días de la quincena discriminados por días hábiles típicos, sábados, domingos y festivos, y días de estacionalidad).

Hasta la primera quincena de Julio solo había dos concesionarios con derecho, por lo tanto, la ejecución mínima global equivalente que debían realizar en conjunto ellos dos era de 78.826 km en día hábil (48.96%); a partir de la entrada de GIT Masivo en la segunda quincena de julio, este valor aumenta a 132.020 km (82%).

Sin embargo, los valores anteriores, estuvieron vigentes hasta la segunda quincena de agosto, toda vez que en el Decreto No. 4112.010.20.0516 del 30 de agosto, se redefine la meta de ejecución mínima en 155.000 km equivalentes en día hábil, dadas las condiciones de deterioro de la oferta que ha venido sufriendo el sistema ante la no entrega de recursos por parte del FESDE durante algunos periodos del año, tal como se describe en los considerandos del Decreto. Es así como para los tres Concesionarios con derecho a los recursos del FESDE queda definida una ejecución mínima global equivalente de 127.100 km (82%).

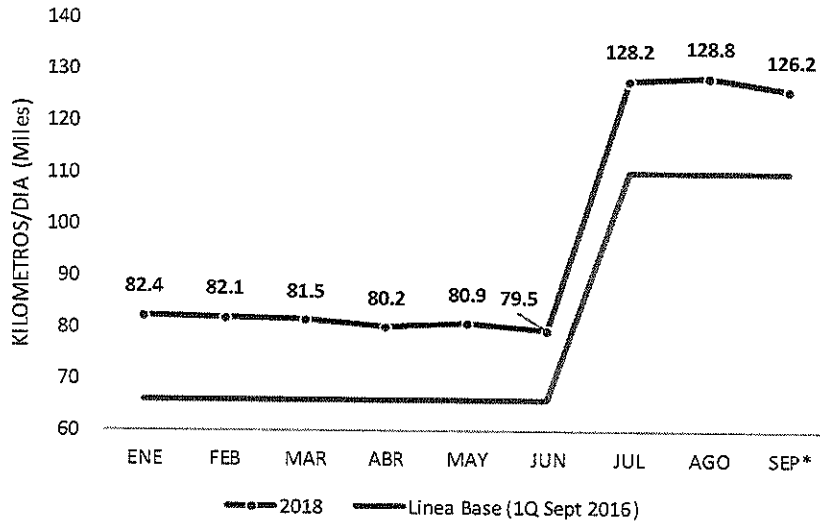
En cuanto a la base de comparación definida para el sistema, si todos los Concesionarios tuvieran derecho a los recursos del FESDE, sigue siendo de 134.573km, de acuerdo con lo que se ejecutó en septiembre de 2016, periodo que representa la línea base para la medición del FESDE, de acuerdo con lo establecido en los decretos. Con la entrada de GIT la base de comparación equivalente que deben realizar en conjunto los concesionarios pasó de 65.887 km en día hábil (48.96%), valor hasta la primera quincena de julio, a 110.350km (82%).

En la siguiente gráfica se presentan los kilómetros ejecutados en promedio día hábil, por los dos Concesionarios con derecho a los recursos del FESDE, para los meses de enero a junio de 2018, y por los tres Concesionarios para los meses siguientes, en comparación con la línea base, ambas curvas están referidas a los concesionarios con derecho según el mes. Actualmente, la ejecución de kilómetros adicionales tiene un valor mayor a los 15.000 km, en comparación con la línea base.

