



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI  
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO  
DE GESTIÓN JURÍDICA PÚBLICA



Al contestar por favor cite estos datos:

Radicado No.: 202241210100044384

Fecha: 2022-12-07

TRD: 4121.010.5.1.188.004438

Rad. Padre: 202241120200011114

alicia B.  
Dir. 9  
1145

NHORA YHANET MONDRAGÓN ORTIZ  
Secretaria de Gobierno  
Distrito Especial de Santiago de Cali  
Ciudad

Asunto: Viabilidad jurídica del Proyecto de Acuerdo " POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016 Y 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Cordial saludo,

Por medio del presente documento, le informo que este despacho recibió el proyecto de acuerdo de la referencia con el objetivo de analizar su viabilidad jurídica para su posterior presentación ante la Corporación Político Administrativa.

Después de haber sido revisado y ajustado el contenido del mismo, se colige que la iniciativa está dirigida a modificar los Acuerdos 0401 de 2016 y 0452 de 2018, que crearon, reorientaron y destinaron algunos ingresos distritales para contribuir a la sostenibilidad económica del Sistema Integrado de Transporte masivo SITM-MIO, a partir de las modificaciones que la Ley 1955 de 2019 introdujo a la Ley 1753 de 2015, que amplió el espectro de las rentas que pueden destinar las entidades territoriales para lograr la sostenibilidad del SITM-MIO.

*A.- Del contenido del proyecto de Acuerdo:*

De manera puntual el proyecto establece trae varios objetivos:

1.- Del Acuerdo 0401 de 2016:

Hacer ajustes a la tasa por congestión, desde su denominación hasta sus elementos constitutivos.

*Amf*



SC-CER355037



Centro Administrativo Municipal CAM Torre Alcaldía Piso 9  
Teléfono: 6617084-85 [www.cali.gov.co](http://www.cali.gov.co)



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI  
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO  
DE GESTIÓN JURÍDICA PÚBLICA

## 2.- Del Acuerdo 0452 de 2018:

a) Ajustar los elementos sustanciales de las rentas que ya traía el Acuerdo citado, tales como: i) Contribución por el Servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía pública; ii) Explotación económica por estacionamiento en vía pública; iii) Las rentas reorientadas, entre las cuales se incluye la participación en un porcentaje sobre las multas de tránsito; iv) el impuesto a vehículos de servicios públicos; v) la participación en el impuesto de vehículos de servicio particular; vi) servicios de patios de tránsito;

b) Redistribuir los recursos de la sobretasa a la gasolina motor (extra y corriente)

## 3.- Establecer la posibilidad que Metro Cali tenga ingresos que no devengan de la operación del SITM-MIO.

En este punto se adicionan unas fuentes de ingresos no operacionales de Metro Cali S.A. tales como la suscripción de negocios jurídicos sobre Derecho Real Accesorio de Superficie, y la explotación publicitaria de sus terminales atendiendo la reglamentación establecida en el Acuerdo 0436 de 2016.

La reorientación y creación de nuevas fuentes buscan que el SITM-MIO logre su sostenibilidad en los términos establecidos en el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019, cuyo literal reza:

“ARTÍCULO 98. SOSTENIBILIDAD DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así:

ARTÍCULO 14. SOSTENIBILIDAD DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. Los sistemas de transporte colectivo y masivo deben ser sostenibles basados en la calidad en la prestación del servicio y en el control de la ilegalidad y la informalidad por parte de las entidades territoriales. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de origen territorial si las hubiere, deberán ser



SC-CER355037

Centro Administrativo Municipal CAM Torre Alcaldía Piso 9  
Teléfono: 6617084-85 [www.cali.gov.co](http://www.cali.gov.co)



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI  
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO  
DE GESTIÓN JURÍDICA PÚBLICA

suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos.

Los contratos de concesión y operación deben contemplar el concepto de sostenibilidad, y para el efecto se podrán realizar las modificaciones contractuales a que haya lugar.<sup>1</sup>

El soporte legal de las rentas y recursos de que trata el proyecto de acuerdo, da cumplimiento a lo establecido en el canon 287 Superior que señala la autonomía derivada de las entidades territoriales para la creación de tributos, pues ellas cuentan con respaldo legal, como lo es el artículo 97 de la multimencionada Ley 1955 de 2019, la cual, en algunos eventos establece los elementos de los mismos y en otros los deja a consideración de la Corporación Político Administrativa, así:

“ARTÍCULO 97. OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE. Modifíquese el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así:

ARTÍCULO 33. OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE. Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte, a la calidad del servicio y de su infraestructura, incrementar la seguridad ciudadana, la atención y protección al usuario, al mejoramiento continuo del sistema y contar con mecanismos de gestión de la demanda, las entidades territoriales podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, que podrán ser canalizados a través de fondos de estabilización y subvención. Las fuentes podrán ser las siguientes:

1. Recursos propios territoriales. Las autoridades de los departamentos, municipios, distritos o áreas metropolitanas podrán destinar recursos propios, incluyendo rentas y recursos de capital. La decisión anterior se adoptará mediante decreto municipal, distrital o mediante acuerdo metropolitano, el cual deberá contener como mínimo la

<sup>1</sup> Artículo modificado por el Art. 3 del Decreto 575 de 2020



SC-CERJ55037

Centro Administrativo Municipal CAM Torre Alcaldía Piso 9  
Teléfono: 6617084-85 [www.cali.gov.co](http://www.cali.gov.co)



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO  
DE GESTIÓN JURÍDICA PÚBLICA

destinación de los recursos, la fuente presupuestal y la garantía de la permanencia en el tiempo de los recursos, así como contar con concepto del CONFIS territorial o quien haga sus veces, y estar previstos en el Marco de Gasto de Mediano Plazo territorial con criterios de sostenibilidad fiscal.

2. Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía. Los órganos territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos fuera de vía o estacionamientos en vía y podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte. El hecho generador del tributo corresponde al uso del servicio de parqueaderos fuera de vía o estacionamiento en vía, los sujetos activos serán los municipios, distritos y áreas metropolitanas. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio gravado.

Corresponderá a las asambleas o concejos pertinentes definir los elementos del tributo y el sistema y método para definir los costos, y los responsables del cobro, declaración y consignación de los recursos recaudados, de manera que el tributo se ajuste a las condiciones locales.

Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.

3. Estacionamiento en vía pública. Las autoridades territoriales podrán destinar para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte, una parte de los recursos que se hayan obtenido de las contraprestaciones económicas percibidas por el uso de vías públicas para estacionamiento.

4. Infraestructura nueva para minimizar la congestión. Las autoridades territoriales que hayan adoptado plan de movilidad podrán establecer precios públicos diferenciales por acceso o uso de infraestructura de transporte nueva construida para minimizar la



Centro Administrativo Municipal CAM Torre Alcaldía Piso 9  
Teléfono: 6617084-85 [www.cali.gov.co](http://www.cali.gov.co)



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI  
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO  
DE GESTIÓN JURÍDICA PÚBLICA

congestión. Las autoridades territoriales podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte.

El precio será fijado teniendo en cuenta el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo.

Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones<sup>2</sup>.

5. Áreas con restricción vehicular. Las autoridades territoriales podrán definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. El acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su tarifa y condiciones con base en estudios técnicos, con fundamento en el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros. Las autoridades territoriales podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte.

6. Las entidades territoriales podrán destinar un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial por concepto de multas de tránsito para el funcionamiento sostenible de sus sistemas de transporte público masivo y colectivo o transporte no motorizado. Dicho porcentaje deberá ser definido y soportado por un análisis técnico y financiero que identifique los costos y gastos financiados por el concepto de multas, los programas y proyectos que se pueden financiar y los indicadores de seguimiento a los objetivos de seguridad vial.

<sup>2</sup> Este numeral, que permite los peajes urbanos por infraestructura nueva que ayude a la descongestión no está considerado en la presente iniciativa.



SC-CER355037

Centro Administrativo Municipal CAM Torre Alcaldía Piso 9  
Teléfono: 6617084-85 [www.cali.gov.co](http://www.cali.gov.co)



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI  
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO  
DE GESTIÓN JURÍDICA PÚBLICA

7. Las autoridades territoriales podrán modificar las tarifas de los servicios de transporte público complementario a partir de la aplicación de factores tarifarios que permitirán obtener recursos para la sostenibilidad de otros servicios colectivos o masivos que operen en su jurisdicción.

8. Derecho real accesorio de superficie en infraestructura de transporte. Una entidad pública denominada superficiante, titular absoluta de un bien inmueble fiscal o de uso público destinado a la Infraestructura de Transporte conforme a lo establecido en el artículo 4 de la Ley 1682 de 2013, podrá otorgar el derecho real de superficie de origen contractual, enajenable y oneroso, a un tercero denominado superficiario, por un plazo máximo de treinta (30) años, prorrogables hasta máximo veinte (20) años adicionales.. El superficiario tendrá la facultad, conforme a la normatividad de ordenamiento territorial del lugar donde se ubique el bien inmueble y las disposiciones urbanísticas vigentes, de realizar y explotar por su exclusiva cuenta y riesgo, construcciones o edificaciones en áreas libres aprovechables con todos los atributos de uso, goce y disposición de las mismas, a fin de que tales desarrollos puedan soportar gravámenes y limitaciones al dominio, sin afectar el uso público, la prestación del servicio de transporte, ni restringir la propiedad del inmueble base del superficiante.

