



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI



Al contestar por favor cite estos datos:

Radicado No.: 201841210100010181

Fecha: 2018-11-29

TRD: 4121.010.15.1.187.001018

Rad. Padre: 201841210100010181

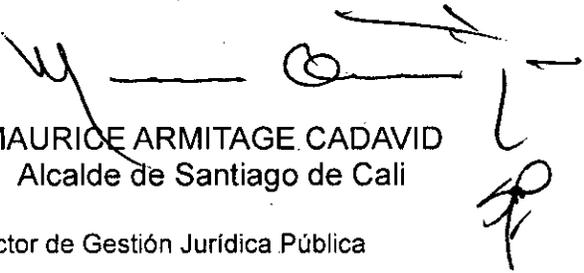
HERBERT LOBATON CURREA
Secretario General
Concejo de Santiago de Cali
Avenida 2ª N # 10N – 65 - CAM

Asunto: Alcance al Proyecto de Acuerdo 088.

Cordial saludo,

Por medio del presente, atendiendo a las discusiones surtidas en el estudio del Proyecto de Acuerdo No. 088 ratifico el documento de alcance de Radicado No. 201841310100140611 allegado a la Honorable Corporación, Comisión de Presupuesto, el día 28 de noviembre de 2018 dentro del proyecto ya referido, "Por el cual se establecen, modifican y destinan unas rentas dirigidas al financiamiento integral del sistema integrado de transporte masivo SITM-MIO, se concede una autorización y se dictan otras disposiciones".

Atentamente,



MAURICE ARMITAGE CADAVID
Alcalde de Santiago de Cali

Revisó: Nayib Yaber Enciso – Director de Gestión Jurídica Pública

(A)



ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE HACIENDA

Al contestar por favor cite estos datos:
Radicado No.: 201841310100140611
Fecha: 2018-11-27
TRD: 4131.010.13.1.953.014061
Rad. Padre: 201841310100140611

RECIBIDO
VENTANILLA ÚNICA
Concejo de Santiago de Cali
Radicado No. 2672

28 NOV 2018

943
Cecilia

ANDRÉS FELIPE MÉNDEZ LICONA
Subsecretario Comisión Presupuesto
Concejo de Santiago de Cali

Asunto: Alcance al Proyecto de Acuerdo No. 088.

Cordial saludo,

En atención a las discusiones surtidas en el estudio del Proyecto de Acuerdo No. 088 "Por el cual se establecen, modifican y destinan unas rentas dirigidas al financiamiento integral del sistema integrado de transporte masivo SITM-MIO, se concede una autorización y se dictan otras disposiciones" en la Comisión de Presupuesto, nos permitimos de manera atenta y respetuosa, dar alcance a la exposición de motivos en los siguientes puntos:

1. Proyecciones de las nuevas fuentes de financiación

Atendiendo a que la proyección de las nuevas fuentes de financiación requiere un proceso de implementación para la operación y recaudo efectivo por parte de la entidad territorial, se presenta a continuación un escenario financiero conservador para ilustración de la Honorable Corporación:

Fuentes Nuevas, Modificadas Reorientadas y de Libre Destinación	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Contribución por Estacionamiento	1.123	5.613	5.781	5.954	6.133	6.317	6.506	6.702	6.903	7.110	
Explotación Estacionamiento en Vía Pública	1.198	5.988	6.168	6.353	6.544	6.740	6.942	7.151	7.365	7.586	
Tasa por Congestión	3.500	3.605	3.713	3.825	3.939	4.057	4.179	4.305	4.434	4.567	
Impuesto Circulación y Tránsito T. Público	3.504	4.022	4.142	4.266	4.394	4.526	4.662	4.802	4.946	5.094	
Participación Impuesto sobre Vehículos (Rod)	28.709	29.561	30.448	31.362	32.303	33.272	34.270	35.298	36.357	37.448	
Servicios - Licencias de Conducción	1.420	1.463	1.507	1.552	1.862	1.598	1.646	1.696	1.746	1.799	
Servicios - Derechos de Tránsito	5.757	5.930	6.108	6.291	6.480	6.674	6.874	7.080	7.293	7.512	
Servicios - Patbs de Tránsito	2.107	2.171	2.236	2.303	2.372	2.443	2.516	2.592	2.670	2.750	
Ingresos Corrientes de Libre Destinación	78.000	80.340	82.750	77.506	64.796	57.311	59.031	60.801	62.625	64.504	
Balance Propios	9.281	11.571	358	0	0	0	0	0	0	0	
Balance FESDE	4.500	15.000	17.800	0	0	0	0	0	0	0	
Total	139.490	195.263	161.011	139.412	128.823	122.939	126.627	130.426	134.339	138.369	

