



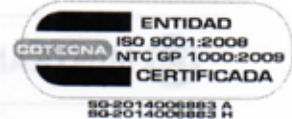
MINTRANSPORTE

NIT.899.999.055-4



TODOS POR UN
NUEVO PAÍS

PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20162100142871



28-03-2016

Bogotá, 28-03-2016

Doctor

RAMIRO VARELA M

Carrera 4 No. 8-39

Cali-Valle del Cauca

Asunto: Respuesta Derecho de Petición con radicado No. 20163210147882.

Respetado Doctor:

En atención al derecho de petición con el radicado de la referencia, nos permitimos dar respuesta a cada uno de sus interrogantes de la siguiente forma:

1. **“Cómo califica la calidad que ofrece el sistema de transporte masivo en Colombia, indicando Bogotá, Cali, Pereira, Cartagena, Barranquilla y Bucaramanga.”**

Respuesta: La calificación de la calidad de los Sistemas de Transporte se determina a través de diferentes mecanismos, en Bogotá se realiza un estudio cuyo objetivo es la estructuración, elaboración, toma de información a través de encuestas personalizadas (no telefónicas), evaluación y cálculo de la satisfacción del usuario con el desempeño operativo de cada uno de los Operadores Troncales y/o Operadores Alimentadores y/o Operadores Zonales del Sistema Integrado de Transporte Público así como la satisfacción del usuario con los demás componentes del Sistema, tales como, estaciones, venta de tarjetas, buses alimentadores, seguridad, información al usuario, opciones de movilidad, entre otros, de acuerdo con las disposiciones técnicas que en la materia determine TransMilenio S.A.

Los estudios de satisfacción se utilizan como método de evaluación de un servicio por parte de sus usuarios. La evaluación se realiza por medio de indicadores cuya construcción depende de la importancia que cada entrevistado asigne indirectamente a los atributos que intervienen en el proceso.

En lo relacionado con Cali, para establecer una medición de la calidad de servicio en el sistema, la operación del Sistema MIO, debe cumplir con los estándares de calidad y eficiencia que define METRO CALI S.A.

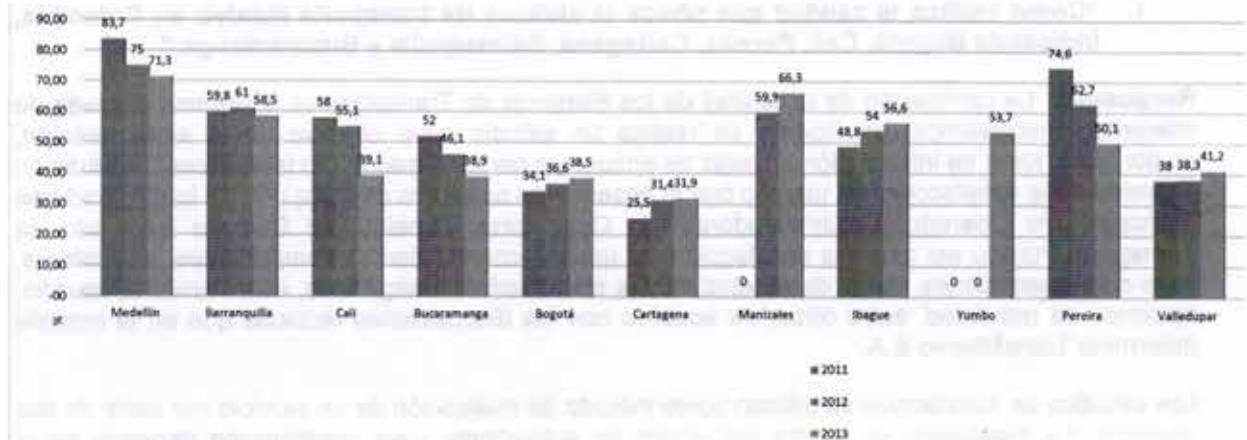
Metrocali utiliza indicadores de calidad de desempeño, y tiene definidos unos parámetros para cuantificar y calificar la calidad del servicio del Sistema MIO, estos incluyen múltiples variables relacionadas con el cumplimiento, regularidad, operación y estado de los vehículos. Estas variables se condensan en 4 índices que, ponderados, dan como resultado el Indicador de Calidad de Desempeño que se presenta en la siguiente gráfica.



Índice	Peso	Ecuación	Definiciones	Fuente de Datos
Cumplimiento	35%	$IC_i = \frac{KmE_i}{KmP_i}$	KmE_i : Kilometraje ejecutado KmP_i : Kilometraje programado	Acta Liquidación de Kilómetros
Regularidad	25%	$IR_i = \frac{CIR_i}{CT_i}$	CIR_i : Pasos regulares CT_i : Total de Pasos	Plataforma SIUR (Datagramas y Logs)
Operación	25%	$IO_i = \frac{PFO_i}{KS_i}$	PFO_i : Puntos fallas en operación KS_i : Kilometraje en servicio	Bitácora Conciliada
Estado Flota	15%	$IE_i = \frac{PFE_i}{KS_i}$	PFE_i : Puntos fallas en flota KS_i : Kilometraje en servicio	Bitácora Conciliada

Por otra parte, de acuerdo con la consulta al informe de calidad de vida de la red de ciudades "cómo vamos" se tiene un reporte de la satisfacción de los ciudadanos con relación con el medio de transporte que utilizan, del cual se destaca que en promedio el 49% de los ciudadanos está satisfecho con el medio de transporte que más utiliza, el cual involucra las ciudades de Medellín, Barranquilla, Cali, Bucaramanga, Bogotá Cartagena, Manizales, Ibagué, Yumbo, Pereira y Valledupar.

Ilustración 1. Porcentaje de ciudadanos que se siente satisfecho o muy satisfecho con el medio de transporte que utilizan. Años 2011 a 2013



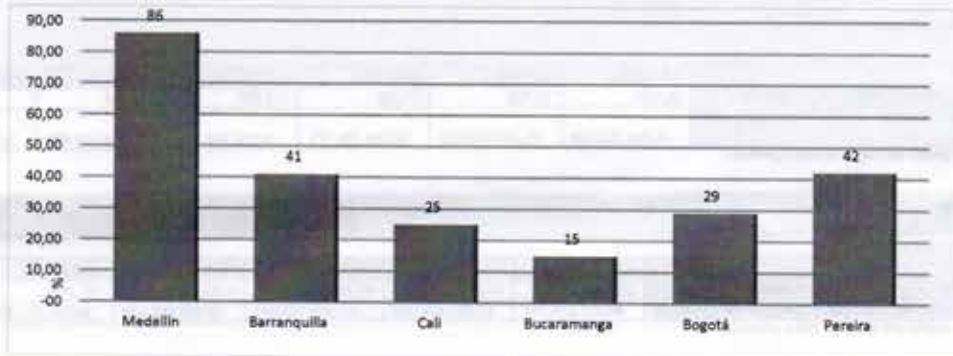
Fuente: Informe de calidad de vida red de ciudades Cómo Vamos 2011-2013
Nota: Manizales Cómo Vamos aplicó por primera vez la encuesta en el año 2012 y Yumbo Cómo Vamos en 2013

Este mismo informe considera que en todas las ciudades el principal modo de transporte es el público colectivo y Masivo.

