



911.106.7.951.2018

Santiago de Cali, 14 de marzo de 2018

Señor

**HERBERT LOBATÓN CURREA**

Secretario General

**CONCEJO DE SANTIAGO DE CALI**

Asunto: Respuesta proposición No. 004.

Cordial Saludo,

Dando cumplimiento a la proposición No. 004 presentada por el Honorable Concejal CARLOS ANDRES ARIAS RUEDA, coadyuvada por los Honorables Concejales: FERNANDO ALBERTO TAMAYO, RICHARD RIVERA CAMPO y FLOWER ENRIQUE ROJAS TORRES, en la sesión Plenaria del día 2 de marzo de 2018, se procede a dar respuesta en los siguientes términos:

**1. Sírvase informar el estado técnico mecánico actual de la flota de buses que prestan el servicio de transporte masivo, discriminando la empresa.**

R/ Dentro de la carpeta digital de nombre "Anexo 1. Documentación vigente RTM" se encuentran los certificados de la revisión técnico mecánico de cada uno de los vehículos que están activos para prestar el servicio de transporte a la ciudad (857). De los 916 vehículos vinculados al SITM MIO, 857 vehículos tienen el certificado (RTM)<sup>1</sup> vigente. Los otros 59 vehículos (que no aparecen en la tabla 1 que se encuentra a continuación) están fuera de servicio, por lo tanto no tienen certificado (RTM), lo que hace que no cumplan con el protocolo legal contractual y estén inhabilitados para operar. &

---

<sup>1</sup> Revisión Técnico Mecánica



**Tabla 1. Vehículos Activos del SITM-MIO**

Tipo de vehículo	Vehículos Activos				
	Git Masivo SA	Blanco y Negro SA	Etm S.A	Unimetro S.A	Total
Articulado	67	60	38	20	185
Padrón	177	160	83	76	496
Complementario	54	55	39	28	176
<b>Total</b>	<b>298</b>	<b>275</b>	<b>160</b>	<b>124</b>	<b>857</b>

En el anexo citado se encuentran los certificados por Concesionario (Git Masivo SA, Blanco y Negro SA, ETM SA y Unimetro SA) y discriminado por tipo de vehículo (1. Articulado, 2. Padrones y 3. Complementarios). Adicional se encuentra archivo digital de nombre “Base de Datos central SITM MIO”, en el cual se relaciona el concesionario, número de vehículo, placa, número de RTM y fecha de vencimiento RTM.

**2. Sírvase indicar cuántos buses del sistema masivo se encuentran en circulación, cuántos están fuera de cuántos han dejado de operar en el año 2018, comparando con el mes de diciembre de 2017.**

R/ En la tabla 2 se detallan los buses operativos en promedio por Concesionario de Operación de Transporte para los meses de diciembre de 2017, enero y febrero de 2018.

**Tabla 2. Buses Operativos en promedio por Concesionario operador de Transporte.**

Mes de Operación	Promedio de buses operativos				
	GIT	BYN	ETM	UNM	TOTAL
Diciembre 2017	287	274	160	109	<b>830</b>
Enero 2018	291	272	160	114	<b>837</b>
Febrero 2018	288	266	157	104	<b>815</b>

En la tabla 3 se detallan los buses no operativos en promedio por Concesionario de Operación de Transporte para los meses de diciembre de 2017, enero y febrero de 2018.



Tabla 3. Buses no operativos en promedio por Concesionario operador de Transporte.

Mes de Operación	Promedio de buses operativos				
	GIT	BYN	ETM	UNM	TOTAL
Diciembre 2017	25	4	2	55	86
Enero 2018	21	6	2	50	79
Febrero 2018	24	12	5	60	101

3. Sírvese indicarme cuáles fueron las causas técnico mecánicas que originaron que un bus articulado del masivo se incendiara en la vía Cali – Jamundí y cómo es posible llegar a esta situación sin la debida vigilancia y control por parte de METRO CALI , cuando los recursos del FESDE son precisamente para que este tipo de situaciones no ocurran .