El derecho real de superficie se constituye mediante contratos elevados a escritura pública suscritos entre el titular del inmueble base y los terceros que serán superficiarios, los cuales contendrán la delimitación del área aprovechable, el plazo de otorgamiento del derecho, las condiciones de reversión de las construcciones, las causales de terminación del contrato, las obligaciones de las partes y la retribución que corresponde al superficiante, debiendo además inscribirse ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos en el folio de matrícula inmobiliaria del predio sobre el cual se confiere el derecho real de superficie, en el que deberá realizarse una anotación de este como derecho accesorio, identificándose el área conferida al superficiario y los linderos de la misma y las construcciones, además deberán registrarse los actos jurídicos que se efectúen en relación con el derecho real de



Centro Administrativo Municipal CAM Torre Alcaldía Piso 9  
Teléfono: 6617084-85 [www.cali.gov.co](http://www.cali.gov.co)



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI  
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO  
DE GESTIÓN JURÍDICA PÚBLICA

superficie.

La cancelación de la constitución de este derecho real accesorio de superficie procederá mediante escritura pública suscrita por las partes constituyentes, que será objeto de registro en el folio de matrícula inmobiliaria correspondiente y ante la Oficina de Registro competente.

Para otorgar el derecho real de superficie el superficiante deberá contar con un estudio técnico, financiero y jurídico, que valide y determine las condiciones y beneficios financieros y económicos que se generan a partir de su implementación y para la selección del superficiario el superficiante deberá sujetarse a las reglas propias de contratación que le apliquen a la entidad pública que actúe en tal calidad.

9. Además de las anteriores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar recursos de otras fuentes como valor residual de concesiones, valorización, subasta de norma urbanística, herramientas de captura del valor del suelo, sobretasa a la gasolina o al ACPM, cobro o aportes por edificabilidad adicional y mayores valores de recaudo futuro generados en las zonas de influencia de proyectos de renovación urbana así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales." (Subrayado para resaltar)

Todo este esfuerzo de recursos tiene como propósito contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte, a la calidad del servicio y de su infraestructura, incrementar la seguridad ciudadana, la atención y protección al usuario, al mejoramiento continuo del sistema y contar con mecanismos de gestión de la demanda, en los términos del citado artículo de la Ley ut supra.<sup>3</sup>

#### B.- Competencia del Concejo Distrital de Santiago de Cali

Conforme a lo anteriormente expresado, la iniciativa propuesta por la Secretaría de

<sup>3</sup> Norma que modificó el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015





ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI  
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO  
DE GESTIÓN JURÍDICA PÚBLICA

Movilidad encuentra sustento normativo en los siguientes términos:

- Fundamento Constitucional

"Artículo 287. Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos:

(...)

3. Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

(...)"

"Artículo 313. Corresponde a los concejos:

"(...)

4. Votar de conformidad con la Constitución y la ley los tributos y los gastos locales".

"Artículo 362. Los bienes y rentas tributarias o no tributarias o provenientes de la explotación de monopolios de las entidades territoriales, son de su propiedad exclusiva y gozan de las mismas garantías que la propiedad y renta de los particulares. Los impuestos departamentales y municipales gozan de protección constitucional y en consecuencia la ley no podrá trasladarlos a la Nación, salvo temporalmente en caso de guerra exterior".

- Fundamento Legal

La Ley 1551 de 2012 consagra:

"ARTICULO 18. El artículo 32 de la Ley 136 de 1994 quedará así:

Artículo 32. Atribuciones. Además de las funciones que se le señalan en la Constitución y la ley, son atribuciones de los concejos las siguientes:



SC-CER355037

Centro Administrativo Municipal CAM Torre Alcaldía Piso 9  
Teléfono: 6617084-85 [www.cali.gov.co](http://www.cali.gov.co)





ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI  
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO  
DE GESTIÓN JURÍDICA PÚBLICA

(...)

6. Establecer, reformar o eliminar tributos, contribuciones, impuestos y sobretasas, de conformidad con la ley

(...)"

- Fundamento Jurisprudencial

La Corte Constitucional en diversos pronunciamientos ha reiterado su posición frente a la autonomía de las entidades territoriales para administrar sus rentas, manifestando que :

✓ sentencia C-720 de 1999<sup>4</sup>

"(...) Los recursos propios de las entidades territoriales son aquellos que provienen de fuentes de financiación endógenas, es decir, que se originan y producen sus efectos dentro de la respectiva jurisdicción y en virtud de decisiones políticas internas. En consecuencia, son recursos propios tanto los que resultan de la explotación de los bienes que son de su propiedad exclusiva, como las rentas tributarias que surgen gracias a fuentes tributarias - impuestos, tasas y contribuciones - propias.

La intervención del legislador sobre la destinación de los recursos provenientes de fuentes endógenas de financiación es francamente excepcional y limitada. En efecto, como lo ha señalado la jurisprudencia, las razones que avalan la Destinación legal de los recursos nacionales cedidos o transferidos a las entidades territoriales no sirven para justificar la injerencia del legislador en la destinación de los recursos propios de las entidades territoriales, es decir, de aquellos recursos que se originan en fuentes endógenas de financiación.

Dado que el legislador debe respetar el reducto mínimo de la autonomía de las entidades territoriales, uno de cuyos elementos centrales es el derecho a administrar sus recursos propios, resulta claro que cualquier intervención legislativa en esta materia exige una justificación objetiva y suficiente. Como fue explicado, la facultad de intervenir en la destinación de los recursos nacionales cedidos o transferidos surge de

*Prof.*

4



Centro Administrativo Municipal CAM Torre Alcaldía Piso 9  
Teléfono: 6617084-85 [www.cali.gov.co](http://www.cali.gov.co)



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI  
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO  
DE GESTIÓN JURÍDICA PÚBLICA

un conjunto de normas constitucionales que habilita, de manera específica, dicha intervención.

No obstante, no existe en la Carta una norma que justifique, in genere, la intervención del legislador en la administración de los recursos propios de dichas entidades [8]. Por el contrario, la posibilidad constitucional de manejar en forma autónoma sus propios recursos, es una garantía necesaria para asegurar que las entidades territoriales puedan, verdaderamente, diseñar un presupuesto de gastos e inversiones ajustado a sus propias necesidades y prioridades (...)"

✓ Sentencia C- 897 de 1999

"Dado que la precitada sobretasa constituye una fuente endógena de las entidades territoriales, el Legislador no puede intervenir en su destinación, sino, exclusivamente, si se trata de una intervención imprescindible, idónea y estrictamente proporcionada, para defender recursos nacionales seriamente amenazados, o, para garantizar la estabilidad macroeconómica de la Nación. Debe afirmarse entonces que, en principio, las entidades territoriales tienen el derecho a definir, de manera autónoma, la destinación de los recursos que obtengan de la sobretasa de que trata el artículo 117 de la Ley 488 de 1998..."

(...)

"Como quedó definido, la sobretasa a la gasolina motor extra y corriente, de que trata el artículo 117 de la Ley 488 de 1998, constituye una fuente endógena de financiación de las entidades territoriales. En consecuencia, los recursos que se obtienen en virtud de la mencionada disposición son recursos propios stricto sensu, de manera tal que compete, en principio, a las entidades territoriales, la facultad de definir su destinación. Nada de esto cambia por tratarse de rentas titularizadas, pues el hecho de que está operación financiera permita obtener anticipadamente tales recursos no transforma su naturaleza ni los convierte en recursos nacionales". (Negrillas fuera del texto).



SC-CER355037

Centro Administrativo Municipal CAM Torre Alcaldía Piso 9  
Teléfono: 6617084-85 [www.cali.gov.co](http://www.cali.gov.co)



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI  
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO  
DE GESTIÓN JURÍDICA PÚBLICA

✓ Sentencia C-533 de 2005

"Es en efecto a las autoridades de dichas entidades territoriales, en atención a sus indiscutibles responsabilidades en este campo a quienes corresponde decidir si en relación con las vías aludidas que se encuentran en su jurisdicción y en interés de sus habitantes de acuerdo con la valoración que como representantes inmediatos de las comunidades les corresponde efectuar, se deben destinar o no los recursos provenientes de la sobretasa a la gasolina a que alude el artículo 177 de la Ley 488 de 1998 para cofinanciar obras como a las que se alude en las expresiones acusadas.

(...) ". (Negritas fuera del texto).

✓ Sentencia C-262 de 2015)

"(...)

23. La jurisprudencia ha abordado en distintas ocasiones la pregunta por los límites constitucionales que le impone la autonomía territorial al legislador para definir el destino de los ingresos de los entes territoriales. Al decidir esta cuestión ha distinguido las rentas territoriales en dos grandes clases, según su origen: exógenas cuando provienen de una fuente externa, y endógenas cuando son propias. Entre las especies de rentas exógenas pueden incluirse por ejemplo los aportes y las participaciones que la nación te Centro trasfiera a un distrito, y entre las endógenas se encuentran a título de ejemplo impuestos territoriales como el predial unificado o el de industria y comercio.

Esta distinción es importante en el control constitucional de la ley que ordena el destino de recursos estimados en el presupuesto de rentas de los entes territoriales, toda vez que el Congreso tiene un mayor margen de actuación en el trato de fuentes exógenas de origen nacional, mientras que el mismo se reduce estrictamente cuando se trata de rentas propias de los entes territoriales por ser fuentes endógenas.

(...)

En este orden de ideas, corresponde a los Concejos Municipales y Distritales, art. 313-



Centro Administrativo Municipal CAM Torre Alcaldía Piso 9  
Teléfono: 6617084-85 [www.cali.gov.co](http://www.cali.gov.co)



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI  
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO  
DE GESTIÓN JURÍDICA PÚBLICA

4 en concordancia con el art. 287 de la C.P., 362 y la Ley 1551 de 2012, determinar destinación específica de los tributos territoriales, así como de las rentas de otra naturaleza, salvo las situaciones excepcionales en que el legislador puede disponer de las rentas o tributos territoriales a los que se ha referido la jurisprudencia de la Corte Constitucional.  
(...)"

