

911.102.2. 574 .2020

Santiago de Cali, 3 de marzo de 2020

Honorable

CONCEJO MUNICIPAL

Santiago de Cali

Asunto: Informe del Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda del SITM-MIO.
"FESDE" con corte al 31 de enero de 2020.

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 31 de enero de 2020, sobre la ejecución del Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda del SITM- MIO. "FESDE":

1. CONSIDERACIONES

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 SITM – 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, Decreto No.4112.010.20.0567 del 28 de septiembre de 2018, Decreto No. 4112.010.200758 del 12 de diciembre de 2018 y Decreto No.4112.010.20.0039 del 14 de enero de 2019.

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.

Los 4 concesionarios de operación de transporte (COT) suscribieron el modificatorio de reestructuración de los contratos y han 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.

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 día 29 de noviembre de 2018 quedó claro que GIT MASIVO y Metro Cali no llegaron a un acuerdo conciliatorio en el marco del Tribunal de Arbitramento de GIT MASIVO, dado que se profirió laudo arbitral, razón por la cual la Administración Central debe reevaluar las condiciones para el funcionamiento del FESDE contenidas en el Decreto 4112.010.20.0567 de 2018.

Una vez conocidos los términos de la decisión del Tribunal de Arbitramento de GIT MASIVO, se evaluaron sus consecuencias y, más allá del impacto, fue necesario continuar aunando esfuerzos para concretar la implementación del modelo de sostenibilidad que apunta a salvar de manera definitiva el MIO y que busca garantizar el servicio de transporte como servicio público esencial de acuerdo con el artículo 5 de la Ley 336 de 1996.

En virtud de lo anterior UNIMETRO y Metro Cali retomaron las negociaciones y con el fin de garantizar el cumplimiento de todas las consideraciones relacionadas con la Sostenibilidad del Sistema MIO y la continuidad de la prestación del servicio público de transporte, definieron modificar el otrosí No. 6 suscrito el 2 de agosto de 2018, a través del otrosí No. 7 suscrito el 10 de diciembre de 2018.

En enero de 2020 se inicia con un saldo de recursos FESDE de COP22.660.718.941, con el cual se realiza el pago de la liquidación de TFESDE de diciembre de 2019 incluido el PRPP, y el pago de la 1Q de enero de 2020 por un valor de COP9.255.071.023, quedando un saldo disponible de COP600.196.051:



Certificado No CO12/4526

Avenida Vásquez Cobo No 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 3 de 12

Tabla 1
Saldo Recursos FESDE 01 de enero de 2020

| | |
|--|-------------------------|
| Saldo 1ero de enero de 2020 | \$22.660.718.941 |
| Pagos realizados en enero de 2020 | |
| Pagos Diferencial Tarifario 2019 (Diciembre) | \$12.805.451.867 |
| Pagos realizados en febrero de 2020 | |
| Pago 100% Diferencial Tarifario 1Q enero de 2020 | \$9.255.071.023 |
| Saldo cuenta FESDE al 18 de febrero de 2020 | \$600.196.051 |
| 1era Transferencia recursos FESDE vigencia 2020 | \$13.466.449.000 |
| Pago 100% Diferencial Tarifario 2Q enero de 2020 | \$9.527.920.918 |

En virtud de lo anterior, se presenta la ejecución de los recursos del Fondo FESDE (pago diferencial tarifario) hasta el **31 de enero de 2020**:

2) DESTINACIÓN DE LOS RECURSOS

Los recursos del fondo son depositados en la cuenta creada para tal fin, la destinación específica de estos recursos será exclusivamente para cubrir el diferencial entre tarifa técnica del Sistema MIO de la quincena (q) del periodo (i) y la Tarifa Usuario vigente para la quincena (q) del periodo (i), de conformidad con la expresión establecida en el numeral 7.31 del otrosí modificatorio de los Contratos de Concesión de Operación de Transporte:

$$TFESDE_{i,q} = (TT_{i,q} - T_{usuario_{i,q}}) * PV_{i,q}$$

Donde:

$TFESDE_{i,q}$: Los recursos que deben trasladarse desde el FESDE al Fondo General correspondiente a la quincena q del periodo i para cubrir el diferencial entre la Tarifa técnica del Sistema MIO de la quincena q del periodo i y la Tarifa usuario vigente para la quincena q del periodo i.