De acuerdo con lo anterior las ciudades con mayores niveles de aceptación entre 2011 y 2013 son Medellín, Manizales, Pereira y Barranquilla.

De igual manera, el informe incluye un componente de la satisfacción sobre el medio de transporte más frecuente, de forma particular, para el transporte masivo en el año 2013 se tienen los siguientes resultados.

Ilustración 2. Satisfechos con el modo de transporte que usan más frecuentemente. Año 2013



Fuente: Informe de calidad de vida red de ciudades Cómo Vamos 2011-2013

2. “Cómo ha sido la cobertura del transporte masivo para el mismo periodo, precisar con los usuarios movilizados en esas ciudades vs la inversión”

Respuesta: En respuesta a su solicitud, a continuación se presenta la cobertura que han tenido los sistemas a lo largo de su implementación y operación:

Pasajeros Movilizados Vs Pasajeros Proyectados por movilizar en los Sistemas Integrados de Transporte Masivo SITM (Pasajeros / Día) Período 2010 - 2015								
CIUDADES y PROYECTOS	Demanda Proyectada	PASAJEROS MOVILIZADOS	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Barranquilla - TRANSMETRO	305.000	Pasajeros Movilizados	20.603	54.565	84.284	91.702	108.739	111.292
		% Cobertura	7%	18%	28%	30%	36%	36%
Bogotá - TRANSMILENIO	1.750.000	Pasajeros Movilizados	1.554.977	1.618.108	1.677.996	2.056.302	2.159.966	2.453.890
		% Cobertura	89%	92%	96%	118%	123%	140%
Bucaramanga - METROLINEA	382.000	Pasajeros Movilizados	51.303	50.485	67.550	121.537	137.453	137.431
		% Cobertura	13%	13%	18%	32%	36%	36%
Cali - METRO CALI MIO	960.000	Pasajeros Movilizados	219.338	310.306	413.025	481.013	470.169	481.062
		% Cobertura	23%	32%	43%	50%	49%	50%
Cartagena - TRANSCARIBE	452.000	Pasajeros Movilizados						
		% Cobertura						
Medellín - METROPLUS	249.200	Pasajeros Movilizados		17.545	38.326	50.965	125.222	137.151
		% Cobertura		7%	15%	20%	50%	55%
Pereira - MEGABUS	140.000	Pasajeros Movilizados	108.355	106.045	96.869	95.736	91.499	96.795
		% Cobertura	77%	76%	71%	68%	65%	69%
Soacha TRANSMILENIO	65.000	Pasajeros Movilizados				34.290	70.034	78.254
		% Cobertura				53%	108%	120%

Fuente: Elaboración propia con datos de Entes Gestores.

Complementando la respuesta a su solicitud, se relacionan a continuación los pasajeros movilizados diarios en promedio anual vs los desembolsos realizados de cada proyecto SITM en operación.

Fecha de inicio de operación: 01/03/2009							
MIO - CALI							
MES	AÑO 2009	AÑO 2010	AÑO 2011	AÑO 2012	AÑO 2013	AÑO 2014	AÑO 2015
PROM ANUAL PASAJEROS DIARIOS MOVILIZADOS	98.706	219.338	310.306	413.025	481.013	470.169	481.062
RECURSOS DESEMBOLSADOS (Nación y Territorio - Pesos 2014)	113.473.716.534	121.123.860.088	134.506.267.753	117.875.447.305	7.480.490.770	12.458.083.347	12.114.562.798
Fuente: Elaboración propia con datos de entes gestores.							
Fecha de inicio de operación: 10/07/2010							
TRANSMETRO- BARRANQUILLA							
MES	AÑO 2010	AÑO 2011	AÑO 2012	AÑO 2013	AÑO 2014	AÑO 2015	
PROM ANUAL PASAJEROS DIARIOS MOVILIZADOS	20.603	54.565	84.284	91.702	108.739		111.292
RECURSOS DESEMBOLSADOS (Nación y Territorio - Pesos 2014)	82.797.553.091	21.699.214.519	93.092.783.928	110.502.391.743	6.659.756.400		42.662.204.264
Fuente: Elaboración propia con datos de entes gestores.							

Fecha de inicio de operación: 28/02/2010						
METROLINEA- BUCARAMANGA						
MES	AÑO 2010	AÑO 2011	AÑO 2012	AÑO 2013	AÑO 2014	AÑO 2015
PROM ANUAL PASAJEROS DIARIOS MOVILIZADOS	51.303	50.485	67.550	121.537	137.453	139.071
RECURSOS DESEMBOLSADOS (Nación y Territorio - Pesos 2014)	18.066.369.059	76.248.546.927	42.066.305.171	29.315.748.135	14.618.118.270	14.370.771.467

Fuente: Elaboración propia con datos de entes gestores.

Fecha de inicio de operación: 22/12/2011					
METROPLUS - MEDELLÍN					
LINEAS 1 Y 2 BRT CUENCAS 3 Y 6					
MES	AÑO 2011	AÑO 2012	AÑO 2013	AÑO 2014	AÑO 2015
PROM ANUAL PASAJEROS DIARIOS MOVILIZADOS	17.545	38.326	50.965	125.222	137.345
RECURSOS DESEMBOLSADOS (Nación y Territorio - Pesos 2014)	48.091.593.793	63.951.423.293	112.879.148.051	19.695.665.128	20.349.571.477

Fuente: Elaboración propia con datos de entes gestores.

Fecha de inicio de operación: 21/08/2006										
PEREIRA										
MES	AÑO 2006	AÑO 2007	AÑO 2008	AÑO 2009	AÑO 2010	AÑO 2011	AÑO 2012	AÑO 2013	AÑO 2014	AÑO 2015
PROM ANUAL PASAJEROS DIARIOS MOVILIZADOS	70.010	100.131	106.458	110.632	108.355	106.045	98.869	95.736	91.499	96.435
RECURSOS DESEMBOLSADOS (Nación y Territorio - Pesos 2014)	39.000.538.487	76.033.321.980	12.092.306.528	3.454.938.890	7.297.537.210	24.820.499.537	7.827.621.890	7.374.618.371	6.299.114.761	3.843.033.166

Fuente: Elaboración propia con datos de entes gestores.