De conformidad con lo expuesto, la propuesta se encuentra acorde con las competencias constitucionales y legales del Concejo de Santiago de Cali, sus disposiciones tienen arraigo legal y cuenta con las viabilidades técnica y financiera expedida por los Departamentos Administrativos de Planeación y Hacienda, otorgada mediante orfeos Nos. 202241320500011234 y 202241310200042844 del 7 de diciembre de 2022, respectivamente.

En razón a ello, este Departamento Administrativo le otorga viabilidad jurídica con el fin de que el Señor Alcalde, si a bien lo considera, lo presente ante la corporación Política Administrativa para su estudio, debate y aprobación.

Atentamente,

MARIA DEL PILAR CANPO STERLING  
Directora  
Departamento Administrativo de  
Gestión Jurídica Pública

Se anexa articulado, exposición de motivos y los conceptos de viabilidades técnica y financiera

Proyectó: Martha Cecilia Armero Benítez. Asesora DAGJP   
Revisó: Manuel Francisco Arango Zambrano- Subdirector de Doctrina y asuntos Normativos



SC-CER355037

Centro Administrativo Municipal CAM Torre Alcaldía Piso 9  
Teléfono: 6617084-85 [www.cali.gov.co](http://www.cali.gov.co)

NHORA YHANET MONDRAGÓN ORTIZ  
Secretaria  
Secretaría de Gobierno  
CAM Torre Alcaldía Piso 3  
Correo: [nhora.mondragon@cali.gov.co](mailto:nhora.mondragon@cali.gov.co)

Asunto: Concepto coherencia con el Plan de Desarrollo 2020-2023 del Proyecto de Acuerdo "POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Cordial Saludo,

De acuerdo a la solicitud realizada mediante radicado No. 202241120200010714, en la que solicitan el concepto de viabilidad técnica del Proyecto de Acuerdo "POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", el cual busca armonizar las diferentes fuentes de financiación establecidas en el Acuerdo 0452 con lo establecido en la Ley 1955 de 2019.

Una vez revisada la Exposición de Motivos, se observa que la intencionalidad de la iniciativa es actualizar las fuentes aprobadas que tenían fundamento jurídico en la Ley 1753 de 2015 y que no fueron reglamentadas para hacerlas coherentes con lo contenido en el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, con el fin de poder posteriormente realizar su implementación y generar recursos adicionales que permitan apalancar el Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda – FESDE.

El Proyecto de Acuerdo del asunto, guarda coherencia con el Plan de Desarrollo 2020-2023 "Cali, Unida por la Vida", así:

Dimensión 3	Cali, Nuestra casa común
Línea Estratégica 304	Movilidad Multimodal Sustentable
Programa 304001	Transporte Público de Pasajeros



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI  
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO  
DE PLANEACIÓN

Indicador de producto	Estrategias financieras y operativas de optimización del SITM implementadas
-----------------------	---

A partir de lo anteriormente expuesto, se emite concepto favorable, para que continúe el trámite correspondiente, acorde con el procedimiento establecido para tal fin.

Cordialmente,

RICARDO JOSÉ CASTRO IRAGORRI

Director

Departamento Administrativo de Planeación Distrital

Proyectó: Diana Carolina Mazo Arango – Contratista Subdirección de Planificación del Territorio  
Revisó: Jean Paul Archer Bernal – Subdirector de Planificación del Territorio



SC-CER35937



Centro Administrativo Municipal CAM Torre Alcaldía Piso 10  
Teléfono: 8851325 [www.cali.gov.co](http://www.cali.gov.co)



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI  
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO  
DE HACIENDA



Al contestar por favor cite estos datos:

Radicado No.: 202241310200042844

Fecha: 07-12-2022

TRD: 4131.020.35.1.1932.004284

Rad. Padre: 202241120200011464

NHORA YHANET MONDRAGÓN ORTIZ  
Secretaría de Gobierno  
Ciudad

Asunto: Viabilidad financiera del proyecto de acuerdo: "POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Cordial saludo

La administración central del Distrito Especial de Santiago de Cali propone modificar el Acuerdo Municipal No. 0401 de 2016 "Por el cual se establece la tasa por congestión o contaminación en el Distrito de Santiago de Cali y se establecen otras disposiciones", en el sentido de aclarar la denominación de la tasa y el Acuerdo Municipal No. 0452 de 2018 "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", con el fin de dar continuidad a la financiación del Sistema de Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO, en concordancia con lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo nacional 2018 - 2022.

Ante las deficiencias que caracterizaban la prestación del servicio público de transporte urbano en nuestra ciudad representadas en sobreoferta, rutas y operación inadecuadas, equipos obsoletos, deficiente calidad e insostenibilidad de la infraestructura vial, es responsabilidad de la administración central continuar con la implementación y consolidación del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO, lo que permita una transformación de la estructura de prestación de los servicios de transporte en términos de seguridad, calidad y bienestar social para los ciudadanos de la comarca, ello en concordancia con el artículo 24 de la constitución nacional respecto al derecho fundamental de circular y desplazarse de un lugar a otro.

Plan de Desarrollo 2020 – 2023 'Cali Unida por la Vida'

Dimensión 3	Cali, Nuestra Casa Común
Línea Estratégica 304	Movilidad multimodal sustentable
Programa 304003	Transporte público de pasajeros
Indicador de producto 53040030013	Estrategias financieras y operativas de optimización del SITM-MIO implementadas



SC-CER652615

Centro Administrativo Municipal CAM Torre Alcaldía Piso sexto  
Teléfono: 661 7227 [www.cali.gov.co](http://www.cali.gov.co)

X

7



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI  
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO  
DE HACIENDA

### Proyección de las transferencias al SITM – MIO desde 2023 hasta el año 2045

De conformidad con el oficio No.202241210100041944 de fecha 28 de noviembre emitido por el Departamento de Gestión Jurídica Pública respecto a la destinación de las transferencias a Metrocali más allá del Marco Fiscal de Mediano Plazo quien conceptuó la viabilidad de extender dichos recursos que en el presente caso sería hasta el año 2045, este departamento administrativo realizó dicha proyección desde el año 2023 hasta el periodo 2045, de conformidad con las proyecciones establecidas en el MFMP hasta el año 2033 y los años subsiguientes hasta el año 2045 a precios constantes de 2022.

Conforme a lo anterior, el valor total proyectado como transferencia al SITM-MIO, para el periodo (2023 -2045) sería de UN BILLÓN TRESCIENTOS TREINTA Y TRES MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y TRES MILLONES TRESCIENTOS SESENTA Y NUEVE MIL CIENTO SETENTA Y SEIS PESOS (1.333.883.369.176), en pesos constantes de 2022; y a precios corrientes sería de \$2.441.344.268.203. Como se aprecia en el siguiente cuadro:

Cuadro distribución porcentajes según periodo de tiempo:

TOTAL DISTRIBUCION 2023-2045	PRECIOS CONSTANTES DE 2022
Sobretasa a la Gasolina Malla vial 21,4% - SITM-MIO 78,6% hasta el año 2040 y 40% SITM - Malla vial 60% desde el año 2041 hasta el año 2045.	SITM – MIO 1.333.883.369.176) en pesos constantes de 2022

X



SC-CER652815

Centro Administrativo Municipal CAM Torre Alcaldía Piso sexto  
Teléfono: 661 7227 [www.cali.gov.co](http://www.cali.gov.co)





ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI  
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO  
DE HACIENDA

Distribución 78.6% Metrocali - 21.4% Malla vial a partir de 2023 hasta 2040

Distribución 40% Metrocali - 60% Malla vial a partir de 2041 hasta 2045

VIGENCIA	Sobretasa a la Gasolina	SITM - MIO Aportes en pesos corrientes 2023- 2045	SITM - MIO Aportes en pesos constantes de 2022 2023- 2045	Distribución
2023 (Proy.)	111.854.840.000	87.917.904.240	77.665.993.145	21.4% Malla Vial -78.6% Metrocali
2024 (Proy.)	115.769.759.400	90.995.030.888	72.549.009.842	
2025 (Proy.)	119.821.700.979	94.179.856.969	69.205.737.499	
2026 (Proy.)	124.015.460.513	97.476.151.963	67.256.280.105	
2027 (Proy.)	128.356.001.631	100.887.817.282	67.256.280.105	
2028 (Proy.)	132.848.461.688	104.418.890.887	67.256.280.105	
2029 (Proy.)	137.498.157.847	108.073.552.068	67.256.280.105	
2030 (Proy.)	142.310.593.372	111.856.126.390	67.256.280.105	
2031 (Proy.)	147.291.464.140	115.771.090.814	67.256.280.105	
2032 (Proy.)	152.446.665.385	119.823.078.993	67.256.280.105	
2033 (Proy.)	157.782.298.673	124.016.886.757	67.256.280.105	
2034 (Proy.)	160.937.944.647	126.497.224.492	66.281.551.408	
2035 (Proy.)	164.156.703.540	129.027.168.982	65.320.949.213	
2036 (Proy.)	167.439.837.611	131.607.712.362	64.374.268.790	
2037 (Proy.)	169.114.235.987	132.923.789.486	62.819.334.761	
2038 (Proy.)	170.805.378.347	134.253.027.380	61.301.959.525	
2039 (Proy.)	172.513.432.130	135.595.557.654	59.821.235.865	
2040 (Proy.)	174.238.566.451	136.951.513.231	58.376.278.477	
2041 (Proy.)	175.980.952.116	70.392.380.846	28.990.444.500	60% Malla Vial -40% Metrocali
2042 (Proy.)	177.740.761.637	71.096.304.655	28.290.192.217	
2043 (Proy.)	179.518.169.253	71.807.267.701	27.606.854.241	
2044 (Proy.)	181.313.350.946	72.525.340.378	26.940.022.013	
2045 (Proy.)	183.126.484.455	73.250.593.782	26.289.296.843	
APORTE	3.546.881.220.749	2.441.344.268.203	1.333.883.369.176	