$T_{usuario_{i,q}}$: Tarifa pagada en promedio (ponderado) por todos los usuarios del Sistema MIO, para la quincena q del periodo i. En los casos en que exista una tarifa subsidiada, se asumirá que los usuarios beneficiarios de dicho subsidio pagaron la totalidad de la Tarifa al usuario prevista para la quincena q del periodo i.

$PV_{i,q}$: Viajes que constituyeron pago en la quincena q del periodo i

$TT_{i,q}$: Tarifa técnica del Sistema MIO para la quincena q del periodo i .

La Tarifa técnica del Sistema MIO para la quincena q del periodo i se calculará de conformidad con la siguiente expresión:

$$TT_{i,q} = \frac{\sum_{j=1}^M PartCOT_{j,i,q} + PartSIUR_{i,q} + PartPat_{i,q} + PartMet_{i,q} + PartFRESA_{i,q} + PartDEBCA_{i,q} + PartPatP_{i,q} + PartOtras_{i,q}}{PV_{i,q}}$$

Donde:

$TT_{i,q}$: Tarifa técnica del Sistema MIO para la quincena q del periodo i

j : Corresponde a cada Concesionario de la Operación de Transporte

q : Corresponde a los periodos en que se liquidan los pagos a cada uno de los Concesionarios de la Operación de Transporte y se refiere a cada quincena del año. La primera quincena de cada mes iniciará el primer día calendario de cada mes y finalizará el día quince (15) del mismo mes. La segunda quincena de cada mes iniciará el día dieciséis (16) de cada mes y finalizará el último día calendario del mismo mes. Por consiguiente, cada mes tiene dos periodos de facturación, y en total en cada año tiene veinticuatro (24) quincenas

i : Corresponde a periodos anuales, comprendidos entre el mes de enero y diciembre de cada año

M : Corresponde a la cantidad total de Concesionarios de la Operación de Transporte

$PartCOT_{j,i,q}$: Participación Económica del Titular de la Concesión j en el Sistema MIO en la quincena q del periodo i

$PartSIUR_{i,q}$: Participación Económica de la concesión del SIUR en la quincena q del periodo i , cuyo cálculo está definido en el contrato de concesión entre el Concesionario del SIUR y Metro Cali S.A.

$PartPati_{i,q}$: Participación Económica de la Concesión de Construcción de Patios y Talleres en la quincena q del periodo i , cuyo cálculo está definido en el contrato de concesión entre el concesionario de la construcción de los patios (i.e., concesión CALIMIO) y Metro Cali S.A.

$PartMetro_{i,q}$: Participación Económica de Metro Cali S.A. en la quincena del periodo i , cuyo cálculo está definido en la Cláusula 44 del presente Contrato.

PartFRESA_{i,q}: Participación Económica del FRESA en la quincena q del periodo i, cuyo cálculo está definido en el contrato de crédito entre el Patrimonio Autónomo FRESA y el Banco Davivienda S.A.

PartDEBCA_{i,q}: Participación Económica del DEBCA en la quincena q del periodo i, cuyo cálculo está definido en el contrato del crédito suscrito entre el Patrimonio Autónomo DEBCA y el sindicato de (Banco Davivienda S.A., Banco de Occidente S.A. y Banco de Bogotá S.A).

PartPatP_{i,q}: Participación Económica del valor de los cánones de arrendamiento de los patios provisionales del Sistema MIO en la quincena q del periodo i cuyo cálculo está definido en el contrato de arrendamiento entre el Concesionario del SIUR.

