



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI
DIRECCIÓN JURÍDICA



Al contestar por favor cite estos datos
Radicado No.: 2016412110003861
Fecha: 2016-07-21
TRD: 4121.1.10.1.823.0003861
Rad. Padre: 2016412110003861

Doctor
ANDRÉS FELIPE MENDEZ LICONA
Subsecretario Comisión de Presupuesto
Honorable Concejo Municipal de Santiago de Cali
La Ciudad

Teniendo en cuenta su oficio con N° de radicado 2016411100862152 con relación a la Proposición 002 - P.A 004 de 2016, presentada en la sesión de la comisión de presupuesto durante el estudio del Proyecto de Acuerdo N°004 de 2016 **"POR EL CUAL SE ESTABLECE UN SUBSIDIO A LA TARIFA DEL PASAJE DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS – MIO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"** se da respuesta de acuerdo con mi competencia a las siguientes inquietudes:

Pregunta 6. *¿Por qué se piden más facultades para el señor Alcalde si ya se entregaron para el presupuesto de la Vigencia 2016 por 6 meses hasta el 30 de Junio, en la Reforma Administrativa se le dieron 3 meses y en el Plan de Desarrollo otros 3 meses más?*

La Administración Municipal al estudiar el aspecto presupuestal de la iniciativa consideró que el proyecto contenía un gasto nuevo que no podía relacionarse directamente con la armonización del presupuesto en virtud de la adopción del plan de desarrollo. Del mismo modo, la facultad para modificar el presupuesto contenida en el Acuerdo 0395 son muy específicas y consideramos que no guardaba conexidad temática o sustancial con el mismo. Por ello, en virtud del principio de transparencia y responsabilidad que tienen los servidores públicos, se llevó al Concejo, pues esta Corporación es la competente para los traslados presupuestales como el que nos ocupa.

Pregunta 7. *¿Respecto de la autorización que pide el señor Alcalde para reglamentar el acuerdo objeto de estudio se debe dejar expresamente señalado por qué tiempo se autoriza?*



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

DIRECCIÓN JURÍDICA

Al contestar por favor cite estos datos

Radicado No.: 2016412110003861

Fecha: 2016-07-21

TRD: 4121.1.10.1.823.0003861

Rad. Padre: 2016412110003861

Hay normas que pueden aplicarse directamente, pero hay otras que para su debida ejecución requieren de reglamentación o producción de actos administrativos con el fin de convertir en realidad el enunciado abstracto de la norma, es decir, para poder operativizar las órdenes recibidas. Por ello, como el proyecto de acuerdo tiene delimitada su vigencia, y la facultad reglamentaria es para cumplirlo, el término que tendría el alcalde para hacer uso de la facultad sería el mismo de su vigencia.

Pregunta 18. *¿La ley permite la creación de este subsidio a la tarifa?*

En el informe que el Gobierno Nacional le presentó al Congreso de la República como soporte del proyecto de Ley que posteriormente se convirtió en el Plan Nacional de Desarrollo- Ley 1753, hay un capítulo, el "V. Competitividad e Infraestructura Estratégicas" donde se consagra la motivación para el mejoramiento de los SITM, entre otros, donde se determinó:

" (...)

Los sistemas de transporte SITM y SETP, entendidos como servicio público, se enmarcan dentro de conceptos de equidad teniendo en cuenta que: 1) garantizan una cobertura amplia del territorio (accesibilidad e inclusión a todos los grupos de la población), principalmente en ciudades intermedias; 2) la infraestructura y los equipos están diseñados para atender las necesidades de personas con movilidad reducida; y, 3) establecen jerárquicamente prioridad para el transporte público colectivo (prima el interés general) y para los modos no motorizados. En ese marco de acción, se deberá avanzar en la implementación de sistemas de transporte encaminados a mejorar la calidad del servicio al usuario. Complementariamente, se avanzará en el fortalecimiento de la movilidad urbana en modos más sostenibles, como el viaje a pie o en bicicleta, bajo consideraciones de eficiencia ambiental y seguridad, de forma tal que se extiendan los beneficios de la accesibilidad y el desplazamiento a una mayor parte de la población.