Cabe resaltar que los valores proyectados por Sobretasa a la Gasolina son estimaciones futuras que pueden variar según el comportamiento de la economía, cuyos factores asociados al consumo de combustibles fósiles, van a incidir negativamente en el recaudo de la renta en el mediano y largo plazo, como consecuencia de la postura que debe asumir nuestro país a partir de los próximos años en el contexto internacional en favor de la movilidad sostenible con el medio ambiente. De otra parte el desmonte de los subsidios a los precios de la gasolina, dado el déficit fiscal por el que atraviesa el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (Fepc), significará un incremento en los precios por galón superiores al 35% en los próximos años, ello provocará que los usuarios



SC-CER652615

Centro Administrativo Municipal CAM Torre Alcaldía Piso sexto  
Teléfono: 661 7227 [www.cali.gov.co](http://www.cali.gov.co)

X  
3



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI  
DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO  
DE HACIENDA

utilicen medios alternativos de transporte, compartir los vehículos, usar medios colectivos y de transporte público, ello significara el incremento en la compra de vehículos híbridos, eléctricos y de otros tipos de energía.

En virtud de las consideraciones antes expuestas, esta Subdirección emite concepto financiero favorable para el proceso de estudio y aprobación del proyecto de acuerdo mencionado, por cumplir con lo establecido en el Artículo 7º. de la Ley 819 de 2003, en concordancia con el Artículo 10º del Acuerdo 0438 de 2018, teniendo en cuenta que las proyecciones de las transferencias enunciadas en la justificación técnica, no generarán gastos adicionales que impacten las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo del Distrito Especial de Santiago de Cali.

Dado en Santiago de Cali, el día 7 del mes de diciembre de 2022

Cordialmente

  
PAULA ANDREA LOAIZA GIRALDO  
Subdirectora Departamento Administrativo  
Subdirectora de Finanzas Públicas

Copia: Nhora Yaneth Mondragón – Secretaria de Gobierno  
María del Pilar Cano Sterling – Directora Departamento Administrativo e Gestión Jurídica Pública

Proyectó: Orlando Carrejo Jiménez -Profesional Contratista  
Revisó: Genes Larry Velasco Velasco – Profesional Especializado



SC-CER652615

Centro Administrativo Municipal CAM Torre Alcaldía Piso sexto  
Teléfono: 661 7227 [www.cali.gov.co](http://www.cali.gov.co)



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

**"POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

HONORABLES CONCEJALES  
Concejo Distrital de Santiago de Cali  
Ciudad

Cordial saludo

Presento a consideración de ustedes el Proyecto de Acuerdo intitulado **"POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016 Y 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"** con la siguiente

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El objeto del presente documento es exponer las razones jurídicas y fácticas por las cuales se hace menester modificar el Acuerdo Municipal No. 0401 de 2016 *"Por el cual se establece la tasa por congestión o contaminación en el Distrito de Santiago de Cali y se establecen otras disposiciones"*, en el sentido de aclarar la denominación de la tasa y el Acuerdo Municipal No. 0452 de 2018 *"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 el sentido de adicionar nuevas fuentes de financiación para el Sistema de Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO, en consonancia con la línea impartida en el nuevo Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, materializado en la Ley 1955 del 2019, que modificó la Ley 1753 de 2015, donde se introdujo por primera vez el concepto de "Sostenibilidad" de los sistemas de transporte en el sentido de "contar con diferentes fuentes de financiamiento complementarias a las tarifas en donde se generen recursos para cubrir costos de operación, administración, mantenimiento (...)" y que le dio viabilidad jurídica al mencionado Acuerdo. Habida cuenta de lo anterior, como quiera que el soporte jurídico que dio viabilidad a la expedición del Acuerdo 0452 de 2018 fue modificado, se hace necesario revisar las variaciones, con el propósito de ajustar aquellas disposiciones normativas que resulten pertinentes.

#### 1. RESUMEN Y CONTEXTO:

Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) en operación, tales como Transmilenio, Megabús, Metroplús, Metrolínea, Transmetro, Transcaribe y el MIO, permitieron una transformación de la estructura de prestación de los servicios de transporte público urbano en Colombia y han generado, desde su implementación, innumerables beneficios económicos, sociales y ambientales, dejando atrás el modelo de transporte determinado por la "guerra del centavo", flotas obsoletas, problemas de congestión y de seguridad en la operación de los buses, baja calidad del servicio, entre otros aspectos.

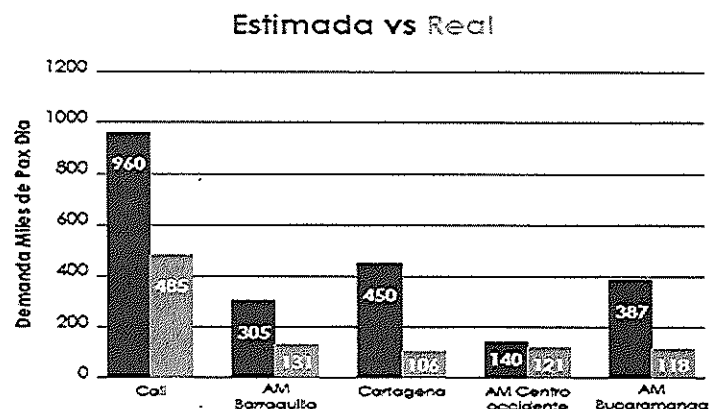
“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Sin embargo, aunque se han identificado avances significativos alrededor del programa organizado de transporte urbano a nivel nacional, uno de los aspectos más significativos que ha causado dificultades en la implementación y consolidación de los sistemas fue el no cumplimiento de las expectativas de demanda estimadas en las etapas de diseño, que para todos los SITM del país fueron considerablemente optimistas, salvo por el caso de Transmilenio en Bogotá (Financiera de Desarrollo Nacional, 2019).

Estas estimaciones o proyecciones de demanda no capturaron algunas tendencias de la población que actualmente se constituyen como las principales causas o factores por los que, por tendencia, la demanda real ha sido menor a la esperada, entre los cuales se destacan para el caso de Cali:

- El aumento de la motorización, especialmente de motocicletas;
- El crecimiento del transporte informal;
- La competencia frente al transporte público colectivo (TPC) tradicional (paralelismo y remanencia);
- Resistencia de los usuarios de transporte público a cambiar sus hábitos de movilidad y hacer uso de estos nuevos sistemas de transporte;
- Preferencia de la población a usar otros modos particulares de transporte.

Gráfica 1. Demanda esperada (etapa de diseño) y demanda real (2017)



Fuente: Financiera de Desarrollo Nacional (2019) – demanda real año 2017

Ahora bien, el hecho imprevisible de la declaratoria de emergencia sanitaria por la propagación del coronavirus (COVID-19) en el año 2020, y posteriormente los problemas de orden público derivados del Paro Nacional (28 de abril de 2021) generaron un gran impacto en la demanda de pasajeros del SITM-MIO (ver Gráfica 2), y consecuentemente, en los ingresos percibidos vía tarifa usuario, principal fuente de financiación del sistema.

Es importante tener en cuenta que los egresos totales del SITM-MIO están dados, a grandes rasgos, por la siguiente fórmula:

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

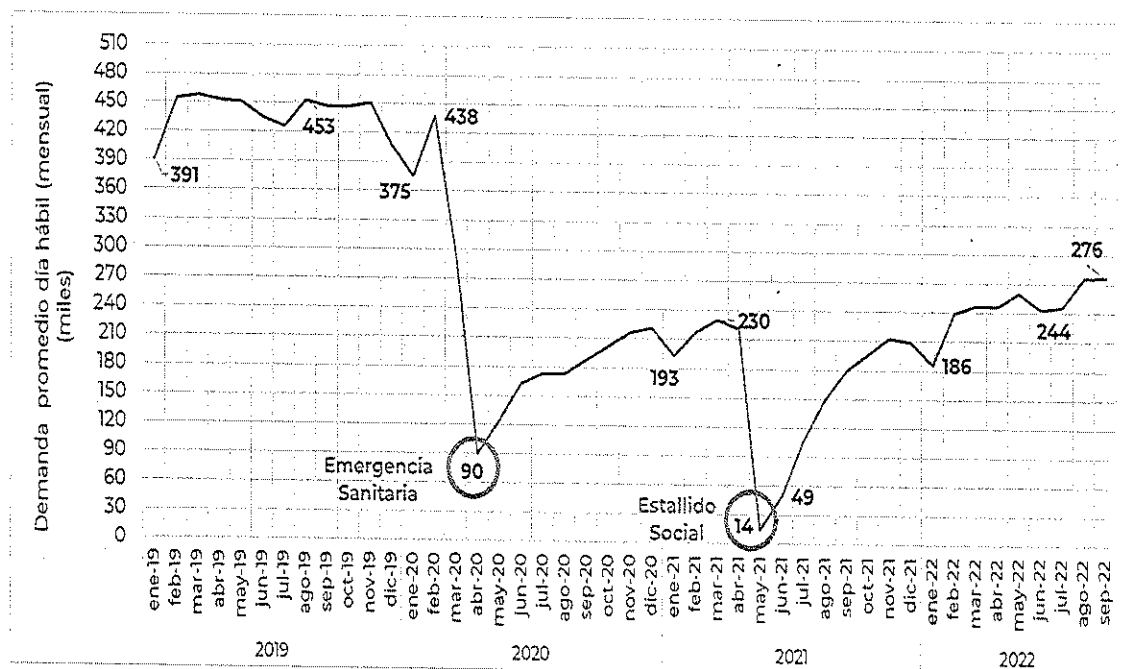
$$\text{Egresos SITM} - \text{MIO} = \text{COT's} + \text{UTRYT} + \text{Metro Cali} + \text{FRESA} + \text{DEBCA} + \text{Patios}$$

Donde;

- *COT's:* Corresponde a la participación económica de los titulares de los contratos de concesión de la operación del sistema.
- *UTRYT:* Participación económica del contrato de concesión del Sistema de información unificado de respuesta al Sistema MIO (SIUR) celebrado con la Unión Temporal de Recaudo y Tecnología (UTRYT).
- *Metro Cali:* Participación económica de Metro Cali.
- *FRESA:* Participación económica del fondo FRESA constituido para la reconversión empresarial de los antiguos operadores de transporte público colectivo.
- *DEBCA:* Participación económica del fondo DEBCA (Desintegración de los Buses de Cali) constituido para la reducción de la oferta del transporte público colectivo.
- *Patios:* Participación económica del valor de los cánones de los patios provisionales del Sistema y de la concesión de Cali Mio.