PartOtras_{i,q}: Participación Económica de potenciales nuevos Agentes del Sistema o nuevas Obligaciones Económicas cargadas a la Tarifa al usuario en la quincena q del periodo i

La sumatoria de la Partición Económica de los Concesionarios de la Operación de Transporte para la quincena q del periodo i se calcula de la siguiente manera:

$$\sum_{j=1}^M PartCOT_{j,i,q} = \sum_{j=1}^M (Km Art_{j,i,q} * TarArt_{j,i,q} + Km Pad_{j,i,q} * TarPad_{j,i,q} + Km Com_{j,i,q} * TarCom_{j,i,q}) * G_{j,i}$$

Donde:

PartCOT_{j,i,q}: Participación Económica del Titular de la Concesión j en el Sistema MIO en la quincena q del periodo i

KmArt_{j,i,q}: Kilómetros en servicio ejecutados por los autobuses articulados del Concesionario j en la quincena q del periodo i

KmPad_{j,i,q}: Kilómetros en servicio ejecutados por los autobuses padrones del Concesionario j en la quincena q del periodo i

KmCom_{j,i,q}: Kilómetros en servicio ejecutados por los autobuses complementarios del Concesionario j en la quincena q del periodo i

$TarArt_{j,i,q}$: Tarifa por kilómetro en servicio ejecutado por autobús articulado, licitada por el concesionario j , vigente para la quincena q del periodo i

$TarPad_{j,i,q}$: Tarifa por kilómetro en servicio ejecutado por autobús padrón, licitada por el Concesionario j vigente para la quincena q del periodo i

$TarCom_{j,i,q}$: Tarifa por kilómetro en servicio ejecutado por autobús complementario, licitada por el Concesionario j vigente para la quincena q del periodo i

G_i : Corresponde a un valor entre cero (0) y uno (1) de acuerdo con la siguiente tabla:

| Año (i) | G |
|------------------|------|
| 2018 | 0.80 |
| 2019 | 0.90 |
| 2020 en adelante | 1.00 |

En virtud de los otrosíes modificatorios en la vigencia 2020 se liquida el 100% de las tarifas licitadas por kilómetro por tipología para los 4 concesionarios de operación de transporte, para esta vigencia las tarifas son las siguientes:

Tabla 2
Tarifas Licitadas por kilómetro por tipología actualizadas vigencia 2020

| TARIFAS LICITADAS ACTUALIZADAS | | 2020 |
|--------------------------------|----------------|-----------------|
| CONCESIONARIO | TIPO FLOTA | Tarifa Ajustada |
| GIT MASIVO S.A | Articulado | \$ 12.285,57 |
| | Padrón | \$ 7.507,64 |
| | Complementario | \$ 5.289,51 |
| BLANCO & NEGRO S.A | Articulado | \$ 12.285,57 |
| | Padrón | \$ 7.507,64 |
| | Complementario | \$ 5.289,51 |
| ETM S.A | Articulado | \$ 12.676,26 |
| | Padrón | \$ 7.745,93 |
| | Complementario | \$ 5.457,72 |
| UNIMETRO S.A | Articulado | \$ 12.676,26 |
| | Padrón | \$ 7.745,93 |
| | Complementario | \$ 5.457,72 |

Conforme a lo anterior se expone en los siguientes cuadros el cálculo de la Tarifa FESDE (TT – TU) de enero de 2020:

En la tabla 3 se puede observar los pasajeros por quincena, kilómetros comerciales ejecutados por quincena y los ingresos del SITM MIO, en enero de 2020 el Sistema movilizó 9.717.815 pasajeros y ejecutó 4.214.580 kilómetros, generando ingresos por COP21.379.193.000, con una tarifa usuario de COP2.200.

Tabla 3
Variables cálculo tarifa FESDE

| PERIODO | TARIFA USUARIO | Pasajeros Quincenales | Kms Ejecutados | INGRESOS DEL SITM MIO |
|------------------------|----------------|-----------------------|------------------|-----------------------|
| Enero 01 al 15 de 2020 | \$ 2.200 | 4.200.720 | 1.975.349 | \$ 9.241.584.000 |
| Enero 16 al 31 de 2020 | \$ 2.200 | 5.517.095 | 2.239.290 | \$ 12.137.609.000 |
| TOTAL | | 9.717.815 | 4.214.639 | 21.379.193.000 |

En la tabla 4 se describe la remuneración por cada Concesionario de Operación de Transporte conforme al acta de kilómetros ejecutados en las dos quincenas de enero de 2020, en esta vigencia la tarifa por kilómetro por tipología se liquida con una gradualidad del 100%, en virtud de los otrosíes modificatorios de los contratos de concesión de operación:

Tabla 4
Participación Concesionarios de Operación de Transporte

| PERIODO | PAGO DIFERENCIAL TARIFARIO (OTROSÍES MODIFICATORIOS) | | | | Total PartCOT |
|------------------------|--|-----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| | PartGIT | PartBYN | PartETM | PartUNIMETRO | |
| Enero 01 al 15 de 2020 | \$ 5.034.175.205 | \$ 5.556.692.600 | \$ 3.297.521.398 | \$ 1.929.486.421 | \$ 15.817.875.623 |
| Enero 16 al 31 de 2020 | \$ 5.729.276.710 | \$ 6.455.314.943 | \$ 3.785.561.323 | \$ 2.177.151.391 | \$ 18.147.304.367 |
| TOTAL | 10.763.451.914 | 12.012.007.543 | 7.083.082.721 | 4.106.637.812 | 33.965.179.990 |

En la tabla 4 se presenta la participación de los otros agentes del SITM MIO, SIUR, Patio y Taller CALI MIO, Metro Cali, fondo FRESA, crédito DEBCA y arrendamientos por quincena:

El pago a cada uno de los Agentes del Sistema MIO y de las Obligaciones Económicas cargadas a la Tarifa al usuario, se efectuará de acuerdo con las fórmulas y mecanismos que se encuentren establecidos en cada uno de los respectivos contratos.

Tabla 5
Participación otros Agentes del SITM MIO

| PERIODO | PartMETRO | PartSIUR + Fondo de Mto | PartFRESA | PartPatCALI MIO | PartDEBCA | PartPaty talleres | Total PartOtrosAgentes |
|------------------------|-------------------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|
| Enero 01 al 15 de 2020 | \$ 646.910.880 | \$ 1.179.500.425 | \$ 277.247.520 | \$ 260.612.669 | \$ 158.829.223 | \$ 155.678.683 | \$ 2.678.779.401 |
| Enero 16 al 31 de 2020 | \$ 849.632.630 | \$ 1.549.119.175 | \$ 364.128.270 | \$ 342.280.574 | \$ 208.601.362 | \$ 204.463.541 | \$ 3.518.225.551 |
| TOTAL | \$ 1.496.543.510 | \$ 2.728.619.600 | \$ 641.375.790 | \$ 602.893.243 | \$ 367.430.585 | \$ 360.142.224 | \$ 6.197.004.952 |

“En caso de que los ingresos del Sistema MIO, producto de la Tarifa al usuario por los viajes pagos efectivamente realizados, no sean suficientes para pagar la Tarifa técnica del Sistema MIO, se deberá trasladar, desde el FESDE, el faltante al Fondo General (usados). El valor a trasladar en cada quincena se calculará de conformidad con la siguiente expresión”:

$$TFESDE_{i,q} = (TT_{i,q} - T_{usuario_{i,q}}) * PV_{i,q}$$

Tabla 6
TFESDE (Tarifa Técnica - Tarifa Usuario)

| PERIODO | INGRESOS DEL SITM MIO | EGRESOS TOTAL | TT | TU | TT - TU | TFESDE |
|------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------------------|
| Enero 01 al 15 de 2020 | \$ 9.241.584.000 | \$ 18.496.655.023 | \$ 4.403 | \$ 2.200 | \$ 2.203 | \$ 9.255.071.023 |
| Enero 16 al 31 de 2020 | \$ 12.137.609.000 | \$ 21.665.529.918 | \$ 3.927 | \$ 2.200 | \$ 1.727 | \$ 9.527.920.918 |
| TOTAL | \$ 21.379.193.000 | \$ 40.162.184.942 | \$ 4.165 | \$ 2.200 | \$ 1.965 | \$ 18.782.991.942 |

En enero de 2020, los ingresos que generó el Sistema fueron de COP21.379.193.000, tal como se describe en la tabla 3, los egresos del Sistema fueron de COP40.162.184.942, generando un diferencial tarifario de COP18.782.991.942.

3) EVOLUCIÓN DE LA OFERTA

A continuación, en las siguientes dos gráficas se presenta la evolución de la oferta prestada en el servicio del SITM-MIO, en términos de kilómetros en servicio y buses en operación, discriminada por concesionario operador de transporte.