&

**Gráfica No.1 Kilómetros Promedio Día Hábil  
Concesionarios con Derecho FESDE enero – septiembre de 2018**



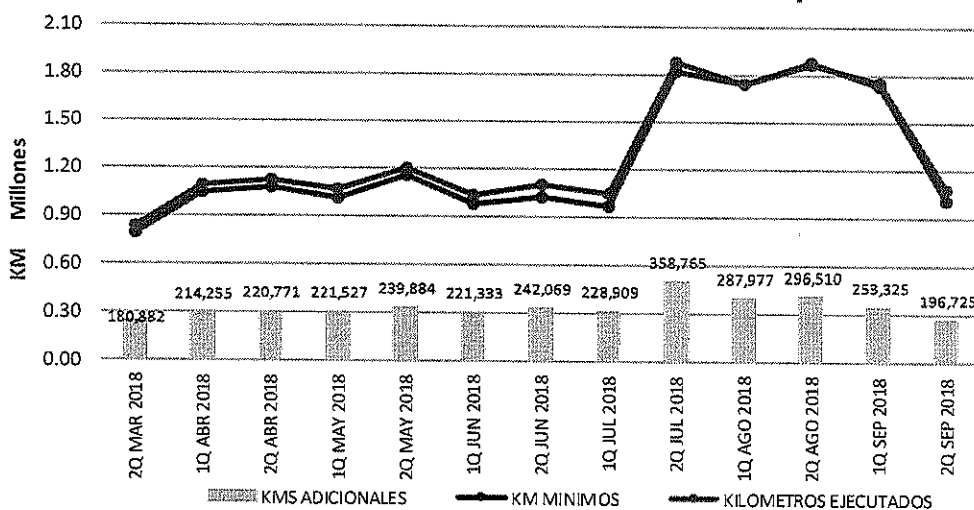


\*GIT solo tuvo derecho a los recursos en la primera quincena de septiembre

En relación con el cumplimiento de las metas en la ejecución de kilómetros en servicio, es importante aclarar que, en el Decreto No. 4112.010.20.0131, se establecieron las metas para la segunda quincena de marzo hasta la segunda quincena de junio de 2018, en el Decreto No. 4112.010.20.0322 se establecieron las metas hasta la segunda quincena del mes de julio de 2018, en el Decreto No. 4112.010.20.0472 las correspondientes a agosto y en el Decreto No. 4112.010.20.0516 las de septiembre, donde se define una ejecución mínima de kilómetros en servicio globales para cada quincena que deben superar entre los concesionarios que tengan derecho a recursos del FESDE durante la quincena evaluada y una base de comparación para los mismos.

En la siguiente gráfica se presenta el cumplimiento en la ejecución de kilómetros por quincena de los Concesionarios con derecho en cada uno, donde se compara la oferta efectivamente ejecutada (km), los kilómetros mínimos exigidos y los kilómetros adicionales ejecutados (comparados con la línea base) desde la segunda (2) quincena de marzo (del 20 al 31) hasta la segunda (2) quincena de septiembre de 2018.

**Gráfica No.2 Cumplimiento ejecución kilómetros por quincena Concesionarios con Derecho FESDE marzo 20 al 30 de septiembre de 2018**



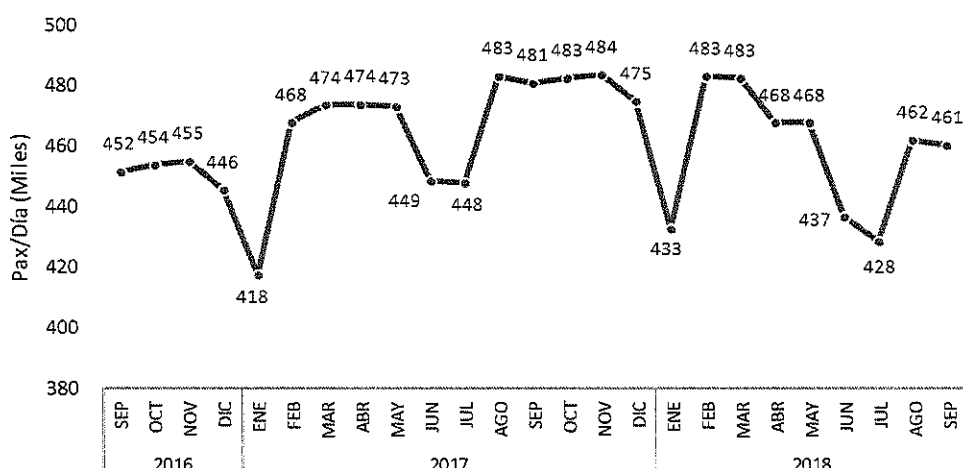


En la gráfica anterior se evidencia que hasta la primera quincena de agosto se cumplió con la ejecución mínima requerida de kilómetros globales. Sin embargo, para la segunda de agosto no se pudo lograr la meta, a pesar de aportarse al servicio casi 300.000 km adicionales. Para el mes de septiembre, nuevamente se logró el cumplimiento, dejando así sus dos quincenas un aporte al servicio de 253.325 km y 196.725 km, respectivamente, lo que representa la mejora recibida por el servicio (para la segunda quincena de septiembre GIT ya no tenía derecho a recursos y por lo tanto no se incluye en el cumplimiento de metas).

## 2. Impacto en la demanda

Se evidencia en la siguiente gráfica que, a partir de la implementación del FESDE en noviembre de 2016, se logró recuperar la demanda de pasajeros, consolidándose para el segundo semestre de 2017 más de 28.000 pasajeros adicionales en día hábil. Para 2018, a pesar que el FESDE no tuvo continuidad para los meses de enero, febrero y la mitad de marzo, la demanda de pasajeros se mantuvo por encima de los 483.000 pasajeros día hábil; desafortunadamente, desde abril, este nivel de demanda se perdió, mostrando los efectos de la oferta que venía deteriorándose con el inicio de año sin los recursos del FESDE, lo que conllevó adicionalmente al levantamiento del pico y placa al TPC (colectivo) con lo que el MIO pierde demanda.

