



915.2252.2016

Doctor

**ANDRES FELIPE MENDEZ LICONA**

Subsecretario Comisión de Presupuesto

Concejo Municipal de Santiago de Cali

E. S. D.

**ASUNTO:** Respuesta Proposición 004 – P.A 004 de 2016

En atención a su comunicación No. 21.2.2.285 de fecha 19 de Julio de los corrientes, mediante la cual se nos traslada la proposición del asunto, realizada por la doctora Patricia Molina Beltran, me permito informar que el día de ayer, en respuesta a la proposición No. 002 formulada por los Concejales miembros de ésta Comisión, enviamos (21) copias del Estudio Técnico y Modelo Económico del subsidio a la tarifa del pasaje del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros - MIO para gestionar la demanda, realizado en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 33 de la ley 1753 de 2015, por lo que no consideramos necesario el envío nuevamente de dicho documento.

En cuanto a la viabilidad de implementar el subsidio, se reitera, como ya se mencionó en la aludida respuesta a la Proposición No. 002, que en el marco de los contratos de concesión del sistema Integrado de Transporte Masivo de Occidente – MIO es viable que se otorguen subsidios, posibilidad que se rige por la Ley vigente y que en ningún sentido se encuentra – ni se podría encontrar – prohibida en los contratos de concesión del Sistema, tal como se muestra a continuación:

En Colombia, el transporte es una actividad económica regulada, conforme lo advierte el artículo 4º de la Ley 336 de 1996, al tenor de la cual *"El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el plan nacional de desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares"*.

La Ley 86 de 1989 en su artículo 14, vigente para la fecha en la que se estructuró el MIO y con base en la cual se definió la estructura tarifaria del Sistema, estipuló que: *"las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte masivo deberán ser suficientes para cubrir*





*los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno Nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos".*

Como es evidente, ésta norma no regula directamente la estructuración tarifaria de los sistemas de transporte masivo, pero sí establece una condición: que la misma sea suficiente para cubrir costos de operación, mantenimiento, administración y reposición de equipos. Ello no obsta, por ejemplo, para que la tarifa apunte a cubrir otros costos adicionales a éstos, como tampoco establece restricciones directamente asociadas al otorgamiento de subsidios, en tanto si bien se refiere a las *"tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte masivo"*, no indica que las mismas tengan que coincidir con las que se cobran directamente al usuario, siendo, eso sí, clara y explícita la **prohibición al Gobierno Nacional** para que cubra éstos costos específicamente; esto es, los costos de operación, mantenimiento, administración y reposición de equipos, lo que dejó abierta la posibilidad de que se cubrieran otros con transferencias del gobierno nacional, como en efecto sucede en relación con la infraestructura de éstos sistemas de transporte a nivel nacional.

Ya el artículo 3º de la Ley 105 de 1993 en su numeral 9º autoriza que se establezcan subsidios selectivos a la demanda, atribuyendo tales facultades al establecer que *"El Gobierno Nacional, las Asambleas Departamentales y los Concejos Distritales y Municipales podrán establecer subsidios a favor de estudiantes, personas discapacitadas físicamente, de la tercera edad y atendidas por servicios de transporte indispensables, con tarifas fuera de su alcance económico. En estos casos, el pago de tales subsidios será asumido por la entidad que lo establece la cual debe estipular en el acto correspondiente la fuente presupuestal que lo financie y una forma de operación que garantice su efectividad. Los subsidios de la Nación sólo se podrán canalizar a través de transferencias presupuestales."*

El artículo 6º de la misma Ley 105 de 1993, atribuyó a "(...) las autoridades competentes del orden Metropolitano, Distrital y Municipal, (...)" competencia expresa y específica *"para la fijación de tarifas"*, precisando ÚNICAMENTE que para el ejercicio de tal atribución **"calcularán los costos del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el rubro de "recuperación de capital", de acuerdo con los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte."** – resaltados fuera de texto–

En concordancia con lo anterior, la ley 336 de 1996, por medio de la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte dispuso en su artículo 29 que le corresponde al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte, y en el artículo 30 determinó que las autoridades competentes, según el caso, elaborarían los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas.

Recientemente, la ley 1753 de 2015, por la cual se expidió el Plan Nacional de Desarrollo, modificó y recogió la regulación del esquema tarifario aplicable a los sistemas de transporte masivo, **subrogando expresamente** el artículo 14º de la Ley 86 de 1989 citada al inicio,





estableciendo en sus artículos 31<sup>1</sup> y 33 la procedencia de subsidios para propiciar dos posibilidades: (1) la de la sostenibilidad de los sistemas de transporte y (2) la de contar con mecanismos de gestión de la demanda, autorizando a que los mismos pudieran provenir, además de la tarifa, de "(...) **nuevos recursos de financiación públicos y/o privados que permitan lograr la sostenibilidad económica, ambiental, social e institucional(...)**" de los sistemas de transporte, con lo cual se amplía el espectro de los costos o gastos que pueden contemplarse en el esquema tarifario de los sistemas de transporte masivo del país para su sostenibilidad, sin limitar en sentido alguno el tipo de costos o gastos que específicamente estarían asociados a tal sostenibilidad, y autorizando explícitamente subsidios diversos y adicionales a los contemplados inicialmente en el numeral 9º del artículo 3º de la Ley 105 de 1993.