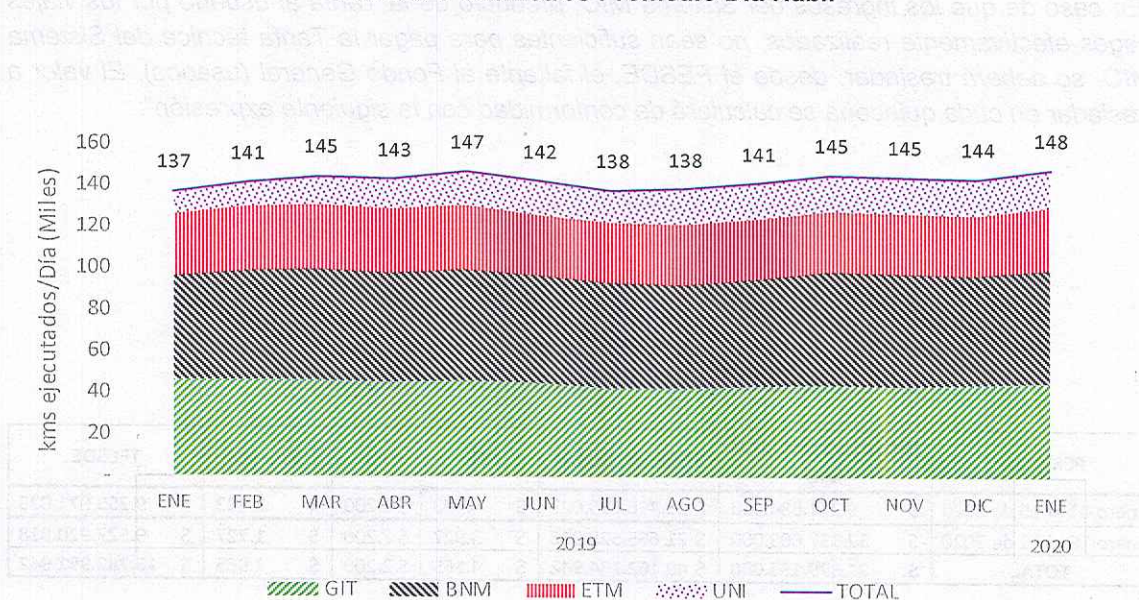
Como se observa, en el año 2019 la tendencia de la oferta fue al alza, tendencia que continuó en enero de 2020 donde se alcanzó un pico en la ejecución de 148.000 km en día hábil. De igual forma, la ejecución de flota en la hora pico tuvo una tendencia constante y positiva, alcanzándose a tener para noviembre un promedio de los 751 buses en



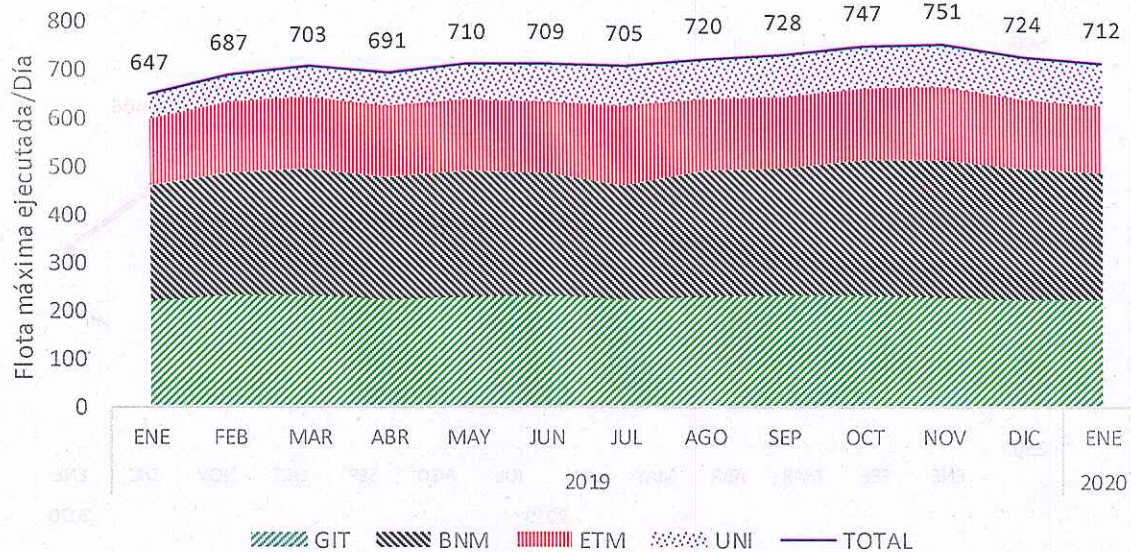
simultaneo; los valores en diciembre y enero se ven reducidos por la entrada en estacionalidad de la demanda, donde la necesidad de flota en el pico es menor.