De lo anterior se aclara que, actualmente, salvo los contratos de concesión de la operación (COT'S), cuya remuneración está definida actualmente como un valor por kilómetro recorrido por tipología de bus y su pago se financia a partir de dos mecanismos: Un porcentaje del recaudo por concepto de tarifa usuario (venta de pasajes) por la prestación del servicio (alrededor del 70%) y el diferencial se financia a partir de otras fuentes de origen territorial que destinan recursos mediante el Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda (FESDE), los ingresos percibidos por el resto de los agentes dependen exclusivamente de lo recaudado por la venta de tiquetes o pasajes (el 30% restante).

**Gráfica 2. Demanda promedio día hábil – mensual**



Fuente: Dirección de Planeación de Metro Cali.

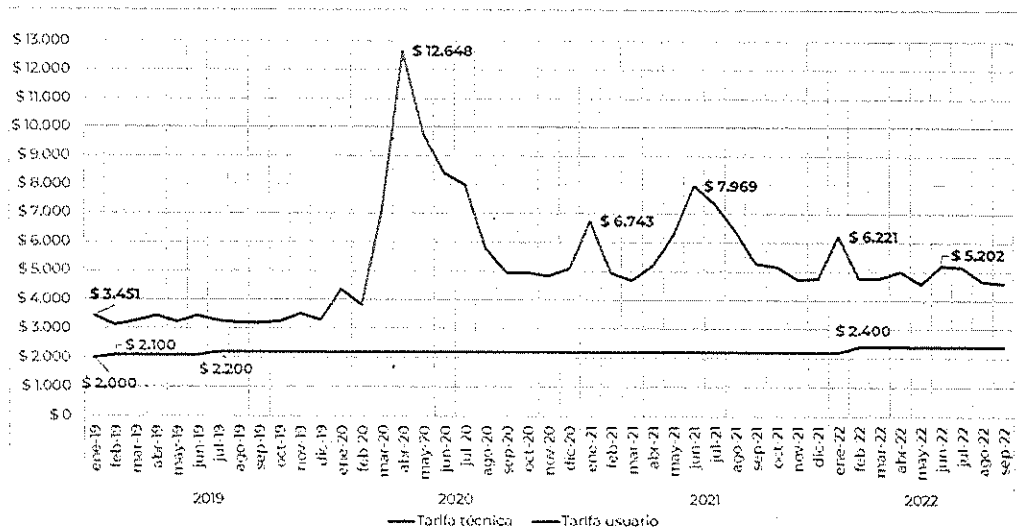


ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Al disminuir significativamente la demanda de pasajeros, la brecha entre la tarifa técnica (costo de movilizar a un pasajero en el sistema) y la tarifa usuario aumentó significativamente en comparación con el año inmediatamente anterior (2019), tal como se puede observar en la Gráfica 3:

Gráfica 3. Tarifa técnica promedio mensual vs. Tarifa usuario SITM-MIO.



\*Sin incluir los días del 29 de abril al 13 de mayo de 2021 por suspensión de servicios con ocasión al Paro Nacional

Fuente: Dirección de Planeación de Metro Cali.

Sin embargo, como se aclara previamente, el déficit adicional correspondiente a los ingresos dejados de percibir por los agentes cuya remuneración depende exclusivamente de la tarifa usuario ha pasado inadvertido.

Es claro entonces, que el hecho de movilizar una demanda por debajo de lo estructurado implica un impacto en los componentes financieros y operativos del sistema; y esto, aunado a diversos elementos como el no incremento de la tarifa usuario durante algunas vigencias, para compensar parcialmente la pérdida natural de valor del dinero en el tiempo, producto del aumento generalizado y sostenido de los bienes y costos, en este caso, requeridos para operar el sistema, tales como el diésel, los insumos para mantenimiento de los buses, el salario de los conductores, entre otros, han promovido dificultades de cara al sostenimiento financiero del SITM-MIO.

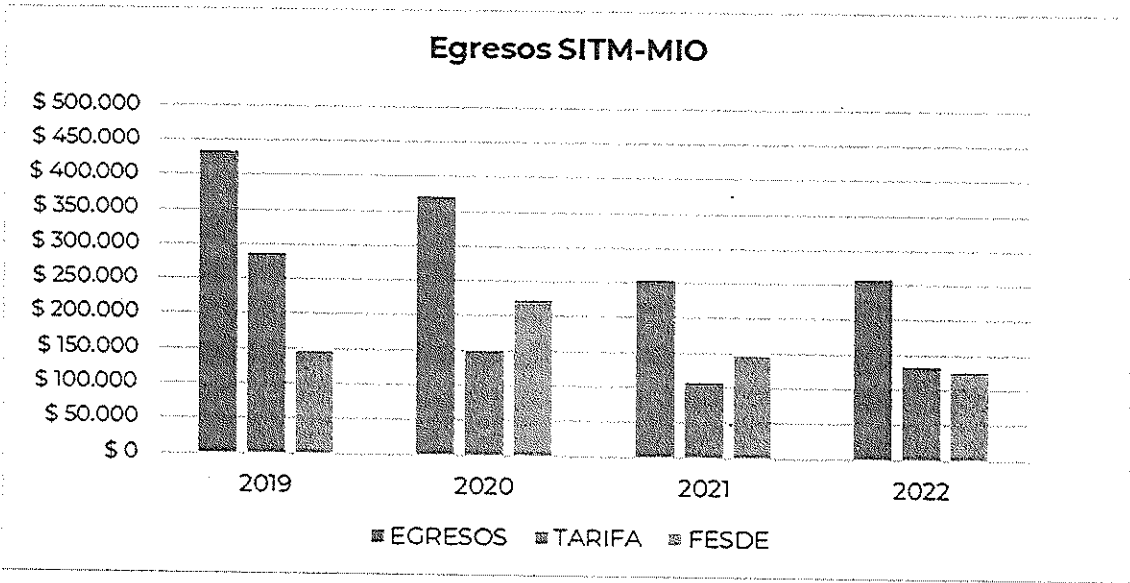
Es importante tener en cuenta que la tarifa técnica, que cubre todos los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de equipos del sistema, actualmente se financia a partir de dos mecanismos: Un porcentaje del recaudo por concepto de tarifa usuario (prestación del servicio) y otras fuentes de origen territorial mediante el Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda (FESDE).

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Si bien el valor de la tarifa que paga el usuario es siempre **inferior** al costo de transportarlo en el sistema (tarifa técnica), de acuerdo con el concepto de “sostenibilidad” introducido por primera vez en la ley 1753 de 2015, y que, por tanto, la diferencia debe ser subsidiada por el municipio con fuentes destinadas para tal fin (basadas principalmente en subsidios cruzados desde el transporte privado hacia el transporte masivo); cuando estas fuentes no son suficientes para cubrir con el diferencial tarifario, como es lo usual, el distrito puede reorientar recursos de libre destinación para lograr la sostenibilidad del SITM-MIO.

El planteamiento de la sostenibilidad con ayuda de fuentes alternativas estaba fundamentado principalmente en los ingresos percibidos por la demanda de pasajeros. Antes de la pandemia el sistema movilizaba alrededor de 450.000 pasajeros durante un día hábil en promedio; actualmente, luego de la reactivación económica y la recuperación de la infraestructura afectada por el estallido social, el sistema moviliza alrededor de 270.000 pasajeros promedio en día hábil. En esta situación es probable que, por las dinámicas y comportamientos de los usuarios y de la ciudad misma, se dificulte llegar a la demanda de pasajeros que se movilizaban antes de COVID-19 y, por tanto, de hacer cambios, se continúe requiriendo que el Distrito por medio del FESDE cubra el diferencial tarifario con recursos de libre destinación para la operación del sistema en una proporción mayor a la que lo hacía durante las condiciones de normalidad, tal como se observa en la gráfica a continuación:

Gráfica 4. Egresos cubiertos por FESDE vs. Tarifa usuario.



	2019	2020	2021	2022
EGRESOS	\$ 433.003	\$ 371.608	\$ 253.381	\$ 258.066
TARIFA	\$ 286.638 66%	\$ 149.308 40%	\$ 107.203 42%	\$ 132.981 52%
FESDE	\$ 146.365 34%	\$ 222.300 60%	\$ 146.178 58%	\$ 125.085 48%

Necesidad de FESDE 2022: con corte a septiembre 30.

Fuente: Dirección de Planeación de Metro Cali.