R/ Metro Cali S.A. le solicitó al Concesionario GIT Masivo S.A. el 02 de marzo de 2018 mediante el oficio número 914.102.2782.2018 un informe técnico de revisión y diagnóstico por parte del cuerpo de bomberos, la aseguradora y el fabricante del vehículo articulado número 11007. El día 12 de marzo de 2018 se recibió en las oficinas de Metro Cali S.A. la contestación del oficio por parte del Concesionario GIT Masivo S.A. identificada con número de radicado 46792 de Metro Cali S.A., donde nos informa lo siguiente: *"la investigación del hecho se encuentra actualmente en curso y los informes que deben expedir las respectivas entidades señaladas en su comunicación, deberán ser entregados en los siguientes 15 días hábiles aproximadamente..."*. En el anexo digital de nombre "Anexo 2. Comunicaciones Git Masivo S.A – Tema vehículo 11007" se encuentran los oficios mencionados.

Por lo anterior, estamos a la espera del informe técnico, cuando se obtenga se les estará enviando una copia para su información y claridad en los hechos.

Es importante precisar que la vigilancia y el control que ejerce Metro Cali S.A. a cada uno de los vehículos se da en el marco del cumplimiento de los protocolos





contractuales<sup>2</sup> (técnico, legal, tecnológico y de imagen), lo que se detalla en el siguiente punto.

En cuanto al uso que dieron los concesionarios de operación de transporte a los recursos provenientes del Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda, se presenta a continuación en la tabla 3 la distribución de estos en los distintos rubros, donde se observa la importante designación a temas de mantenimiento de la flota.

**Tabla 3.** Distribución de los recursos del FESDE (millones de pesos) periodo Julio a diciembre de 2017

Servicio Requerido	Entrega de Recursos	%
Combustible	\$ 6.532	39,8%
Repuestos y Servicios	\$ 4.688	28,6%
Mantenimiento - Reparaciones en General	\$ 1.295	7,9%
Chasis	\$ 839	5,1%
Lamina & Pintura	\$ 485	3,0%
Aceites, Lubricantes, Refrigerantes	\$ 461	2,8%
Transmisiones	\$ 94	0,6%
Lavado y Brillado	\$ 147	0,9%
Llantas	\$ 1.501	9,2%
Otros Servicios	\$ 357	2,2%
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 16.398</b>	<b>100%</b>

**4. Sírvase indicar cuál es el modelo administrativo de METRO CALI, para supervisar el estado de los buses, y por qué nunca hubo una alarma sobre el vehículo incendiado.**

R/ A continuación, se describen los procedimientos del Manual de Operaciones del SITM-MIO que se tiene en cuenta para realizar las actividades gestión e inspección de los autobuses del SITM-MIO.

<sup>2</sup> De conformidad a los apéndices que hace parte del contrato de Concesión.



1. **Procedimiento GO-3-P-01 Gestión del Certificado de Operación**, el cual establece los requisitos para la expedición, suspensión, reanudación y renovación del certificado de operación de los autobuses requeridos por el SITM-MIO, propendiendo que cada autobús que se disponga para la operación de transporte cumpla con las especificaciones técnicas, legales, tecnológicas y de imagen definidas por Metro Cali S.A. de acuerdo con lo establecido en el apéndice 2, 5, 6 y 7 del contrato de concesión.

De acuerdo con lo anterior, el Concesionario Operador de Transporte presentará ante personal de operaciones de Metro Cali S.A. las certificaciones de los fabricantes o proveedores de los autobuses fabricados, en la que acredite que dichos autobuses cumplen con los protocolos contractuales y pondrá a disposición el autobús para que Metro Cali realice la inspección de los requisitos contractuales, una vez se evidencie cumplimiento, se procede a emitir el certificado de operación con una vigencia de 1 año y en caso contrario no se expedirá el mencionado certificado y el ccesionario deberá solicitar una nueva inspección.

2. **Procedimiento GO-2-P-02 Inspección Rutinaria de Flota Del SITM – MIO** cuyo objetivo es realizar la inspección de la flota del SITM-MIO al inicio y durante la operación, de acuerdo con los protocolos establecidos por Metro Cali S.A. y generar los reportes que determinan el índice del estado de los autobuses (IE).

Para la ejecución del presente procedimientos se tienen establecidos los criterios de restricción de flota para las fallas que pueden ocasionar un servicio no conforme registrados en el anexo 2 del mencionado procedimiento. GO-2-P-02-F-01 criterios de inspección de flota y en el anexo 3 del mencionado procedimiento. GO-2-P-02-F-02 condiciones para restricción en la inspección rutinaria de flota del SITM – MIO. Los vehículos serán restringidos de la operación, cuando exista incumplimiento de los protocolos legal, técnico, tecnológico, de imagen y los criterios establecidos de fallas de flota que generen no conformidad para la operación del SITM-MIO.