Fecha de inicio de operación: 18/12/2000																
TRANSMILENIO																
MES	AÑO 2000	AÑO 2001	AÑO 2002	AÑO 2003	AÑO 2004	AÑO 2005	AÑO 2006	AÑO 2007	AÑO 2008	AÑO 2009	AÑO 2010	AÑO 2011	AÑO 2012	AÑO 2013	AÑO 2014	AÑO 2015
PROM ANUAL PASAJEROS DIARIOS MOVILIZADOS		380.707	673.631	751.269	881.962	981.475	1.140.614	1.257.548	1.366.735	1.477.433	1.554.977	1.618.108	1.677.996	2.056.302	2.159.986	2.257.814
RECURSOS DESEMBOLSADOS (Nación y Territorio - Pesos 2014) *	206.215	273.948	302.974	370.878	411.550	403.151	440.473	493.273	486.114	595.694	545.071	387.243	520.786	534.966	513.242	198.

Fuente: Elaboración propia con datos de entes gestores. *Millones de pesos

3. "Cómo ha sido la inversión de la Nación en los SITM, indicando programas para los mismos periodos en Cali, Bogotá, Medellín, Pereira, Cartagena, Barranquilla y Bucaramanga"

Respuesta: A continuación se relacionan los perfiles de aportes de cada proyecto (pesos constantes 2014- actualizados a diciembre 31 de 2015), en los que se identifican las fuentes que respaldan la financiación de estos, de acuerdo con lo establecido en los convenios de cofinanciación y su estado de ejecución:

MIO - Cali

FUENTE		2.006	2.006	2.007	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	2.015	2.016	2.017	2.018	2.019	2.020	TOTAL
Nación	Perfil de aportes	\$224.897	\$	\$	\$79.532	\$81.093	\$99.145	\$108.249	\$88.764	\$	\$72.434	\$67.801	\$62.647	\$38.830	\$	\$	\$	\$1.290.615
	Desembolsos	\$224.897	\$	\$	\$79.532	\$81.093	\$99.145	\$108.249	\$88.764	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$1.048.903
	% recursos desembolsados	100%			100%	100%	100%	100%	100%	100%	0%	0%	0%	0%				81%
Territorio	Perfil de aportes	\$36.823	\$35.609	\$29.375	\$30.783	\$32.381	\$21.977	\$26.257	\$29.112	\$7.403	\$12.409	\$12.052	\$12.242	\$16.447	\$15.163	\$16.475	\$27.231	\$553.847
	Desembolsos	\$36.823	\$35.609	\$29.375	\$30.783	\$32.381	\$21.977	\$26.257	\$29.112	\$7.480	\$12.458	\$12.115	\$	\$	\$	\$	\$	\$399.377
	% recursos desembolsados	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	101%	100%	101%	0%	0%	0%	0%	0%	72%
Total (Nación + Territorio)	Perfil de aportes	\$261.720	\$35.609	\$29.375	\$110.315	\$113.474	\$121.122	\$134.506	\$117.875	\$7.403	\$84.843	\$79.853	\$74.889	\$55.277	\$15.163	\$16.475	\$27.231	\$1.844.462
	Desembolsos	\$261.720	\$35.609	\$29.375	\$110.315	\$113.474	\$121.122	\$134.506	\$117.875	\$7.480	\$12.458	\$12.115	\$	\$	\$	\$	\$	\$1.448.280
	% recursos desembolsados	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	101%	15%	15%	0%	0%	0%	0%	0%	79%

Fuente: Elaboración propia con datos de entes gestores.



MINTRANSPORTE

NIT. 899.999.055-4



TODOS POR UN
NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN



TRANSMILENIO - Bogotá

FUENTE		2.000	2.001	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008
Nación	Perfil de aportes convenio de cofinanciación y Otrosí	\$206.215	\$123.941	\$152.238	\$205.764	\$230.887	\$197.193	\$245.558	\$306.635	\$309.860
	Recursos Desembolsos	\$206.215	\$123.941	\$152.238	\$205.764	\$230.598	\$197.193	\$245.558	\$306.635	\$309.860
	% recursos desembolsados	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Territorio	Perfil de aportes convenio de cofinanciación y Otrosí	\$ -	\$148.248	\$152.694	\$157.275	\$161.994	\$166.854	\$171.860	\$177.015	\$182.326
	Recursos Desembolsos	\$ -	\$150.007	\$150.736	\$165.114	\$180.952	\$205.958	\$194.914	\$186.637	\$176.254
	% recursos desembolsados	-	101%	99%	105%	112%	123%	113%	105%	97%
Total (Nación + Territorio)	Perfil de aportes convenio de cofinanciación y Otrosí	\$206.215	\$272.189	\$304.933	\$363.039	\$392.881	\$364.047	\$417.418	\$483.651	\$492.186
	Recursos Desembolsos	\$206.215	\$273.948	\$302.974	\$370.878	\$411.550	\$403.151	\$440.473	\$493.273	\$486.114
	% recursos desembolsados	100%	101%	99%	102%	105%	111%	106%	102%	99%

Fuente: Elaboración propia con datos de entes gestores.

FUENTE		2.009	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	2.015	2.016	TOTAL
Nación	Perfil de aportes convenio de cofinanciación y Otrosí	\$377.786	\$344.468	\$314.913	\$318.243	\$316.273	\$317.221	\$80.121	\$4.407.283	
	Recursos Desembolsos	\$413.331	\$344.468	\$314.913	\$318.243	\$326.738	\$ -	\$ -	\$3.882.555	
	% recursos desembolsados	109%	100%	100%	100%	103%	-	-	88%	
Territorio	Perfil de aportes convenio de cofinanciación y Otrosí	\$187.796	\$193.428	\$199.232	\$205.210	\$211.366	\$217.706	\$224.238	\$230.966	\$2.988.213
	Recursos Desembolsos	\$182.362	\$200.603	\$200.390	\$205.873	\$216.722	\$186.504	\$198.073	\$ -	\$2.801.104
	% recursos desembolsados	97%	104%	101%	100%	103%	86%	88%	-	94%
Total (Nación + Territorio)	Perfil de aportes convenio de cofinanciación y Otrosí	\$565.583	\$537.897	\$520.123	\$529.610	\$533.979	\$541.459	\$311.087	\$7.395.497	
	Recursos Desembolsos	\$595.694	\$545.071	\$520.786	\$534.966	\$513.242	\$198.073	\$ -	\$6.683.659	
	% recursos desembolsados	105%	101%	100%	101%	96%	37%	-	90%	

Fuente: Elaboración propia con datos de entes gestores.