Gráfica No.3 Demanda Promedio día hábil



Para los meses de agosto y septiembre, después de salir de la temporada de estacionalidad por vacaciones escolares y universitarias, la demanda se situó por encima de los 461.000 pasajeros promedio en día hábil, una reducción del 1.5% en comparación a como se terminó el semestre anterior.

## 3. Meta de confiabilidad

En el Decreto anteriormente mencionado se establece como meta la mejora en la confiabilidad utilizando las salidas de operación de los vehículos atribuibles directamente al vehículo o al conductor. Estas se encuentran representadas por las salidas que generan puntos en el índice de estado de flota (IE) o en el índice de operación (IO), y tiene el propósito de lograr estabilizar la oferta del servicio, es decir que menos viajes sean interrumpidos durante su ejecución.

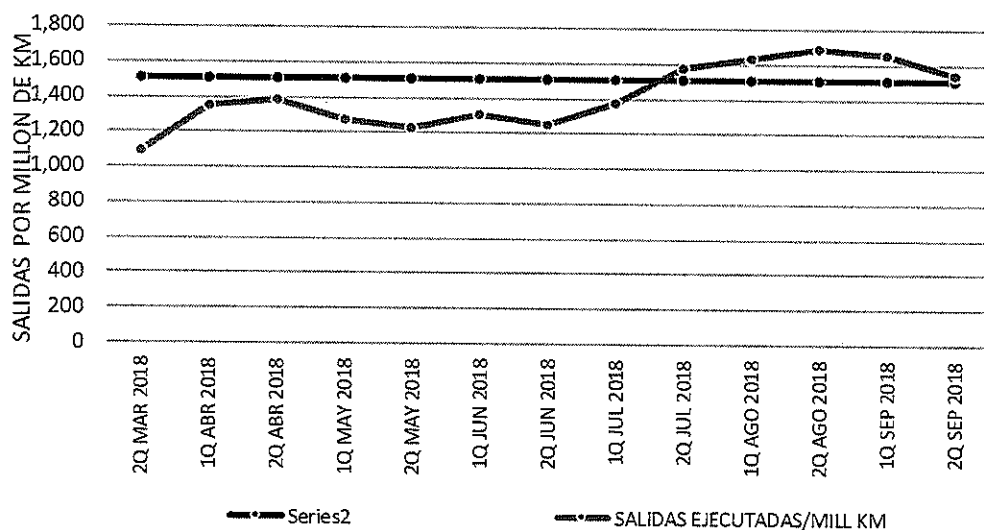




Esta meta, a diferencia de los decretos anteriores, ahora es medida en salidas por millón de kilómetros. Por lo anterior, se miden las Salidas de Operación Presentadas (en conjunto) por millón de kilómetros de los Concesionarios de Operación de Transporte (COT) que tengan derecho a recursos del FESDE durante la quincena evaluada y se compara contra la Meta de Salidas de Operación por millón de kilómetros, la cual tiene como valor fijo 1.505 salidas por millón de kilómetros para todas las quincenas.

En la siguiente gráfica se presenta el cumplimiento de las metas de salidas por millón de kilómetros por quincena por parte de los concesionarios con derecho a recursos del FESDE, contando con GIT desde la segunda quincena de julio y hasta la primera de septiembre, con lo cual se mide el cumplimiento de la meta de confiabilidad, de acuerdo con el Decreto mencionado.

**Gráfica No.4 Cumplimiento metas salidas por millón de km  
Marzo 20 al 30 de septiembre de 2018 Concesionarios con derecho FESDE**



Como se observa en la gráfica anterior, hasta la primera quincena de julio las salidas presentadas por los dos concesionarios con derecho a recursos fueron menores que la meta, logrando cumplir con la meta de confiabilidad. Sin embargo, desde la entrada de GIT Masivo, en la segunda quincena de julio, se empezaron a presentar más salidas de lo establecido en la meta; con la salida de GIT en la segunda de septiembre, las salidas presentadas por millón de kilómetros volvieron a bajar, aunque quedaron por encima de la meta.

Por tal motivo, desde la segunda quincena de julio el índice de confiabilidad, que es la razón entre Meta de Salidas de Operación por millón de kilómetros y las Salidas de Operación Presentadas (en conjunto) por millón de kilómetros, ha tomado valores menores al 100%, en el caso de la segunda de septiembre se obtuvo 97.5% (hasta la primera quincena de julio este índice tomó valor de 100%), porcentaje que afecta directamente el monto a distribuir en dicha quincena, de acuerdo al Decreto mencionado.