Una vez el inspector de operaciones de Metro Cali identifique la falla del vehículo, se procede a reportar las novedades identificadas al centro de control de la operación y se generan los casos necesarios en la herramienta de gestión de incidentes- HGI. El Concesionario Operador de Transporte deberá surtir los procesos de realizar el diagnostico, reparación, verificación y liberación de los





vehículos que presente no conformidad, teniendo en cuenta el principio de responsabilidad y buena fe que garantice la confiabilidad de la flota para la prestación del servicio, al igual que deberá verificar que toda intervención por falla de flota quede resuelta a través de una orden de trabajo al vehículo, la cual deberá quedar registrada en el mecanismo de registro del Concesionario Operador de Transporte y el número de la orden de trabajo deberá quedar registrada en la solución del caso registrado en la Herramienta de Gestión de Incidentes-HGI, estos incidentes deberán cumplir con el tratamiento completo en la mencionada herramienta de gestión y el Concesionario Operador de Transporte deberá dejar las evidencias y soportes de las acciones preventivas y correctivas realizadas a los vehículos, con el fin de que Metro Cali S.A. pueda realizar trazabilidad mediante la supervisión de la flota.

Metro Cali S.A. realiza el seguimiento al desempeño de la flota mediante la aplicación de métodos, herramientas estadísticas y análisis de la información, la cual permite procesar información histórica de kilómetros en servicio y fallas reportadas en la bitácora operativa de cada uno de los vehículos vinculados al SITM-MIO, para un periodo de tiempo determinado. Como resultado, se obtienen estadísticas del desempeño e indicadores de confiabilidad de la flota de manera que se pueda determinar los parámetros necesarios para el seguimiento al desempeño de la flota y a propender por mejorar la confiabilidad de la flota del SITM-MIO.

En cuanto a por qué no hubo una alarma, se considera pertinente esperar el dictamen de las entidades que determinan las causas del incidente. Sin embargo, dentro de sus actividades de supervisión a este vehículo, mantenía activo el certificado de operación, dado que dentro del seguimiento, este no presentaba novedades que justificaran la cancelación del Certificado de Operación.

**5. Sírvase indicar cuál es la vida útil de los buses del sistema en cuanto a kilómetros garantizados por el fabricante, y explique las razones técnicas y jurídicas que sustentaron el alargue de la vida útil de dichos buses y cuáles fueron los kilómetros adicionales.**

R/ En la *Cláusula 66 – Exclusión de Autobuses del Sistema MIO*, del contrato firmado en 2006 se manifiesta lo siguiente:





Los autobuses Articulados, padrones y complementarios solo podrán mantenerse vinculados al servicio si poseen el Certificado de Operación vigente, de acuerdo con lo previsto en el presente contrato de Concesión y en los reglamentos y manuales expedidos por Metro Cali S.A. vigentes y los que adopte en el futuro.

Sin perjuicio de lo anterior, Metro Cali S.A. mediante la cancelación del certificado de Operación, excluirá del servicio, sin indemnización alguna, los autobuses que presentes una o varias de las siguientes situaciones:

66.1 Haber recorrido un número de kilómetros superior a lo establecido en la tabla siguiente, o tener un tiempo de operación superior al establecido en la tabla siguiente, para cada uno de los tipos de autobuses que conforman a la flota.

TIPO DE AUTOBUS	KILÓMETROS MÁXIMOS	TIEMPO MÁXIMO
Articulados	1.100.000	12 años
Padrones	850.000	12 años
Complementarios	650.000	12 años

Para el contrato modificadorio firmado el 18 de diciembre de 2014, se sustituyó este numeral 66.1 de la cláusula 66 del Contrato de Concesión, sobre la exclusión de autobuses del Sistema MIO, con el siguiente texto:

66.1 Haber recorrido un número de kilómetros superior o tener un tiempo de operación regular superior a lo establecido en la tabla siguiente, para cada uno de los tipos de autobuses que conforman la Flota. Este kilometraje será resultante de la medición por odómetro, a partir de la expedición de su tarjeta de operación.