METROPLUS - Medellín

FUENTE		2.004	2.006	2.006	2.007	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	2.015	2.016	2.017	2.018	2.019	2.020	2.021	TOTAL	
Nación	Perfil de aportes convenio de cofinanciación y Otrosí	\$ -	\$ -	\$37.006	\$45.771	\$48.015	\$31.718	\$5.614	\$23.248	\$17.530	\$75.800	\$ -	\$42.851	\$ -	\$ -	\$29.126	\$2.164	\$0.467	\$8.886	\$478.196	
	Recursos Desembolsos	\$ -	\$ -	\$37.006	\$45.771	\$48.015	\$31.718	\$5.614	\$23.248	\$17.530	\$75.800	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$294.702
	% recursos desembolsados	-	-	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	62%
Territorio	Perfil de aportes convenio de cofinanciación y Otrosí	\$33.996	\$19.867	\$33.989	\$8.842	\$19.691	\$28.496	\$35.937	\$24.825	\$36.366	\$38.126	\$27.530	\$11.981	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$323.646
	Recursos Desembolsos	\$33.996	\$19.866	\$33.989	\$8.842	\$19.691	\$29.075	\$40.301	\$24.844	\$36.421	\$37.079	\$19.696	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$303.800
	% recursos desembolsados	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	102,00%	100,90%	100,10%	100,20%	97,30%	72%	0,00%	-	-	-	-	-	-	-	94%
Total (Nación + Territorio)	Perfil de aportes convenio de cofinanciación y Otrosí	\$33.996	\$19.867	\$70.995	\$54.613	\$67.706	\$60.214	\$45.551	\$48.073	\$63.897	\$113.928	\$27.530	\$54.832	\$ -	\$ -	\$29.126	\$2.164	\$0.467	\$8.886	\$801.841	
	Recursos Desembolsos	\$33.996	\$19.866	\$70.995	\$54.613	\$67.708	\$60.793	\$45.915	\$48.092	\$63.951	\$113.879	\$19.696	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$598.502
	% recursos desembolsados	100%	100%	100%	100%	100%	102%	101%	100%	100%	99%	72%	0%	-	-	-	-	-	-	-	75%

Fuente: Elaboración propia con datos de entes gestores.

MEGABÚS - Pereira

FUENTE		2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	2.015	2.016	TOTAL
Nación	Aportes Perfil	\$0	\$40.470	\$14.551	\$25.228	\$60.194	\$0	\$0	\$0	\$16.237	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$156.680
	Desembolso	\$0	\$40.470	\$14.551	\$25.228	\$60.194	\$0	\$0	\$0	\$16.237	\$0	\$0	\$0	\$0	\$0	\$156.680
	% Desembolso	-	100%	100%	100%	100%	-	-	-	100%	-	-	-	-	-	100%
Total Territorio	Aportes Perfil	\$624	\$8.204	\$13.437	\$12.843	\$15.063	\$12.071	\$7.346	\$7.110	\$8.811	\$8.035	\$7.214	\$6.342	\$4.220	\$2.264	\$113.582
	Desembolso	\$626	\$8.722	\$14.590	\$13.772	\$15.840	\$12.092	\$3.455	\$7.298	\$8.583	\$7.828	\$7.375	\$6.299	\$6.604	\$0	\$110.322
	% Desembolso	100%	106%	109%	107%	105%	100%	47%	103%	97%	97%	102%	99%	156%	0%	97%
Total (Nación + Territorio)	Aportes Perfil	\$624	\$48.674	\$27.987	\$38.071	\$75.257	\$12.071	\$7.346	\$7.110	\$25.048	\$8.035	\$7.214	\$6.342	\$4.220	\$2.264	\$270.262
	Desembolso	\$626	\$49.192	\$29.140	\$39.001	\$76.033	\$12.092	\$3.455	\$7.298	\$24.820	\$7.828	\$7.375	\$6.299	\$6.604	\$0	\$267.002
	% Desembolso	100%	101%	104%	102%	101%	100%	47%	103%	99%	97%	102%	99%	156%	0%	99%

Fuente: Elaboración propia con datos de entes gestores.

TRANSCARIBE - Cartagena

Fuente	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	2.015	2.016	2.017	2.018	2.019	2.020	TOTAL	
Nación	Aportes	\$27.555	\$36.724	\$ -	\$ -	\$47.969	\$55.238	\$29.460	\$108.249	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$44.424	\$43.130	\$15.840	\$408.599
	Ejecución	\$27.555	\$36.724	\$ -	\$ -	\$47.969	\$55.238	\$29.460	\$108.249	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$305.194
	% ejecución	100,00%	100,00%			100,00%	100,00%	100,00%	100,00%				0%	0%	0%	0%	0%	0%	75,00%
Territorio	Aportes	\$15.138	\$16.716	\$17.821	\$16.159	\$20.531	\$22.572	\$21.401	\$16.789	\$11.203	\$9.355	\$ -	\$8.760	\$10.007	\$14.471	\$19.89	\$19.293	\$14.842	\$254.930
	Ejecución	\$14.948	\$16.716	\$17.821	\$16.159	\$20.531	\$22.572	\$21.425	\$16.789	\$11.203	\$9.355	\$ -	\$8.760	\$10.007	\$14.471	\$44.313	\$42.423	\$30.692	\$167.486
	% ejecución	98,74%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,11%	100,00%	100,00%	100,00%		0%	0%	0%	0%	0%	0%	66,00%
Total	Aportes	\$42.693	\$53.440	\$17.821	\$16.159	\$68.499	\$77.810	\$50.861	\$125.038	\$11.203	\$9.355	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$663.530
	Ejecución	\$42.503	\$53.440	\$17.821	\$16.159	\$68.499	\$77.810	\$50.885	\$125.038	\$11.203	\$9.355	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$472.682
	% ejecución	99,55%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,04%	100,00%	100,00%	100,00%		0%	0%	0%	0%	0%	0%	72,10%

Fuente: Elaboración propia con datos de entes gestores.

TRANSMETRO - Barranquilla

FUENTE	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	2.015	2.016	2.017	2.018	2.019	2.020	TOTAL	
Nación	Perfil de aportes convenio de cofinanciación y Otros	\$ -	\$12.957	\$40.763	\$37.519	\$72.809	\$11.229	\$82.696	\$100.049	\$ -	\$28.081	\$22.330	\$23.565	\$7.886	\$ -	\$ -	\$ -	\$439.382
	Recursos Desembolsos	\$ -	\$12.357	\$40.763	\$37.519	\$72.809	\$11.229	\$82.696	\$100.049	\$ -	\$28.081	\$11.165	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$396.666
	% recursos desembolsados		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%		100%	50%	0%	0%				90%
Territorio	Perfil de aportes convenio de cofinanciación y Otros	\$6.374	\$8.942	\$10.727	\$10.361	\$10.488	\$10.471	\$10.397	\$10.454	\$24.846	\$11.965	\$55.724	\$20.356	\$20.013	\$19.656	\$2.677	\$2.677	\$276.127
	Recursos Desembolsos	\$6.374	\$8.921	\$8.847	\$10.361	\$9.989	\$10.471	\$10.397	\$10.454	\$8.660	\$14.582	\$2.757	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$102.810
	% recursos desembolsados	100%	100%	92%	100%	95%	100%	100%	100%	35%	28%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	37%
Total (Nación + Territorio)	Perfil de aportes convenio de cofinanciación y Otros	\$6.374	\$21.299	\$51.490	\$47.880	\$83.297	\$21.699	\$93.093	\$110.502	\$24.846	\$80.046	\$78.054	\$43.921	\$28.000	\$19.656	\$2.677	\$2.677	\$715.510
	Recursos Desembolsos	\$6.374	\$21.277	\$50.610	\$47.880	\$82.798	\$21.699	\$93.093	\$110.502	\$8.660	\$42.662	\$13.922	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$499.476
	% recursos desembolsados	100%	100%	98%	100%	99%	100%	100%	100%	35%	53%	18%	0%	0%	0%	0%	0%	70%

Fuente: Elaboración propia con datos de entes gestores.