Valores expresados en millones

2. Tarifas de la contribución por estacionamiento

En la exposición de motivos se contemplaron las tarifas individuales para las Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado y las Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento de acuerdo a los estudios técnicos anexos al proyecto. Con el fin de

[Firma]



facilitar la liquidación y recaudo de la Contribución por Estacionamiento de Uso Público en Santiago de Cali, se hace necesario establecer una tarifa única para el conjunto de las doce (12) Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado (ZER) y una tarifa única para el conjunto de las catorce (14) Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento (ZGRE). En ambos casos, la tarifa unificada resulta de promediar las tarifas de cada una de las zonas.

Desde una perspectiva operacional, los procedimientos con base en veintiséis (26) tarifas diferentes pueden afectar la viabilidad del proyecto, encarecer al agente retenedor y/o recaudador el proceso interno que deberá efectuar para el cobro del tributo, así como dificultar las labores de fiscalización y determinación del mismo con tarifas tan diferenciadas.

De esta manera, la tarifa para las ZER será el promedio de las tarifas de cada una de las 12 zonas; y la tarifa para las ZGRE será el promedio de las tarifas de cada una de las 14 zonas, las cuales quedaron establecidas en la Exposición de Motivos, y son producto de los estudios técnicos ya allegados.

A continuación, se muestra la tarifa para los dos grupos de Zonas de Gestión del Estacionamiento (ZER y ZGRE):

Tarifa Establecida para las Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado –
ZER

Zona	Tarifa (Promedio de Factores)	Tarifa (Promedio de Tarifas)
ZER 1: San Antonio – Peñón	0,231	0,286
ZER 2: Granada – Centenario	0,318	
ZER 3: Versalles – Terminal	0,318	
ZER 4: Imbanaco	0,318	
ZER 5: Parque del Perro	0,393	
ZER 6: Centro Ampliado	0,304	
ZER 7: Ciudad Jardín	0,318	
ZER 8: U.D. Panamericana	0,318	
ZER 9: Alameda	0,304	
ZER 10: Eucarístico	0,318	
ZER 11: Carrera 66 Sur-oeste	0,318	
ZER 12: Carrera 15 - Centro	0,304	



Tarifa Establecida para las Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento – ZGRE

Zona	Tarifa (Promedio de Factores)	Tarifa (Promedio de Tarifas)
ZGRE 1	0,246	0,203
ZGRE 2	0,231	
ZGRE 3	0,231	
ZGRE 4	0,231	
ZGRE 5	0,231	
ZGRE 6	0,246	
ZGRE 7	0,229	
ZGRE 8	0,231	
ZGRE 9	0,246	
ZGRE 10	0,231	
ZGRE 11	0,246	
ZGRE 12	0,231	
ZGRE 13	0,245	
ZGRE 14	0,098	

3. Procedimiento de identificación del cilindraje – Contribución por Estacionamiento

En el estudio del Proyecto de Acuerdo, se han generado dudas respecto al procedimiento de identificación del Cilindraje de las Motocicletas para efectos del cobro de la contribución por estacionamiento. Atendiendo al numeral 2 del Artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, las motocicletas cilindradas de 125 cm³ e inferiores, están exceptuadas del pago de la contribución por estacionamiento. De esta manera, es necesario precisar que se deben tomar medidas transitorias en el cobro de la contribución hasta tanto se defina y/o regule el procedimiento de identificación del cilindraje de las motocicletas. Esta medida constituye en no realizar el cobro a motocicletas con cilindraje superior a 125 cm³ a fin de salvaguardar criterios de necesidad técnica y coherencia en las actuaciones de la administración.

4. Tasa por congestión

La tasa por congestión contempla un límite de vehículos que puedan pagar la tasa. Esta limitación obedece a criterios técnicos que dan cuenta de la necesidad de establecer un tope de vehículos que puedan circular en la vía, pues de no hacerlo las limitaciones a la circulación del pico y placa, resultaría en ser infructuosas. Atendiendo a esto, se genera la duda de si esta medida es o no constitucional.



Para esto, es necesario realizar un juicio de proporcionalidad de la medida, contemplado por la Corte Constitucional. En términos de la Sentencia C-015 de 2014:

El test de igualdad, que se aplica en el juicio integrado de igualdad, en su metodología busca analizar tres objetos: (i) el fin buscado por la medida, (ii) el medio empleado y (iii) la relación entre el medio y el fin. Según su grado de intensidad, este test puede tener tres grados: estricto, intermedio y leve. Para determinar cual es el grado de intensidad adecuado a un caso sub judice, este tribunal ha fijado una regla y varios criterios, como se da cuenta enseguida. La regla es la de que al ejercer el control de constitucionalidad se debe aplicar un test leve, que es el ordinario. Este test se limita a establecer la legitimidad del fin y del medio, debiendo ser este último adecuado para lograr el primero, valga decir, a verificar si dichos fin y medio no están constitucionalmente prohibidos y si el segundo es idóneo o adecuado para conseguir el primero.