TIPO DE AUTOBUS	KILÓMETROS MÁXIMOS	TIEMPO MÁXIMO
Articulados	1.400.000	15 años
Padrones	1.100.000	15 años
Complementarios	900.000	15 años

Esta modificación del Otrosí de 2014 implica que se le extendía la vida útil contractual a los vehículos. Sin embargo, una vez los vehículos lleguen al kilometraje, o edad <sup>2</sup>





estipulada inicialmente en el contrato de concesión, se le exigió al Concesionario acreditar ante Metro Cali S.A., mediante certificación de un tercero idóneo, que los vehículos fueron sometidos al mantenimiento preventivo, correctivo y/o Overhaul. Lo anterior, deja constancia que el funcionamiento de los vehículos se encuentra adecuado y cumple en su totalidad con los términos exigidos en el contrato de concesión y los protocolos correspondientes. Así mismo, la certificación debe indicar que los mismos cumplen con condiciones de seguridad para los usuarios.

**6. Sírvasse indicar cuántos transportadores quedaron pendientes por el pago por concepto de chatarrización y a cuánto asciende la deuda.**

R/ De acuerdo con lo solicitado, y considerando que este es un tema de competencia de los Concesionarios Operadores de Transporte, de acuerdo con sus obligaciones contractuales, se ha dado traslado de este punto a ellos cuatro a través de la comunicación 914.901.2018 del 12 de marzo de 2018, con el fin de que los mencionados atiendan dentro su competencia este interrogante. En el anexo digital de nombre "Anexo 3. Remisión por competencia Concesionarios" se encuentra el oficio remitido a los Concesionarios.

**7. ¿Cuáles son los motivos para dilatar el levantamiento del pico y placa para el transporte público, mientras la piratería continua campante manejando amplios sectores?**

R/ La entidad ha estimado la magnitud de afectación del servicio en función del número de vehículos puestos en operación para las horas pico, cuantificando la cantidad de usuarios afectados y definiendo un grupo de estrategias para mitigar los efectos negativos que se desencadenen en esa eventualidad y por las que podrá optar el Centro de Control en función de la flota disponible, así como algunas acciones que se le recomienda a la Secretaría de Movilidad. De esta manera se ha establecido que por cada Plan de Servicios de Operación el desarrollo de un *Documento Técnico* que se entrega a la Secretaría de Movilidad que describe los momentos de afectación y las estrategias por las que podrá optar el Sistema MIO y las que recomienda a la Secretaría.







Adicional a lo anterior, el primer día hábil de cada semana se envía a la Secretaría de Movilidad un informe en el que se reporta el balance de la operación de la semana inmediatamente anterior, con el fin de que la Secretaría pueda tomar decisiones complementarias de cara a la prestación del servicio de transporte público de la ciudad. El reporte incluye tres aspectos: (1) para cada día, el número de autobuses en operación durante la hora pico de la mañana y de la tarde (2) el número de buses en operación para cada franja horaria del día para cada uno de los días de la semana con el objetivo de identificar durante las diferentes franjas horarias los niveles de afectación en el servicio, y (3) la gestión semanal del Centro de Control a través de estrategias de regulación de rutas entre las que se incluye el número de cambios de vehículos entre rutas, gestión de flota cuando una ruta se ve afectada por incumplimientos en su misma ruta, maniobras asociadas a la condiciones de tráfico, novedades atribuibles al estado de flota, programación y comportamiento de personal, acciones y vandalismos.

El balance de la operación semanal, es presentado y analizado en el marco de la *Mesa de Contingencia*, en donde se evalúan las acciones a tomar para garantizar el servicio de transporte público de pasajeros.

Por lo tanto, de acuerdo a los escenarios que construyó Metro Cali S.A y acuerdo al grado de afectación del servicio, a la fecha no hemos llegado al nivel de afectación durante un periodo de tiempo prolongado que lleve a tomar la decisión del levantamiento del pico y placa.

Cordialmente,

**INGRID OSPINA REALPE**

Vicepresidente - Suplente en la Presidencia de Metro Cali S.A.

Proyectó/ Elaboró:

Jorge Vergara – Contratista Presidencia  
Felipe Ortiz – Jefe Oficina Evaluación de la Operación  
Carlos Vega – Jefe de Oficina de Control de la Operación  
Diego Fernando Rivera – Contratista Dirección de Operaciones

Revisó:

Alejandra Rodas Gaiter – Contratista Presidencia  
Paola Andrea Mejía – Secretaria General y de Asuntos Normativos