#### 4. Destinación de los recursos

Es importante indicar que para la ejecución de los kilómetros adicionales se ha realizado la inversión de los recursos otorgados mediante la aplicación del FESDE, cuya destinación en este período comprendido entre las quincenas del marzo 20 hasta el 27 de septiembre de

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten mark]*



2018, ha sido al menos en un 50% al mejoramiento de la disponibilidad y confiabilidad de la flota, haciendo alusión al Decreto No. 4112.010.20.0432 del 30 de junio de 2017.

**Tabla No.1**  
**Destinación Recursos Concesionarios con derecho FESDE**  
**Periodo 20 de marzo al 27 de septiembre de 2018.**

Cifras en millones de pesos

CONCESIONARIO	VALOR GRADO 2018
GIT MASIVO	4.203
BLANCO & NEGRO	7.197
ETM MASIVO	4.615
TOTAL	16.015

En relación con la destinación de los recursos, los giros han sido realizados directamente a los proveedores de BLANCO Y NEGRO, ETM y GIT MASIVO conforme al Decreto No. 4112.010.20.0322 del 29 de junio de 2018:

**Tabla No. 2**  
**PROVEEDORES BYN, ETM Y GIT MASIVO.**  
**Periodo 20 de marzo al 27 de septiembre de 2018.**

Cifras en millones de pesos

Servicio Requerido	Entrega de Recursos	%
Combustible	\$ 4.962	31,0%
Repuestos & Servicios	\$ 3.997	25,0%
Mantenimiento - Reparaciones en General	\$ 2.581	16,1%
Llantas	\$ 1.446	9,0%
Chasis	\$ 760	4,7%
Aceites, Lubricantes, Refrigerantes	\$ 777	4,8%
Otros	\$ 575	3,6%
Frenos, Motor, Dirección	\$ 209	1,3%
Lamina & Pintura	\$ 277	1,7%
Carrocería & Mantenimiento	\$ 296	1,8%
Lavado y Brillado	\$ 135	0,8%
TOTAL	\$ 16.015	100%

De conformidad con el Acta No.11 del Tribunal de Arbitraje de BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A. en contra de METRO CALI S.A., el día veintiocho (28) de septiembre de 2018, se da por ejecutoriado la aprobación del Acuerdo Conciliatorio, según lo acordado por las partes con lo que quedan *“resueltas de manera definitiva las diferencias puestas de presente ante el Tribunal Arbitral en la demanda, su reforma, la contestación a la demanda y a su reforma y las excepciones presentadas por METRO CALI S.A. y, BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A, desiste de las pretensiones de su reforma a la demanda principal”*.

En virtud de lo anterior, con el aval del Tribunal de Arbitramento, a partir del 28 de septiembre entra en vigencia el pago del diferencial tarifario del acuerdo de reestructuración suscrito con BLANCO Y NEGRO S.A y al que previamente se había adherido ETM S.A.

El Tribunal de Arbitramento convocado por GIT MASIVO S.A. contra METRO CALI S.A. se encuentra en curso a la fecha, por lo anterior la fecha fijada para fallo por parte del Tribunal de Arbitramento está fijada para el 29 de noviembre de 2018.







En relación con el pago del diferencial tarifario para los concesionarios BLANCO Y NEGRO Y ETM conforme al Decreto No. 4112.010.20.0567 del 28 de septiembre de 2018, se han realizado los siguientes giros:

**Tabla No. 3**  
**DIFERENCIAL TARIFARIO BLANCO Y NEGRO Y ETM.**  
**Periodo 28 de septiembre al 15 de octubre de 2018.**  
Cifras en millones de pesos

CONCESIONARIO	DIFERENCIAL TARIFARIO
BLANCO Y NEGRO MASIVO S.A	\$ 1.281
ETM S.A	\$ 810
TOTAL	\$ 2.091

En el período del 28 de septiembre al 15 de octubre de 2018 se ha pago por diferencial tarifario a los Concesionarios Blanco y Negro Masivo S.A y ETM de conformidad con la expresión establecida en el numeral 7.31 del otrosí modificatorio \$2.091 millones de pesos.

Cualquier información adicional con gusto será suministrada.

Sin otro particular,

  
**INGRID OSPINA REALPE**  
VICEPRESIDENTA EJECUTIVA

Proyectó: Johanna Massó Raffal – Contratista Dirección Financiera y Administrativa  
Jean Pierre Ceballos – Contratista Dirección Financiera y Administrativa  
Felipe Ortiz – Jefe de Oficina de Evaluación de Operación  
Revisó: Gustavo Hoyos Segovia – Jefe de Oficina Gestión Financiera  
Luis Felipe García Aladín – Director de Operaciones