METROLINEA - Bucaramanga

FUENTE	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	2.015	2.016	2.017	2.018	2.019	2.020	2.021	TOTAL	
Nación	Aportes	\$46.118	\$28.206	\$54.811	\$70.030	\$58.592	\$5.534	\$57.025	\$23.692	\$ -	\$ -	\$29.145	\$ -	\$ -	\$30.549	\$10.001	\$ -	\$6.220	\$419.921
	Ejecución	\$46.118	\$28.206	\$54.811	\$70.030	\$58.592	\$5.534	\$57.025	\$23.692	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$344.007
	% Ejecución	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%										82%
Territorio	Aportes	\$4.598	\$6.120	\$11.693	\$12.687	\$15.368	\$23.166	\$21.931	\$16.860	\$16.963	\$11.895	\$11.420	\$5.057	\$3.801	\$2.572	\$2.572	\$2.572	\$ -	\$169.277
	Ejecución	\$3.124	\$4.261	\$11.677	\$11.503	\$14.552	\$12.532	\$19.224	\$18.374	\$29.316	\$14.618	\$6.889	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$146.071
	% Ejecución	68%	70%	100%	91%	95%	54%	88%	109%	173%	123%	60%							86%
Total	Aportes	\$50.716	\$34.326	\$66.503	\$82.717	\$73.960	\$28.701	\$78.956	\$40.552	\$16.963	\$11.895	\$40.565	\$5.057	\$3.801	\$33.121	\$12.572	\$2.572	\$6.220	\$589.198
	Ejecución	\$49.242	\$32.467	\$66.488	\$81.533	\$73.145	\$18.066	\$76.249	\$42.066	\$29.316	\$14.618	\$6.889	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$490.078
	% Ejecución	97%	95%	100%	99%	99%	63%	97%	104%	173%	123%	17%							83%

Fuente: Elaboración propia con datos de entes gestores.

4. “¿Cómo cree usted que puede mejorar el transporte masivo, bajo un modelo de tener una crisis estructural de sistema, teniendo en cuenta que en Bogotá, Cali y demás ciudades los usuarios no están satisfechos?”

Respuesta: Vale la pena aclarar que cuando se estructuraron los proyectos de Transporte Masivo a través de los documentos CONPES, se tomaron como base estudios de prefactibilidad para la estructuración técnica, legal y financiera de estos, los cuales fueron financiados por el Departamento Nacional de Planeación (DNP).

Dichos estudios conceptuales y de estructuración de los SITM reflejaron la solución del transporte público, concertada con las diferentes administraciones locales, teniendo en cuenta las condiciones de movilidad local al momento de la realización de los mismos, al igual que las condiciones económicas.



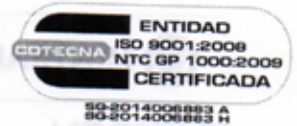
MINTRANSPORTE

NIT.899.999.055-4



TODOS POR UN
NUEVO PAÍS

PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN



Adicionalmente, se recuerda que cada ciudad tiene su particularidad, lo que conlleva a que se tomen medidas de choque específicas para buscar un mejoramiento de las condiciones operacionales actuales de cada sistema.

Sin embargo, con el fin de lograr la consolidación de los Sistemas de Transporte del País, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte ha venido explorando medidas para mejorar las condiciones actuales de los diferentes sistemas de transporte masivo en el país que se encuentran operando, tales como desafectar a la tarifa de aquellos componentes asociados a ésta, que no deben ser cubiertos por la operación, como son la construcción de infraestructura y la chatarrización, entre otros.

Por esta razón, en el año 2013 la Nación (sólo aportes Nación) asumió el costo de infraestructura de los patios y talleres de los sistemas de las ciudades de Cali (\$104.500 millones) y Barranquilla (\$77.257 millones), y posteriormente en el año 2014 mediante el Conpes 3823 para el SITM de Cartagena se logró la participación y respaldo económico de la Nación por \$ 140.886 millones pesos de 2013.

Como complemento a lo anterior, dentro de las medidas adoptadas por el Ministerio también se lleva a cabo el acompañamiento a la elaboración de estudios técnicos que den soporte a fuentes alternativas de financiación como contribuciones por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público, esquemas de APP entre otros, que ayuden al financiamiento de los sistemas de transporte masivo y mediante el mejoramiento de las condiciones financieras de los operadores, estos puedan brindar un mejor servicio a los usuarios.

5. "Como analiza el ministerio a su cargo los problemas estructurales del transporte masivo en Colombia?"

Respuesta: De conformidad con lo previsto en el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, en concordancia con el Decreto 087 de 2011, el objetivo principal del Ministerio de Transporte es: "...la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo". (Subrayas nuestras).

La intervención del Ministerio como representante de la Nación en los proyectos de transporte masivo de pasajeros, se desarrolla en las juntas y/o consejos directivos, con el fin de verificar las condiciones de inversión y destinación de los recursos de la Nación y para brindar orientaciones generales en relación con los planes, programas y proyectos de los entes gestores que permitan lograr la implementación y operación de los mismos.

No obstante lo anterior, existe dentro de la estructura del Ministerio de Transporte, la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible conformada mediante la Resolución 269 del 2012, la cual brinda apoyo técnico y asistencia a las ciudades en diferentes áreas dentro de la ejecución de los proyectos de transporte, realizando seguimientos trimestrales y cuando se ameriten, dentro de los cuales se identifican los presuntos problemas que imposibilitan el desarrollo de la adecuada construcción de la infraestructura y operación de los sistemas, coadyuvando a la búsqueda de soluciones dentro del marco de las competencias de esta cartera ministerial.

En cuanto a aspectos de tipo estructural, como ya se mencionó anteriormente, con el fin de lograr la consolidación de los Sistemas de Transporte del País, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte ha venido explorando medidas para mejorar las condiciones actuales de los diferentes sistemas de transporte masivo en el país que se encuentran operando, utilizando replanteamientos

como la desafectación de la tarifa de aquellos componentes asociados a ésta, que no deben ser cubiertos por la operación, como son la construcción de infraestructura y la chatarrización, entre otros.