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

En este sentido, el presente proyecto de acuerdo se plantea con el fin de lograr la sostenibilidad económica, ambiental, social e institucional del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO de Santiago de Cali, la cual se ha visto afectada principalmente como consecuencia del déficit económico derivado de la implementación de las medidas de bioseguridad para hacer frente a la Emergencia Sanitaria COVID – 19. En la identificación de las fuentes de financiación a ser modificadas en lo concerniente a sus componentes y elementos del tributo, y en la inclusión de nuevas fuentes, se hace énfasis en las provenientes del sector transporte y, dentro de este, se da prioridad a las que plantean un subsidio cruzado desde el transporte privado (vehículo particular y moto particular) hacia el transporte público masivo, de igual forma se hace énfasis en la cooperación interinstitucional para reorientar otras rentas municipales.

En el presente documento se expondrá la situación actual del sistema y el estado de la infraestructura de este, enmarcada en la necesidad de su expansión con el propósito de aumentar la cobertura y mejorar la prestación del servicio en pro del bienestar general.

## 2. GLOSARIO DE DEFINICIONES

Para los efectos del presente proyecto de modificación de Acuerdo, se adoptan las siguientes definiciones:

- a. Agentes del sistema MIO: Son todos los Concesionarios de la Operación de Transporte, el Concesionario de Recaudo y tecnología, los Concesionarios de Construcción de Patios y Talleres, el Administrador de los Recursos, el Ente Gestor y los demás que se definan como tales por parte de este último.
- b. Derecho Real Accesorio de Superficie: Es un instrumento contractual de captura de valor del suelo que permite el aprovechamiento urbanístico por parte de un tercero de las áreas disponibles en la infraestructura de transporte a cambio de una retribución. Jurídicamente se trata de un derecho real accesorio que tiene origen contractual, enajenable y oneroso.
- c. Estacionamiento en vía pública: Utilización de la superficie de la vía pública destinada al estacionamiento temporal de vehículos automotores, motos o bicicletas; a título oneroso o gratuito; y autorizado por la autoridad de tránsito.
- d. Estacionamiento fuera de vía pública: Utilización de los bienes públicos o privados, destinados y autorizados de acuerdo con lo dispuesto en las normas de uso del suelo y en las normas que lo desarrollen o complementen por los concejos distritales o municipales, para el estacionamiento y depósito temporal de vehículos automotores, motos o bicicletas, a título oneroso o gratuito (Ley 1801 de 2016, artículo 89)





ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

"POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

- e. Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda-FESDE: Es un fondo cuenta creado en virtud del Decreto 4110.20.0594 para contribuir a la sostenibilidad de Sistema Integrado de Transporte Masivo de Santiago de Cali.
- f. Gestión de la demanda: Gestión de la demanda: Conjunto de medidas encaminadas a la disminución de las externalidades del transporte, con las cuales se busca el cambio en los comportamientos de viaje de las personas, con el fin de aumentar la eficiencia de los sistemas de transporte y lograr objetivos encaminados al desarrollo sostenible, priorizando el movimiento en modos eficientes de transporte.
- g. Masivo Integrado de Occidente (MIO): Es el sistema integrado de transporte masivo (SITM) de la ciudad colombiana de Cali. El sistema es operado por buses articulados, padrones y complementarios, los cuales se desplazan por medio de corredores troncales, pretroncales y complementarios cubriendo rutas troncales, pretroncales y alimentadoras y por un sistema de transporte teleférico (MIO CABLE), es decir, cabinas suspendidas por un cable, que recorren una línea soportada por pilonas y estaciones de parada.
- h. Movilidad Sostenible: es aquella en la que se satisface la necesidad que una sociedad tiene de trasladar a las personas y las mercancías de manera accesible, eficiente y segura, con el fin de aumentar la capacidad de adaptación al cambio climático. (CEU-UNIMAYOR, 2016).
- i. Planes de movilidad sostenible: Son planes de Movilidad Sostenible y Segura para Municipios, Distritos y Áreas Metropolitanas, los que tienen que adoptar los planes de ordenamiento territorial conforme lo determina el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019, dichos planes deberán materializarse en proyectos que tengan en cuenta factores a mejorar como el índice de siniestralidad, nivel de congestión, estudios de oferta y demanda, entre otros.
- j. Servicio de parqueadero: Mediante el cual se entrega un vehículo para que sea guardado (fuera de vía pública) y luego restituido, independientemente de que se pacte una remuneración o no por ello. Se entiende de suyo que quien presta el servicio asume la custodia y conservación del vehículo entregado por el depositante, por lo cual hace entrega al depositante de un documento en el que se relaciona la fecha y hora de entrada y los datos del vehículo que permiten individualizarlo, condicionando la restitución del vehículo así individualizado a la devolución de tal documento al depositario.
- k. Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros: Se entiende por transporte masivo de pasajeros el servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización. (Decreto Único Reglamentario de Transporte 1079 de 2015; Artículo 3o Decreto 3109 de 1997).

- l. Sistema Inteligente de Transporte o ITS (ITS, en su acrónimo en inglés): Constituyen el conjunto de aplicaciones informáticas y sistemas tecnológicos creados con el objetivo de mejorar la seguridad y eficiencia en el transporte terrestre, facilitando la labor de control, gestión y seguimiento por parte de los responsables. Los ITS permiten unas vías más seguras, eficientes y sostenibles, porque permiten una combinación de información, comunicaciones y tecnologías del transporte en vehículos e infraestructuras.
- m. Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público: Sistema de transporte público enfocado en mejorar la prestación del servicio a los usuarios, involucrando todas las modalidades de transporte público que conforman el Sistema de Movilidad y que estén legalmente constituidos (intermodalidad), que permitan generar una mejor cobertura, más frecuencias, incorporando un sistema inteligente que incluya procesos de planeación y gestión y que permitan la toma y procesamiento de datos, el análisis de riesgos y la trazabilidad de las operaciones bajo condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo centralizado, gestión y control de flota e información al usuario.
- n. Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM): aquellos que cuentan con infraestructura segregada para su uso exclusivo y cuyos agentes operadores y de recaudo sean concesionados o públicos.
- o. Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP): aquellos conformados por más de un modo o medio de transporte público integrados operacional y tarifariamente entre sí.
- p. Sostenibilidad del Sistema de Transporte Masivo MIO: El alcance de la sostenibilidad del sistema de transporte implica la creación e implementación de nuevas fuentes alternativas de financiación adicionales a la tarifa que se le cobre al usuario, con el objetivo de que el Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios de Santiago de Cali pueda aportar recursos para la cofinanciación de la operación del Sistema.
- q. Restricción de circulación: Medida de gestión de la demanda, adoptada para la reducción del uso de vehículos automotores.

### 3. MARCO JURÍDICO

#### 3.1. Marco Constitucional

Entendiendo que Colombia es un Estado Social de Derecho, se debe propender por garantizar que los servicios públicos sean prestados de manera eficiente y segura en pro del



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

bienestar general. Así mismo, todos los planes, programas y proyectos que se contemplen deberán significar el progreso de los territorios donde son ejecutadas.

Al respecto resulta importante resaltar que tal y como lo dispone el artículo 365, los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, por tanto, es necesario que los gobiernos se aseguren de que su prestación sea eficiente y oportuna.

Ahora bien, teniendo en cuenta que en la actualidad, aún no se ha implementado en su totalidad la infraestructura física y tecnológica del Sistema de Transporte Masivo MIO, existiendo zonas en donde aún no se extiende la cobertura, resulta imperioso que el Estado representado en los gobiernos locales, busque maneras para financiar no sólo infraestructura sino costos de operación y mantenimiento, con el fin último de mejorar la calidad de la prestación del servicio y así contribuir con el mejoramiento de la vida de los ciudadanos.

En lo que respecta a la gestión de sus intereses, vale la pena recordar que conforme lo dispone el artículo 287 de la Carta Política, “Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos:

1. Gobernarse por autoridades propias.
2. Ejercer las competencias que les correspondan.
3. Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

Así las cosas, es meridianamente claro que el presente proyecto de acuerdo, dentro del cual se plantea la inclusión de fuentes de financiamiento a diversos componentes de infraestructura, operación y costos de mantenimiento del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO, resulta ajustado al fin constitucional de mejorar la calidad del servicio público esencial de transporte masivo en el Distrito Especial de Santiago de Cali, haciendo uso de los tributos que la entidad territorial considere conveniente para llevar a término dicho propósito.

### **3.2. Marco Legal**

El Plan Nacional de Desarrollo “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad, materializado en la Ley 1955 de 2019, estableció que los sistemas de transporte debían ser sostenibles basados en la calidad de la prestación del servicio y en el control de la ilegalidad y la informalidad por parte de entidades territoriales. Es por eso, que la tarifa puede ser financiada con recursos del orden territorial para efectos de financiar la operación, el mantenimiento y la infraestructura del Sistema de Transporte Masivo MIO. Las fuentes que se incluyeron en el PND referido son las siguientes:



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

"POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

"ARTÍCULO 97. OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE. Modifíquese el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así:

Artículo 33. Otras Fuentes de Financiación para los Sistemas de Transporte. Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte, a la calidad del servicio y de su infraestructura, incrementar la seguridad ciudadana, la atención y protección al usuario, al mejoramiento continuo del sistema y contar con mecanismos de gestión de la demanda, las entidades territoriales podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, que podrán ser canalizados a través de fondos de estabilización y subvención. Las fuentes podrán ser las siguientes:

- a) Recursos propios territoriales. Las autoridades de los departamentos, municipios, distritos o áreas metropolitanas podrán destinar recursos propios, incluyendo rentas y recursos de capital. La decisión anterior se adoptará mediante decreto municipal, distrital o mediante acuerdo metropolitano, el cual deberá contener como mínimo la destinación de los recursos, la fuente presupuestal y la garantía de la permanencia en el tiempo de los recursos, así como contar con concepto del Confis territorial o quien haga sus veces, y estar previstos en el Marco de Gasto de Mediano Plazo territorial con criterios de sostenibilidad fiscal.
- b) Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía. Los órganos territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos fuera de vía o estacionamientos en vía y podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte. El hecho generador del tributo corresponde al uso del servicio de parqueaderos fuera de vía o estacionamiento en vía, los sujetos activos serán los municipios, distritos y áreas metropolitanas. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio gravado.

