



Pontificia Universidad
JAVERIANA
Cali

Cali
Visible
Observatorio Pontificia Universidad Javeriana Cali

ASÍ SE DECIDIÓ EL FUTURO DEL MIO EN EL CONCEJO DE CALI

NOTAS DEL CONCEJO DE CALI

Observatorio Cali Visible



INFORME DE MONITOREO AL PROYECTO DE ACUERDO No. 180 QUE SE TRAMITÓ EN EL CONCEJO DISTRITAL DE SANTIAGO DE CALI (Aprobado el 21 de febrero de 2023)

¿QUÉ BUSCA EL PROYECTO DE ACUERDO DISTRITAL?

El MIO se creó con la promesa de movilizar 960 mil pasajeros promedio al día. Antes de la pandemia, movilizaba alrededor de 450.000 pasajeros y actualmente son 270.000 pasajeros promedio. Al caer la demanda, la brecha entre la tarifa técnica (costo de movilizar a un pasajero en el sistema) y la tarifa usuario aumentó drásticamente, pasando de estar a \$3.451 en 2019 a \$12.648 en 2020. El sistema se tornó inviable financieramente y las transferencias que el municipio debió hacer al MIO crecieron hasta provocar una crisis del sistema que amenaza su viabilidad.

¿QUÉ PLANTEABA EL PROYECTO DE ACUERDO DISTRITAL APROBADO?

Para contribuir a la sostenibilidad de los componentes del MIO, El Proyecto de Acuerdo considera distintas fuentes de financiación entre las que se destaca la sobretasa a la gasolina.

Participación en la Sobretasa a la Gasolina de Motor Corriente y Extra. Hasta el 2040, el 78,6% del recaudo se destinará a la financiación de la infraestructura física, tecnológica de recaudo y control, el material rodante, así como las estrategias que se definan para la sostenibilidad integral del MIO. El 21,4% restante se destinará al mantenimiento de la red vial urbana y rural. Desde el 2041 hasta el 2045 el 40% del recaudo se destinará al MIO y el 60% restante al mantenimiento de la red vial. Aporte total esperado a 2045, expresados en pesos constantes de 2022, es de \$1.333.883.369.176

Se incluyeron otras fuentes de financiación como la tasa por congestión, que se puede pagar por utilizar el vehículo en los días y horarios restringidos; rentas reorientadas (Servicios que presta la Secretaría de Movilidad, Impuesto de Vehículos Automotores, Circulación y Tránsito, entre otros) e ingresos no operacionales de Metro Cali S.A. También fuentes de dudoso cobro como la contribución por el Servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía pública o la explotación económica por estacionamiento en vía pública.

¹La 1753 de 2015 establece que el valor de la tarifa que paga el usuario siempre es inferior al costo de transportarlo en el sistema y la diferencia debe ser subsidiada por el municipio con fuentes que estén dirigidas a ese propósito (principalmente subsidios cruzados desde el transporte privado hacia el transporte masivo). Cuando estas fuentes no son suficientes para cubrir el déficit tarifario, el distrito puede reorientar recursos de libre destinación para lograr la sostenibilidad del sistema. La crisis amenaza la salud financiera del distrito.



¿CUÁL FUE EL NÚCLEO DE LA DISCUSIÓN EN EL CONCEJO?

El proyecto tuvo una oposición fuerte entre un grupo de concejales y no fue nada fácil su trámite en el hemiciclo. Conviene recordar que se discutió entre el 19 y el 28 de diciembre en Comisión y que al ejecutivo le fue muy difícil de llevar el proyecto a plenaria y se sometiera a votación en 2023.

El Acuerdo propone utilizar la mayor parte de los recursos para que el distrito adquiera una flota pública que operarán los concesionarios y que permitirá abaratar los costos de operación a cargo de los concesionarios y con ello la tarifa usuario. Se busca que a la tarifa no se le cargue el costo de los buses, así como adquirir los créditos que hoy tienen los operadores con cargo al funcionamiento del sistema. Se cuestionó la capacidad del municipio para garantizar el mantenimiento adecuado de la nueva flota, así como sus costos futuros. Las mayores inversiones se realizarían entre 2023 y 2024.

El Acuerdo plantea la posibilidad de que el transporte público colectivo (TPC) que opera en la ciudad pueda integrarse al sistema. Durante el debate se expusieron dudas sobre las implicaciones de esta integración. ¿Se trataría de nuevos contratos de concesión? ¿Utilizaría el transporte colectivo la infraestructura exclusiva? Durante el debate se mencionó un memorando de acuerdo con los operadores del TPC que no se hizo público.

El éxito del Acuerdo parecería depender de que las 4 empresas concesionarias de la operación del MIO suspendan sus demandas ante tribunales arbitrales contra el distrito. Como se indicó en el debate, las pretensiones de las empresas contra el distrito suman 1.7 billones de pesos. Durante todo el debate, la administración insistió en que de no aprobarse el proyecto Metrocali iba a entrar en liquidación, lo que se asoció en el hemiciclo con variopintos augurios macabros. Tras la aprobación del acuerdo, una de las empresas renunció a su demanda, pero quedan 3.

Distintos concejales propusieron que se incluyera un cronograma preciso de las inversiones y sus montos, lo que no se hizo. El Acuerdo promete que se constituirá una nueva plataforma “inteligente” para la integración del MIO y otros sistemas de transporte y que se invertirán 200.000 millones de los recursos en mejoramiento de infraestructura, cuestiones que ocasionalmente fueron objeto de la discusión.



ASÍ VOTÓ EL CONCEJO DISTRITAL DE SANTIAGO DE CALI

● Votó sí ● Votó no ● Ausente

| | | | | | |
|---|---|--|--|---|--|
|  CARLOS ANDRÉS RUEDA  |  TANIA FERNÁNDEZ SÁNCHEZ  |  AUDRY MARÍA TORO  |  HENRY PELÁEZ CIFUENTES  |  CARLOS HERNÁN RODRÍGUEZ  |  ALEXANDRA HERNÁNDEZ  |
|  FABIO ARROYAVE BOTERO  |  JUAN MANUEL CHICANGO CASTILLO  |  CARLOS HERNANDO PINILLA MALO  |  JUAN PABLO ROJAS  |  ANA ERAZO RUIZ  |  ROBERTO ORTIZ |
|  JUAN MARTÍN BRAVO  |  RICHARD RIVERA CAMPO  |  FERNANDO TAMAYO OVALLE  |  MARÍA ISABEL MORENO  |  FLOWER ENRIQUE ROJAS  |  TERRY HURATDO  |
|  NATALIA LASSO OSPINA  |  HARVY MOSQUERA  |  ROBERTO ZAMUDIO  | 14 VOTOS POSITIVOS 5 VOTOS NEGATIVOS | | |