6. "Sírvese presentar una evaluación comparativa entre el transporte en Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla"

Respuesta: Teniendo en cuenta que su solicitud no precisa un aspecto específico frente al cual realizar la evaluación entre los sistemas de transporte de Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla, a continuación se presenta un cuadro comparativo de la infraestructura representativa de los sistemas mencionados, así:

SISTEMA	CIUDAD	TIPOLOGÍA	KM TOTA- LES	KM CONTRATADOS	KM TERMINA- DOS	AVANCE EN RELACIÓN CON LOS KM TOTALES (%)
METROCALI	Cali	Troncal	38,7	38,7	36,41	94%
		Pretroncal	243	394	394	162%
METROPLÚS	Valle de Aburrá	Troncal	12,5	12,5	12,5	100%
		Pretroncal	18,5	6,2	6,2	34%
TRANSMETRO	Barranquilla	Troncal	13,4	13,4	13,4	100%
		Corredores Precarga	65,09	63,79	63,79	98%
TRANSMILENIO	Bogotá	Troncal	388	109,3	109,3	28%
		Pretroncal	14	14	14	100%
TRANSMILENIO SOACHA	Soacha	Troncal	5,5	3,6	3,6	65%
TRONCALES			458,1	177,5	175,21	38%
PRETRONCALES - PRECARGA - ALIMENTACIÓN			340,59	477,99	477,99	140%
TOTAL			798,69	655,49	653,2	82%

-*Vía Troncal:* Vía con carril izquierdo exclusivo. Sobrepasso en estaciones cuando sea necesario de acuerdo con las condiciones de la demanda y que exista espacio en el perfil vial existente.

-*Vía Pretroncal:* Vías de la malla vial existente. Operación compartida con Tráfico Mixto. Carril derecho preferencial.

-*Vía Precarga:* Vía Pretroncal. Denominación dada para Transmetro a vías Pretroncales.

Fuente: Elaboración propia con datos de entes gestores.

Así mismo, se presenta un cuadro comparativo de los indicadores de la operación de los SITM mencionados en su pregunta:

INDICADOR	Fecha inicio operaciones	Cobertura viajes servicio público		Flota total del sistema en operación					Promedio diario de pasajeros	Pasajeros hora pico sentido
		Proyec- tado	Actual	Biarticu- dos	Articu- dos	Padrones	Compl / Allmen	SITP	Pax / día	Pax / h /sentido
METROCALI S.A. - MIO - SANTIAGO DE CALI	01/03/2009	100%	53%	0	160	414	129	0	490.178	14.700
METROPLÚS S.A. - VALLE DE ABU- RRÁ (MEDELLÍN-ITAGÚÍ- ENVIGADO- BELLO)	22/12/2011	25%	13%	0	25	47	280	0	144.404	20.304
TRANSMETRO S.A. - BARRANQUI- LLA, SOLEDAD	10/07/2010	32%	12%	0	71	75	61	0	117.442	11.060
TRANSMILENIO S.A. BOGOTÁ D.C.+SITP	18/12/2000	100%	52%	312	1.430	227	846	6.306	3.151.365	48.000
TRANSMILENIO SOACHA*	27/12/2013	50%	39%						71.442	12.925

* (1) Valor no reportado

* (2) No se realiza medición exclusiva para sistema BRT (Bus Rapid Transit)

* (3) El porcentaje es sin alimentación

* (4) Se encuentran incluidos en la flota vinculada TM Bogotá

Fuente: Elaboración propia con datos de entes gestores.

7. "¿Cómo podría establecerse un Plan de Desarrollo para que el transporte masivo sea viable en el mediano plazo?"

Respuesta: De acuerdo con lo previsto en el artículo 2º de la Ley 310 de 1996, la Nación podrá cofinanciar con aportes de capital, en dinero o en especie, los Sistemas de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, con un mínimo del 40% y un máximo del 70% del servicio de la deuda del proyecto, siempre y cuando se cumplan con algunos requisitos.



El programa de transporte urbano que apoya el Gobierno Nacional contempla la implementación de 15 sistemas, 7 de Transporte Masivo-SITM (TransMilenio-Bogotá y Soacha, Megabús-Pereira y Dosquebradas, Mío-Cali, Transmetro-Barranquilla y Soledad, Metrolinea-Bucaramanga, Piedecuesta, Girón y Floridablanca, Metroplús-Medellín, Envigado e Itagüí y Transcaribe-Cartagena) y 8 Sistemas estratégicos (Pasto, Popayán, Valledupar, Sincelejo, Montería, Armenia, Santa Marta y Neiva).

La inversión prevista para estos proyectos es de \$14.5 billones, de los cuales \$12.4 billones pertenecen a los sistemas masivos y \$2.1 billones a los sistemas estratégicos como se relaciona en la siguiente tabla:

Sistema	TOTAL		
	Aportes Nación	Aportes Entes Territoriales	Total
Armenia	147,025	62,252	209,278
Montería	181,077	77,381	258,458
Pasto	247,333	101,580	348,914
Popayán	191,352	80,069	271,420
Santa Marta	246,431	114,823	361,254
Sincelejo	116,555	55,704	172,259
Valledupar	191,515	81,907	273,422
Neiva	178,222	89,820	268,042
Total SETP	1,499,508	663,537	2,163,045
Barranquilla	439,382	276,127	715,510
Bogotá	4,407,283	2,988,214	7,395,497
Bucaramanga	419,921	169,277	589,198
Cali	1,290,615	553,847	1,844,462
Cartagena	408,599	254,931	663,530
Medellín	478,196	323,646	801,841
Pereira	156,680	113,582	270,262
Soacha	92,485	40,583	133,068
Total SITM	7,693,162	4,720,207	12,413,369
Total Sistemas	9,192,671	5,383,743	14,576,414

Fuente: Elaboración propia con datos de los convenios de cofinanciación y otros.

No obstante al apoyo de la Nación a los sistemas de transporte urbano mediante la asignación de recursos consecuentemente con lo establecido en el artículo 31 del PND, en el artículo 33 del mismo plan, se establece que serán las autoridades locales quienes con el fin de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte, las que determinen, definan y establezcan nuevos recursos de financiación públicos (fondos de estabilización y subsidio a la demanda, APP) o privados (contribución por uso de garajes o zonas de estacionamiento, cobros por congestión).

Adicional a lo anterior, para lograr la consolidación de los sistemas, el artículo 32 del Plan de Desarrollo 2014-2018, ratifica el apoyo a los proyectos SITM, SETP, SITP y SITR, así como aquellas soluciones de transporte en zonas urbanas, conurbadas o regionales que estén integradas en el sistema de ciudades, que se vienen estructurando, implementando u operando en el país, en cumplimiento de lo previsto en el numeral 6 del artículo 2 de la ley 310 de 1996.

8. El sistema de transporte masivo de Cali, en sus redes troncales desconoce la realidad geográfica de la ciudad, que podría hacer el Ministerio como inversionista en un 70% del MIO para superar este problema?"

Respuesta: De acuerdo con el estudio Plan Vial y Transporte realizado en el año 1991 por Ingeniería de Consulta Ltda, que fue adoptado por decreto en el año 1993; el estudio realizado en el año 2002 por Logitrans; el estudio de revisión y ajuste de los parámetros operacionales del SITM –MIO realizado en el 2006 por el Grupo de Gestión y Tecnología y la encuesta de Movilidad realizada en el año 2015 por Steer Davies Gleave, muestran como se indica en la Figura 1, que en la hora pico de la mañana de 6:30 am a 7:30 am, los principales destinos de viaje de los usuarios de transporte



público colectivo (incluyendo al MIO), se concentran en el costado occidental de la ciudad, alrededor de Calle 5, la zona del centro de la ciudad, el sector del Norte y la zona Sur.