Corresponderá a las asambleas o concejos pertinentes definir los elementos del tributo y el sistema y método para definir los costos, y los responsables del cobro, declaración y consignación de los recursos recaudados, de manera que el tributo se ajuste a las condiciones locales.

Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.

- c) Estacionamiento en vía pública. Las autoridades territoriales podrán destinar para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte; una parte de los recursos que

24



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

se hayan obtenido de las contraprestaciones económicas percibidas por el uso de vías públicas para estacionamiento.

- d) Infraestructura nueva para minimizar la congestión. Las autoridades territoriales que hayan adoptado plan de movilidad podrán establecer precios públicos diferenciales por acceso o uso de infraestructura de transporte nueva construida para minimizar la congestión. Las autoridades territoriales podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte.

El precio será fijado teniendo en cuenta el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo.

Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.

- e) Áreas con restricción vehicular. Las autoridades territoriales podrán definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. El acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su tarifa y condiciones con base en estudios técnicos, con fundamento en el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros. Las autoridades territoriales podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte.
- f) Las entidades territoriales podrán destinar un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial por concepto de multas de tránsito para el funcionamiento sostenible de sus sistemas de transporte público masivo y colectivo o transporte no motorizado. Dicho porcentaje deberá ser definido y soportado por un análisis técnico y financiero que identifique los costos y gastos financiados por el concepto de multas, los programas y proyectos que se pueden financiar y los indicadores de seguimiento a los objetivos de seguridad vial.
- g) Las autoridades territoriales podrán modificar las tarifas de los servicios de transporte público complementario a partir de la aplicación de factores tarifarios que permitirán obtener recursos para la sostenibilidad de otros servicios colectivos o masivos que operen en su jurisdicción.
- h) Derecho real accesorio de superficie en infraestructura de transporte. Una entidad pública denominada superficiante, titular absoluta de un bien inmueble fiscal o de uso

**"POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

público destinado a la infraestructura de Transporte conforme a lo establecido en el artículo 4o de la Ley 1682 de 2013, podrá otorgar el derecho real de superficie de origen contractual, enajenable y oneroso, a un tercero denominado superficiario, por un plazo máximo de treinta (30) años, prorrogables hasta máximo veinte (20) años adicionales. El superficiario tendrá la facultad, conforme a la normatividad de ordenamiento territorial del lugar donde se ubique el bien inmueble y las disposiciones urbanísticas vigentes, de realizar y explotar por su exclusiva cuenta y riesgo, construcciones o edificaciones en áreas libres aprovechables con todos los atributos de uso, goce y disposición de las mismas, a fin de que tales desarrollos puedan soportar gravámenes y limitaciones al dominio, sin afectar el uso público, la prestación del servicio de transporte, ni restringir la propiedad del inmueble base del superficiante.

El derecho real de superficie se constituye mediante contratos elevados a escritura pública suscritos entre el titular del inmueble base y los terceros que serán superficiarios, los cuales contendrán la delimitación del área aprovechable, el plazo de otorgamiento del derecho, las condiciones de reversión de las construcciones, las causales de terminación del contrato, las obligaciones de las partes y la retribución que corresponde al superficiante, debiendo además inscribirse ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos en el folio de matrícula inmobiliaria del predio sobre el cual se confiere el derecho real de superficie, en el que deberá realizarse una anotación de este como derecho accesorio, identificándose el área conferida al superficiario y los linderos de la misma y las construcciones, además deberán registrarse los actos jurídicos que se efectúen en relación con el derecho real de superficie.

La cancelación de la constitución de este derecho real accesorio de superficie procederá mediante escritura pública suscrita por las partes constituyentes, que será objeto de registro en el folio de matrícula inmobiliaria correspondiente y ante la Oficina de Registro competente.

Para otorgar el derecho real de superficie el superficiante deberá contar con un estudio técnico, financiero y jurídico, que valide y determine las condiciones y beneficios financieros y económicos que se generan a partir de su implementación y para la selección del superficiario el superficiante deberá sujetarse a las reglas propias de contratación que le apliquen a la entidad pública que actúe en tal calidad.

- i) Además de las anteriores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar recursos de otras fuentes como valor residual de concesiones, valorización, subasta de norma urbanística, herramientas de captura del valor del suelo, sobretasa a la gasolina o al ACPM, mayores valores de recaudo futuro generados en las zonas de influencia de proyectos de renovación urbana, así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales.



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

### 3.3. *Marco Local*

El Acuerdo 0452 de 2018 *“por medio del cual se establecen, modifican y destinan unas rentas dirigidas al financiamiento integral del Sistema de Transporte Masivo SITM MIO (...)”*, se expidió con el fin de lograr la sostenibilidad económica, ambiental, social e institucional del SITM-MIO, en los términos en que así lo establece la legislación vigente, y en particular, en el marco de lo establecido en la Ley 1753 de 2015 ‘Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 Todos por un nuevo país’, en particular sus artículos 31 y 33 en lo que respecta a contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte y contar con mecanismos de gestión de la demanda, y en cumplimiento de lo establecido en la Ley 336 de 1996 ‘Por medio de la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte, en particular su artículo 5 en lo que respecta al carácter de servicio público esencial del transporte público.

En este acuerdo se incluyeron las siguientes fuentes:

“Art. 3 Fuentes de Financiación:

1. Contribución por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público.
2. Tasa por congestión o contaminación.
3. Explotación económica del estacionamiento en vía pública.
4. Rentas reorientadas
  - a.) servicios prestados por la secretaria de movilidad,
  - b.) impuesto de vehículos automotores – público-,
  - c.) participación del Distrito en el impuesto sobre vehículos automotores,
  - d.) servicios de patios de tránsito
5. Sobretasa a la gasolina corriente y extra (Art. 2 del Acuerdo)

### 3.4. *Marco Jurisprudencial*

En este capítulo se abordarán los soportes jurisprudenciales de los diversos cambios propuestos al Acuerdo 0452 de 2018, de la manera que sigue:

- A. Soporte jurisprudencial de modificación elementos del tributo de la fuente denominada “Establecimiento de la Contribución por el Servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía”,

El Acuerdo 0452 de 2018 fue expedido en virtud de las disposiciones contenidas en el anterior Plan Nacional de Desarrollo, Ley 1753 de 2015, posteriormente se presentó demanda de inconstitucionalidad<sup>1</sup>, por medio de la cual se solicitó la declaratoria de inexequibilidad del

---

<sup>1</sup> Corte Constitucional, Sentencia C-269/19



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

"POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

numeral 2 del artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, "por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 'Todos por un nuevo país'"

"ARTÍCULO 33. OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE. Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte y contar con mecanismos de gestión de la demanda, 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 SITR, a través de los siguientes mecanismos:

(...)

2. Contribución por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público. Cuando los Alcaldes municipales o distritales regulen el cobro por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público, incluyendo estacionamiento en vía, las entidades territoriales que cuenten con un sistema de transporte masivo, estratégico, integrado o regional, en concordancia con las competencias de los Concejos Municipales o Distritales, podrán incorporar en las tarifas al usuario de los estacionamientos, una contribución que incentive la utilización de los sistemas de transporte público.

Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio en predios de personas naturales o jurídicas que ofrezcan a título oneroso el estacionamiento de vehículos. El factor adicional se calculará así: la base gravable será dos (2) veces el valor del pasaje promedio del servicio de transporte público (SITM, SETP, SITP o SITR, según sea el caso) en el municipio o distrito; esta base se multiplicará por factores inferiores a uno (1) en función de los criterios de oferta de transporte público en la zona, uso del servicio en horas pico y estrato del predio. La contribución se cobrará en forma adicional al total del valor al usuario por parte del prestador del servicio, quien tendrá la condición de agente retenedor. Se exceptúa de este cobro las bicicletas y las motocicletas cilindradas de 125 cm<sup>3</sup> e inferiores.

(...)"

Los argumentos bajo los cuales solicitó la declaratoria de inexecutable del numeral 2 del artículo 33 citado, es que, en su criterio, vulnera el artículo 338 de la Constitución Política. El actor manifestó que la "contribución por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público" tiene la naturaleza de impuesto, y como quiera que el legislador no definió la tarifa del impuesto y, en su lugar, deferió su fijación a las autoridades administrativas municipales o distritales, desconoció el principio de legalidad tributaria previsto por el artículo 338 de la Constitución Política.





ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Habida cuenta de lo anterior, el problema jurídico a resolver por la Corte en la demanda de inconstitucionalidad referida fue determinar si el numeral 2 del artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 desconoció el principio de legalidad tributaria al autorizar la creación de un tributo sin definir su tarifa, otorgándole la responsabilidad de ello a las autoridades territoriales.

Para resolver dicho planteamiento, la Corte sostuvo que el tributo previsto en el numeral 2 del artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, es un impuesto, y por tanto implica lo siguiente:

1. Una prestación de naturaleza unilateral.
2. El hecho generador refleja la capacidad económica del contribuyente.
3. Se cobra indiscriminadamente a todo ciudadano.
4. Su pago es obligatorio.
5. El Estado dispone de él con base en prioridades distintas a las del obligado.
6. No representa un beneficio para el contribuyente.