Es necesario entonces precisar entonces, ¿Cuál es la finalidad que se persigue?

Lo que se pretende en el Proyecto, es generar ingresos al ente territorial, dirigidos a financiar el SITM-MIO, sin impactar la movilidad sostenible y el medio ambiente. El medio para lograr esta finalidad consiste en establecer un límite de vehículos que pueden pagar la tasa por congestión. Conviene entonces preguntarse: ¿Es adecuado el medio para lograr la finalidad perseguida? La respuesta es sí, toda vez que esta medida es la única que apunta a todas las finalidades perseguidas, y que es adecuada, y constitucionalmente válida. Esta medida permite de forma simultánea, garantizar ingresos para el ente territorial que se destinaran al sistema de transporte masivo, y a su vez, garantizar la movilidad sostenible de la ciudad y el cuidado del medio ambiente. No poner este límite, implicaría que todo ciudadano con vehículo, pudiese pagar la tasa por congestión, resultando entonces en que las medidas del pico y placa perderían sentido y su finalidad. Implicando entonces, la contaminación del medio ambiente más allá de lo que debería soportar y la inviabilidad técnica de la movilidad sostenible de la ciudad.

Ahora bien, ¿el fin y el medio están constitucionalmente prohibidos? La respuesta es no. Antes bien son finalidades que desarrollan derechos como a la preservación del medio ambiente. Y, por último, si el medio es idóneo o adecuado para conseguir la finalidad. La respuesta a esta cuestión es que si es adecuado, pues es una limitación que guarda el equilibrio entre la posibilidad de transitar en el día de restricción de pico y placa, los ingresos que va a recibir el ente territorial, la movilidad sostenible y el cuidado del medio ambiente.

5. Tarifa técnica del STIM-MIO

En la exposición de motivos se manifiesta en el punto 5.1.3.2. denominado "Definición de la nueva tarifa técnica del SITM-MIO" en el punto 7 que "se proyecta un crecimiento

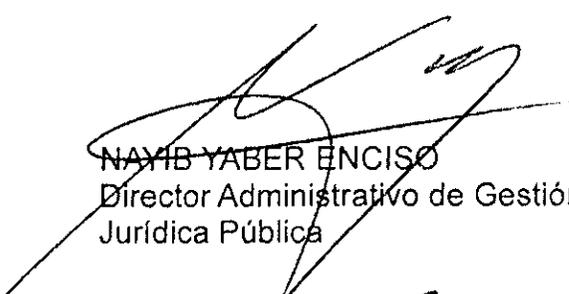


ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO
DE HACIENDA

en la tarifa al usuario de doscientos pesos (COP 200) para el 2019 y 2020 cada año, y ciento cincuenta pesos (COP 150) del 2021 en adelante cada año, partiendo de una tarifa de dos mil pesos (COP 2000) en el 2018". Al respecto debe manifestarse que estas son proyecciones de la administración central, bajo las cuales prevé realizar incrementos la tarifa del SITM-MIO, para ilustración y sustento de la iniciativa acordal. Sin embargo, la decisión de realizar incrementos a la tarifa del SITM-MIO, es una facultad del Señor Alcalde, por lo cual no requiere autorización del Concejo. En razón a esto, se puso de presente en la exposición de motivos la intención de la administración de acuerdo a sus proyecciones, más no la incluye en el articulado de la propuesta, por ser competencia del Señor Alcalde dicho incremento, más no del Concejo.

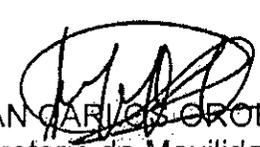
Agradecemos la atención prestada,

Cordialmente,


NAYIB YABER ENCISO
Director Administrativo de Gestión
Jurídica Pública


PATRICIA HERNÁNDEZ GUZMÁN
Directora Administrativo de Hacienda


ELENA LONDOÑO GÓMEZ
Directora Administrativa de Planeación


JUAN CARLOS OROBO Q.
Secretario de Movilidad

Revisó: María Carolina Valencia Gómez – Subdirectora de Doctrina y Asuntos Normativos.
Martha Armero – Asesora DAHM.