Estos resultados son coherentes con los usos del suelo que existen a lo largo de la Calle 5, el centro y la Av. Las Américas, compuestos por centros comerciales, centros educativos, centros de salud, clínicas, el hospital departamental, centros deportivos como el estadio, la plaza de toros, el coliseo de ferias, oficinas y comercio en general, que generan un dinámica de movilidad de usuarios que vienen del resto de la ciudad, que es muy fuerte y de alta rotación durante gran parte del día.

Figura 1. Representación Gráfica de la Matriz Origen-Destino Hora Pico 6:30 am-7:30 am. 2015



El trazado radial que tienen los corredores troncales que proceden desde los sectores del norte, oriente y sur de la ciudad, convergen en la zona donde se localizan los principales destinos de viajes de los usuarios. Ver Figura 2.

Figura 2. Trazado Actual de Los Corredores Troncales del MIO



Adicionalmente a los corredores troncales, el MIO en la actualidad cuenta con corredores pretroncales cuyo trazado complementa la cobertura de los corredores troncales, por donde transitan rutas pretroncales con buses padrones que se integran con el sistema troncal en estaciones y terminales. Ver Figura 3.



Figura 3. Trazado de los Corredores Pretroncales



Fuente: Metrocali.

Adicionalmente, el MIO cuenta con el sistema de rutas Alimentadoras que atienden directamente las zonas de los barrios, con buses acordes a la demanda de transporte que existe en cada sector, las cuales se integran con el sistema pretroncal y troncal en estaciones y terminales. Ver Figura 4.

Figura 4. Trazado de corredores por donde operan las Rutas Alimentadoras del Sistema MIO



Fuente: Metrocali.

En conjunto los tres sistemas que componen las rutas del MIO, permiten cubrir en la actualidad el 92% de la zona urbana de Cali.

Además, en la zona de la Comuna 20, el MIO cuenta con el MIO Cable, que ha permitido mejorar la conectividad y accesibilidad del sistema a la población de esta comuna, generando un beneficio social muy importante en el sector. Este sistema está integrado tarifariamente, lo que permite que los usuarios del MIO- Cable hagan uso de las rutas del MIO, pagando un solo pasaje.

El sistema MIO actualmente tiene en operación 4 terminales, más una quinta, (Terminal Paso del Comercio) que se encuentra en construcción que entrará a operar en el mes de mayo del presente



año. En tres de estas terminales ya se habilitó el uso del parqueadero de bicicletas para permitir la integración de este modo de transporte con el MIO.

Metrocali actualmente, adelanta acciones para mejorar la infraestructura del sistema MIO, algunas de las cuales se mencionan a continuación:

-Mejoras en estaciones del corredor troncal de la Calle 5, entre las cuales se encuentran las estaciones Universidades, Meléndez, Caldas y Tequendama, que tienen como propósito mejorar la seguridad, accesibilidad y capacidad operativa de las estaciones. Estas obras se concluyen en el mes de abril.

-Diseño de las 4 terminales adicionales que tiene previsto el sistema MIO como son; terminal Centro, Guadalupe, Aguabanca y Lili), más una estación especial que se construirá en la Glorieta que está frente a la Estación del Ferrocarril. Estas obras se tienen previstas construirlas durante los próximos 3 años, la cuales permitirán mejorar la integración y conectividad entre los diferentes sistemas del MIO.

-Elaboración de un informe técnico para gestionar que se incluya a través de un documento CONPES, la construcción del corredor troncal Oriental, cuyo trazado con carril exclusivo permitirá mejorar la integración transversal de los sectores del costado oriental de la ciudad, con los corredores troncales tipo radial que existen en la actualidad. Este corredor troncal está incluido en el plan de desarrollo de la presente Administración, junto con el corredor troncal de la Av. Ciudad de Cali, para lo cual también se deberán gestionar la consecución de los recursos financieros.

-Elaboración de los estudios técnicos para la contratación por concesión del proyecto de bicicletas públicas, que se tiene previsto implementar en los próximos 2 o 3 años.

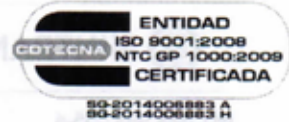
-Elaboración de los estudios técnicos para la contratación e implementación de carriles preferenciales en los corredores pretroncales.

-Desde el punto de vista jurídico, en la actualidad se trabaja en la gestión para lograr la integración con los modos complementarios de transporte como son:

- El transporte público colectivo que en la actualidad tiene tarjetas de operación vigentes, con el fin de eliminar el paralelismo que existe entre los dos modos de transporte.
- Los camperos en la zona de ladera.
- El transporte intermunicipal con los municipios cercanos como son: Jamundi, Villarica, Puerto Tejada, Santander de Quilichao, Candelaria, Palmira, Pradera. Florida, Cerrito y Yumbo.
- Desde el punto de vista financiero se trabaja en la consecución de los recursos económicos que permitan mejorar las condiciones financieras del MIO, ya que está identificado que el sistema como está concebido no es auto-sostenible, pero puede ser sostenible.

9. "La troncal oriental del STM de Cali fue suprimida en un documento CONPES, ese es uno de los principales problemas. ¿Usted está de acuerdo en devolverle a esa troncal a la ciudad con el apoyo del municipio?"

Respuesta: La troncal oriental planteada en el documento CONPES 3166 del 2002 fue recatalogada como corredor pretroncal en el documento CONPES 3504 del 2007, en este sentido, el convenio de cofinanciación no contempla recursos para la construcción de la troncal Oriental.



año. En tres de estas terminales ya se habilitó el uso del parqueadero de bicicletas para permitir la integración de este modo de transporte con el MIO.

Metrocali actualmente, adelanta acciones para mejorar la infraestructura del sistema MIO, algunas de las cuales se mencionan a continuación:

-Mejoras en estaciones del corredor troncal de la Calle 5, entre las cuales se encuentran las estaciones Universidades, Meléndez, Caldas y Tequendama, que tienen como propósito mejorar la seguridad, accesibilidad y capacidad operativa de las estaciones. Estas obras se concluyen en el mes de abril.

-Diseño de las 4 terminales adicionales que tiene previsto el sistema MIO como son; terminal Centro, Guadalupe, Aguabanca y Lili), más una estación especial que se construirá en la Glorieta que está frente a la Estación del Ferrocarril. Estas obras se tienen previstas construirlas durante los próximos 3 años, la cuales permitirán mejorar la integración y conectividad entre los diferentes sistemas del MIO.