En cuanto a servicios de transporte, desde la implementación de la Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU) en el año 2002, las condiciones de movilidad en las ciudades con sistemas de transporte público²⁵ han variado notablemente: su transformación se observa fundamentalmente en el descenso de la intención de uso de transporte público en las principales ciudades, la cual pasó del 73 % en 2002 al 51 % en 2012²⁶, y consecuentemente el incremento del uso de vehículo privado, que ha pasado en este mismo periodo del 18 % al 29 %²⁷ (Franco, 2012). De continuar esta tendencia, en 10 años habría en las ciudades tanta gente desplazándose en medios privados como en públicos, lo que conduciría a condiciones de congestión, contaminación y accidentalidad insostenibles. A lo anterior se suma que algunas metas como la reducción de sobreoferta²⁸ y la disponibilidad de la infraestructura para los sistemas de transporte, establecidas en los do-



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

DIRECCIÓN JURÍDICA



Al contestar por favor cite estos datos

Radicado No.: 201641211000386

Fecha: 2016-07-21

TRD: 4121.1.10.1.823.000386

Rad. Padre: 201641211000386

cumentos CONPES para la implementación de los proyectos, no se han cumplido oportunamente. Esto ha generado dificultades para alcanzar las demandas estimadas, y ha influido negativamente en la sostenibilidad financiera de los mismos, afectando la calidad del servicio prestado. Igualmente, se ha incrementado la ilegalidad y la informalidad en las ciudades, fenómenos que por la falta de control han afectado las demandas esperadas.

(..)

Transporte Público de Calidad como eje estructurador de la movilidad La estrategia de Transporte Público de Calidad tiene 3 elementos: 1) el fortalecimiento de la operación de transporte; 2) el financiamiento de los sistemas de transporte; y, 3) fortalecimiento institucional. En cuanto al fortalecimiento de la operación de transporte, teniendo en cuenta la tendencia de movilidad en las ciudades, la importancia estratégica del transporte en la productividad de estas, y las condiciones actuales de operación de los sistemas de transporte público, el Gobierno nacional realizará una revisión detallada del estado y condiciones de implementación de los sistemas de transporte que cofinancia, desde el punto de vista de infraestructura, financiero, con el objeto de definir para cada uno el plan de acción correspondiente,⁵⁵ que logre su operación de manera eficiente, sostenible y en condiciones adecuadas para los usuarios.

En este sentido, para el Gobierno nacional es de vital importancia consolidar los SITM, los SETP, los SITP y los SISTR56 que se encuentran hoy en operación, implementación o estructuración, definiendo como meta principal la prestación de servicios de transporte público de pasajeros en condiciones de calidad y con estándares de servicio adecuados para los distintos territorios, buscando la integración con modos alternativos no motorizados y con otras modalidades de transporte.

(...)

En general todas las ciudades podrán estructurar su sistema de transporte de acuerdo con las necesidades propias de la ciudad o de la región, pero garantizando los principios básicos, como son la sostenibilidad, el cambio en el esquema empresarial, la incorporación de tecnologías adecuadas a las necesidades propias de cada sistema para el recaudo unificado, gestión y control de flota, incorporación de niveles de servicio, articulación e integración de las diferentes modalidades y de sus servicios complementarios, entre otros.

(...)"1

Desde los antecedentes del Plan de Desarrollo, se consagra las facultades para que las ciudades que tengan SITM, puedan establecer mecanismos que permitan contar con mecanismos de gestión de la demanda que tiendan a lograr un mejoramiento del servi-

⁵⁵ Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país", Tomo 1- DNP



ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI

DIRECCIÓN JURÍDICA

cio con calidad, como lo pretende el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 al señalar que “ las entidades territoriales podrán determinar, definir y establecer nuevos recursos de financiación públicos y/o privados que permitan lograr la sostenibilidad económica, ambiental, social e institucional de los sistemas SITM, SETP, SITP y SISTR “

Cordialmente.

Ana Milena Cerón de Valencia
ANA MILENA CERON DE VALENCIA
Jefe de oficina Jurídica (E)

Elaboró: Dra. Martha C. Armero Asesora Proyectos de Acuerdo Dirección Jurídica-Carlos Barrera Abogado contratista Dirección Jurídica.

Aprobó: Dra. Ana Milena Cerón de V. Subdirectora Técnica Dirección Jurídica.