Lo anterior indica que la inyección de recursos al Sistema sigue teniendo un impacto positivo en la oferta de servicio prestada.

Gráfica 1 Kilómetros Promedio Día Hábil



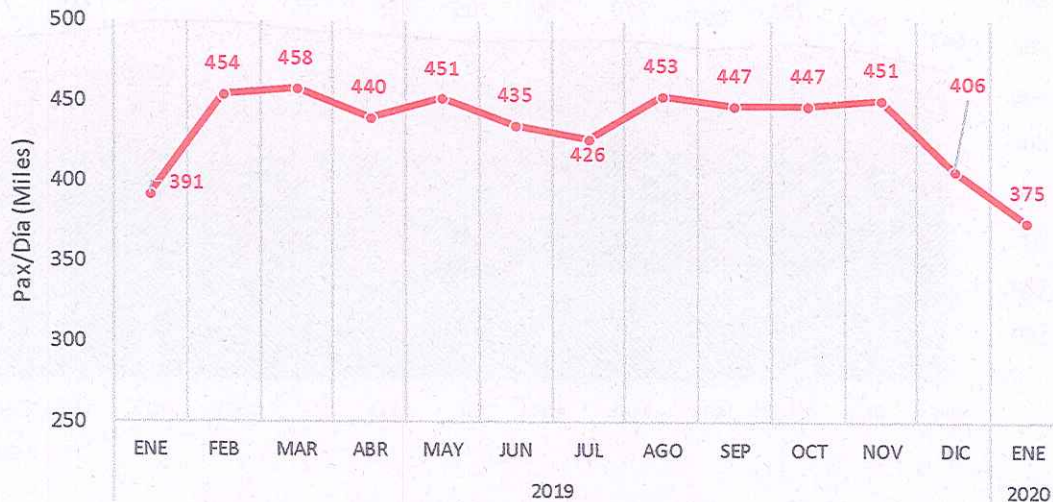
Gráfica No.2 Flota máxima Promedio Día Hábil



4) IMPACTO DE LA DEMANDA

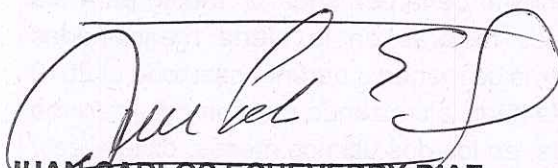
Se presenta en la siguiente gráfica el comportamiento de la demanda promedio para día hábil del SITM-MIO. Como se observa, con las mejoras en la oferta mencionadas anteriormente, la demanda de pasajeros del Sistema se mantuvo durante casi todo el 2019 por encima de 450.000 pasajeros en promedio día hábil, alcanzando un promedio máximo de 458.000 en mayo. Se debe tener presente que, en los dos últimos meses, diciembre y enero, la reducción de la demanda es debido a los periodos de vacaciones de las instituciones educativas.

Gráfica 3 Demanda Promedio día hábil



Cualquier información adicional con gusto será suministrada.

Sin otro particular,



JUAN CARLOS ECHEVERRY DIAZ
Vicepresidente suplente del Presidente

Proyectó: Johanna Massó Raffal – Contratista Dirección Financiera y Administrativa
 Revisó: Felipe Ortiz – Jefe de Oficina de Evaluación de Operación
 Wilmer Forero Girón – Director Financiero y Administrativo
 Gustavo Hoyos Segovia – Jefe Oficina Gestión Financiera.

Copia: William Mauricio Vallejo Caicedo – Secretario de Movilidad