-Elaboración de un informe técnico para gestionar que se incluya a través de un documento CONPES, la construcción del corredor troncal Oriental, cuyo trazado con carril exclusivo permitirá mejorar la integración transversal de los sectores del costado oriental de la ciudad, con los corredores troncales tipo radial que existen en la actualidad. Este corredor troncal está incluido en el plan de desarrollo de la presente Administración, junto con el corredor troncal de la Av. Ciudad de Cali, para lo cual también se deberán gestionar la consecución de los recursos financieros.

-Elaboración de los estudios técnicos para la contratación por concesión del proyecto de bicicletas públicas, que se tiene previsto implementar en los próximos 2 o 3 años.

-Elaboración de los estudios técnicos para la contratación e implementación de carriles preferenciales en los corredores pretroncales.

-Desde el punto de vista jurídico, en la actualidad se trabaja en la gestión para lograr la integración con los modos complementarios de transporte como son:

- El transporte público colectivo que en la actualidad tiene tarjetas de operación vigentes, con el fin de eliminar el paralelismo que existe entre los dos modos de transporte.
- Los camperos en la zona de ladera.
- El transporte intermunicipal con los municipios cercanos como son: Jamundi, Villarica, Puerto Tejada, Santander de Quilichao, Candelaria, Palmira, Pradera. Florida, Cerrito y Yumbo.
- Desde el punto de vista financiero se trabaja en la consecución de los recursos económicos que permitan mejorar las condiciones financieras del MIO, ya que está identificado que el sistema como está concebido no es auto-sostenible, pero puede ser sostenible.

9. "La troncal oriental del STM de Cali fue suprimida en un documento CONPES, ese es uno de los principales problemas. ¿Usted está de acuerdo en devolverle a esa troncal a la ciudad con el apoyo del municipio?"

Respuesta: La troncal oriental planteada en el documento CONPES 3166 del 2002 fue recatalogada como corredor pretroncal en el documento CONPES 3504 del 2007, en este sentido, el convenio de cofinanciación no contempla recursos para la construcción de la troncal Oriental.



Por otro lado, el crecimiento de la ciudad y el desarrollo de su zona oriental ha generado una mayor dinámica de movilidad en las vías que conforman el corredor de pretronal oriental y a su vez han generado la necesidad para la ciudad, de implementar medidas que permitan dar mayor cobertura y optimización del servicio de Transporte masivo.

En este sentido, Metro Cali S.A. adelanta acciones tendientes a dar el soporte técnico necesario para presentar la solicitud de recursos ante el CONPES y poder cambiar la concepción del corredor mencionado, de corredor pretronal a corredor troncal del Sistema Integrado de Transporte Masivo.

Esta solicitud estará sujeta al estudio correspondiente por parte del Gobierno Nacional en general para evaluar la aplicabilidad y viabilidad de la misma, concatenando esto a la disponibilidad de recursos dependiendo el espacio fiscal que se cuente dentro del marco de gasto de mediano plazo destinado para el programa de transporte masivo.

10. "¿Cuál es la evaluación técnica y económica del MIO que hace el Ministerio a su cargo?"

Respuesta: De conformidad con lo previsto en el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, en concordancia con el Decreto 087 de 2011, el objetivo principal del Ministerio de Transporte es: "...la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo".(Subrayas nuestras).

En virtud de lo previsto en el Decreto 1079 de 2015, el Ministerio es autoridad de transporte para el servicio de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, del servicio público de transporte terrestre automotor mixto en zona de operación regional, del servicio público de transporte terrestre automotor de carga y del servicio público de transporte terrestre automotor especial, dado que todos ellos se prestan en diferentes jurisdicciones territoriales y por ello se requiere la intervención de una autoridad regulatoria única nacional.

En lo que corresponde a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, se estableció en el artículo 2.2.1.2.1.1.1 del referido Decreto 1079 de 2015, que la autoridad de transporte competente, es el ente territorial o administrativo correspondiente, el cual ejercerá funciones de planificación, organización, control y vigilancia.

La función de autoridad corresponde al Municipio de Cali, mientras que corresponde a la sociedad Metrocali S.A. (ente descentralizado gestor conformado por orden del artículo 2 de la Ley 310 de 1996) la gestión del servicio a través de la vinculación de los operadores correspondientes.

Esta distribución de responsabilidades en cabeza de la autoridad local (autoridad-ente gestor) proviene del modelo de autonomía territorial adoptado por la Constitución Política de 1991, donde se indica que son entidades territoriales los departamentos, los distritos, los municipios y los territorios indígenas, las cuales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, todo dentro de los límites de la Constitución y la ley, por lo que tienen los siguientes derechos¹:

1. Gobernarse por autoridades propias.
2. Ejercer las competencias que les correspondan.
3. Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

¹ Artículo 287 Constitución Política de 1991.



4. Participar en las rentas nacionales.

En virtud de lo señalado en el artículo 2º de la Ley 310 de 1996, se suscribió el convenio de cofinanciación mediante el cual, Metrocali S.A., actúa como Ente Gestor y es el responsable de la planificación, implementación, construcción y control a la operación del Sistema de Transporte Masivo de la ciudad de Cali.

Teniendo en cuenta lo anterior, la intervención del Ministerio como representante de la Nación se desarrolla en las juntas y/o consejos directivos, con el fin de verificar las condiciones de inversión y destinación de los recursos de la Nación y para brindar orientaciones generales en relación con los planes, programas y proyectos de la sociedad gestora.

En todo caso, con el fin de consolidar el Sistema de Transporte Masivo, este Ministerio ha ejecutado acciones concretas en pro del Sistema, e igualmente ha facilitado espacios de concertación entre los diferentes actores involucrados en el Sistema MIO, buscando el compromiso por parte de cada uno de ellos, lo cual redundará no solo en el mejoramiento de las condiciones financieras y en el uso eficiente de los recursos públicos invertidos, sino de la prestación del servicio, que es la finalidad principal de la intervención del Estado en el transporte público.

Ahora bien, desde la perspectiva del Gobierno Nacional y del Ministerio de Transporte, la estructuración técnica y financiera del Sistema MIO fue analizada por las autoridades de orden local y nacional, mediante la estructuración y suscripción del documento CONPES 3767, a través del cual se realizó un balance físico y financiero del estado del proyecto, lo que permitió llevar a cabo una adición de recursos con la participación de la Nación, teniendo en cuenta lo establecido en ley 310 de 1996, de acuerdo con las necesidades identificadas por el ente gestor Metrocali, a fin de mejorar las condiciones del sistema y alcanzar la consolidación del mismo.

Cualquier inquietud adicional con gusto será atendida.

Cordial saludo,

DANIEL ANTONIO HINESTROSA GRISALES
Director de Transporte y Tránsito (E)

Proyectó y Elaboró: Luis Cruz Farak
Revisó: Angélica Avendaño
Aprobó: Walid David Jallil Nassif

Fecha de elaboración: 28/03/2016
Número de radicado que responde: 20163210147882
Tipo de respuesta Total () Parcial ()