A su vez, la misma norma señala tanto la competencia como los mecanismos que se pueden utilizar para el establecimiento de fuentes externas de financiación, es decir, diferente a los ingresos por tarifa, entre las cuales se indica el aporte directo del municipio<sup>2</sup>, regulando el contenido del acto administrativo que "(...) *deberá describir la aplicación del fondo o subsidio de forma tal que se garantice su efectividad, establecer los indicadores que permitan evaluar los resultados de dicha medida, contener la fuente presupuestal y la garantía de la permanencia en el tiempo de los recursos que financiarán los fondos de estabilización o subsidio a la demanda, con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial*", reiterando con ello la competencia para establecer el subsidio, que descansa en cabeza del Alcalde como Autoridad de Transporte del orden municipal.

El Ministerio de Transporte, por su parte, por medio de la Resolución 12333 de 2012, fijó los criterios para que las tarifas respondan a las necesidades de la población y del servicio, así como también para garantizar la eficiencia económica y suficiencia financiera del Sistema de Transporte, para lo cual estableció que las autoridades Distritales o Municipales pueden fijar tarifas diferenciales, segmentadas o subsidiadas,

<sup>1</sup> ARTÍCULO 31. Financiación de sistemas de transporte. Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así: ARTÍCULO 14. Los sistemas de transporte deben ser sostenibles. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, sumadas a otras fuentes de financiación de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos. Lo anterior, sin perjuicio de que las entidades territoriales y/o el Gobierno Nacional, dentro del Marco de Gasto de Mediano Plazo, en los casos en que cofinancie estos sistemas, puedan realizar inversiones en la etapa preoperativa en infraestructura física y adquisición inicial total o parcial de material rodante de sistemas de metro o de transporte férreo interurbano de pasajeros incentivando la incorporación de tecnologías limpias y la accesibilidad a los vehículos para personas con movilidad reducida, estrategias de articulación y fomento de la movilidad en medios no motorizados, así como implementación de sistemas de recaudo, información y control de flota que garanticen la sostenibilidad del Sistema"

<sup>2</sup> "1. Fondos de estabilización y subsidio a la demanda. En desarrollo de una política de apoyo y fortalecimiento al transporte público en las ciudades del país, los alcaldes de los municipios, distritos o áreas metropolitanas, donde se implementen o estén en operación sistemas de transporte público, podrán establecer fondos de estabilización o compensación tarifaria, que cubran el diferencial entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario. La decisión anterior se adoptará mediante decreto municipal, distrital o mediante acuerdo metropolitano, el cual deberá estar soportado en un estudio técnico en el que se demuestre que el fondo de estabilización contribuye a la sostenibilidad del Sistema de Transporte, en términos de eficiencia económica, sostenibilidad financiera, eficacia en la prestación del servicio e impactos esperados (...)"





en los Sistemas de Transporte de pasajeros Masivo, Integrado o Estratégico, debiendo previamente elaborar un modelo económico, financiero y operativo, en el que se demuestre que la aplicación de las tarifas garantiza la sostenibilidad del Sistema de Transporte, en términos de eficiencia económica, sostenibilidad financiera, **eficacia en la prestación del servicio e impactos socioeconómicos esperados**.


De todo lo anterior se sigue que el otorgamiento de subsidios por parte de las autoridades de transporte es una situación definida y autorizada clara y expresamente por la Ley, lo que ubica tal proceder dentro de las funciones detalladas en ley o reglamento, que al tenor de los artículos 6º y 122 de la Constitución Política de Colombia, y en concordancia con lo dictado en la materia por las Leyes 86 de 1989, 105 de 1993, 336 de 1996 y 1753 de 2015, es ejercicio de una competencia propia de las autoridades de transporte del orden municipal.

Finalmente, frente a su solicitud de sustentar *"la razón jurídica para trasladar la competencia al Concejo de Cali y no asumirla como lo estipula la ley 1753 de 2015, art. 33, literal 1"*, me permito referir lo manifestado por la Administración Municipal, según consta igualmente en su respuesta a la proposición No. 002, en el sentido que *"al momento de estudiar el aspecto presupuestal de la medida, 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."*

Respetuosamente,

  
**CARLOS ARMANDO GARRIDO OTOYA.**

Presidente

 Proyectó: Alba Lucero Urrea Grisales – Jefe Oficina Control Interno



Certificado No CO12/4526