Asimismo, la Corte determinó que el impuesto es de carácter territorial.

Esto es así, en tanto satisface los criterios definidos por la jurisprudencia constitucional para identificar la naturaleza territorial del tributo, a saber *(i) formal, (ii) orgánico y (iii) material*.

“El primero, por cuanto dicha disposición prevé que “las entidades territoriales (...) en concordancia con las competencias de los Concejos Municipales o Distritales, podrán incorporar en las tarifas al usuario de los estacionamientos, una contribución que incentive la utilización de los sistemas de transporte público”.

El segundo, dado que, si bien el Legislador autorizó su creación, al tenor de la disposición demandada, la imposición de este impuesto depende, exclusivamente, de la decisión política de los órganos de representación distritales o municipales, según sea el caso.

El tercero, en la medida en que las rentas provenientes de este impuesto son recaudadas en la respectiva entidad territorial y constituyen un ingreso tributario que se destina únicamente a sufragar los gastos propios de la misma, en este caso, los relativos a la financiación de su sistema de transporte.”<sup>2</sup>

Por otro lado, frente al argumento del demandante de haberse vulnerado el artículo 338 de la Constitución Política, este prevé expresamente que la competencia para crear, modificar y eliminar los tributos y fijar sus elementos estructurales le corresponde al Congreso de la República, a las asambleas departamentales y a los concejos municipales o distritales.

---

<sup>2</sup> Ibídem



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

"POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

El fundamento de esta competencia, según la jurisprudencia constitucional, es el principio de legalidad tributaria. De acuerdo con este principio, la Corte ha considerado que, al ejercer dicha competencia, el Congreso de la República, las asambleas departamentales y los concejos distritales o municipales deben determinar los elementos estructurales del tributo, es decir, sujeto activo, sujeto pasivo, hecho generador, base gravable y tarifa, o estos deben ser determinables a partir de la ley, ordenanza o acuerdo, según sea el caso.

Respecto a los impuestos territoriales, como es el presente caso, la Corte ha resaltado que, *"cuando la ley autoriza su creación, (...) existe una competencia concurrente de las asambleas departamentales o de los concejos municipales, según el caso en relación con la definición de los elementos del respectivo tributo."*

En lo que respecta, a que el legislador difiera en los alcaldes o gobernadores la competencia para definir algún elemento del tributo, la Corte Constitucional esgrimió que ello no era posible, so pena de desconocer el principio de legalidad tributaria.

B. Servicio de transporte público esencial

Conforme lo esgrime la Corte Constitucional en Sentencia C-033 de 2014, el transporte *"es una actividad indispensable para la vida en sociedad y en particular para las relaciones económicas, que conlleva movilizar personas o cosas de un lugar a otro, mediante diferentes medios. (...)"*

En virtud de lo expuesto, en sentencia ut supra, y acorde con el artículo 3º de la Ley 105 de 1993, ha indicado que el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, mediante vehículos apropiados a cada tipo de infraestructura disponible, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeta a una contraprestación económica.

Como quiera que la operación del transporte público es un servicio público, le compete al Estado la regulación, control y vigilancia necesaria para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, sin perjuicio de que el servicio sea prestado por particulares. Lo anterior implica que necesariamente el Estado representado en sus autoridades locales debe intervenir, incluso con la inyección de recursos, si eso implica mejorar las condiciones en las que se presta el servicio.

Por otro lado, es preciso recordar lo expuesto en la sentencia de inconstitucionalidad C-568 de 2003 en una demanda de inconstitucionalidad interpuesta en contra de los artículos 2º y 119 parciales y el parágrafo 3º del artículo 6º de la Ley 769 de 2002, bajo el argumento de que las normas expuestas quebrantan la Constitución, por estipular la racionalización de vías específicamente para el sistema de transporte masivo MIO.



**ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI**

**"POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

Al respecto, la Corte Constitucional afirmó que las normas demandadas no vulneraban preceptos constitucionales en cuanto responden a la protección del interés general, pues aseguran la racionalización del uso de las vías públicas y la eficiente y segura prestación del servicio de transporte masivo, mejorando así el nivel de vida de las personas. En ese sentido, afirmó que la obligación del Estado de proteger la integridad del espacio público y su destinación al uso común no implica que no pueda especializarse su uso, sino que significa que todos los ciudadanos tengan el derecho de hacer uso de él y que su regulación tenga como resultado un beneficio general, tal y como ocurre con la destinación de carriles exclusivos de las vías públicas para el tránsito de vehículos de transporte masivo, sin que para el efecto importe la calidad pública o particular del prestador del servicio.

En conclusión, debe entenderse que la política sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros deberá orientarse a asegurar la prestación de un servicio eficiente que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano con base en los siguiente principios: i) desestimular la utilización superflua del automóvil particular, ii) mejorar la eficiencia en el uso de la infraestructura vial mediante la regulación del tráfico y iii) promover la masificación del transporte público a través del empleo de equipos eficientes en el consumo de combustibles y el espacio público.

#### **4. SITUACIÓN ACTUAL INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA**

El Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO, presenta ventajas para la movilidad de los ciudadanos, en términos de reducción de índices de accidentalidad, mejoramiento en la renovación y mantenimiento de la flota vehicular, la reducción de las emisiones contaminantes y la más importante: la organización del transporte, en términos de servicios e infraestructura de corredores exclusivos, paradas y zonas de integración. Lo que marca una clara ventaja de este sistema de transporte respecto de otras modalidades.

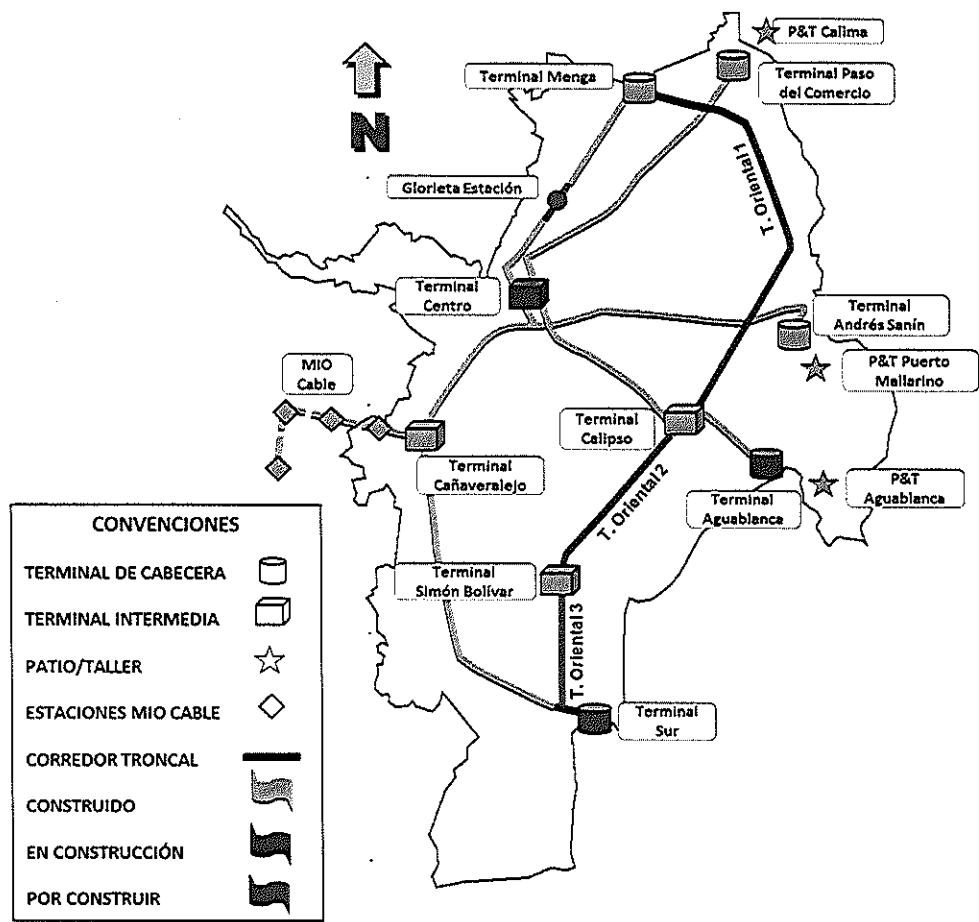
La infraestructura que forma parte del Sistema se representa en corredores troncales con una extensión de 46 km de corredor exclusivo para el SITM, 58 Estaciones de Parada, separadas en promedio por 500 metros. La red vial para servicios pretroncales y Alimentadores se encuentra compartida con el flujo mixto, en una longitud aproximada de 431 km, con cerca de 655 cobertizos que brindan protección ambiental a los usuarios. La infraestructura para intercambio entre los servicios alimentadores, pretroncales y troncales, está compuesta por 9 Estaciones Terminales, de las cuales 4 se encuentran en operación y 1 en alistamiento para iniciar su operación (Terminal Simón Bolívar).

Así mismo se cuenta con 4 patios y talleres definitivos en operación, donde los Concesionarios de Operación de Transporte – COT, realizan las actividades de mantenimiento de la flota y funciona como su sede administrativa.

El esquema actual se ilustra en la siguiente figura:

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Gráfica 5. Esquema actual – SITM-MIO



Fuente: Metro Cali S.A.

Actualmente se encuentran en desarrollo las terminales; Sur y Aguablanca. Con lo que se tiene aproximadamente el 89% de los corredores troncales, 80% de las terminales y el 100% de los Patios y Talleres definitivos, tal como se presenta en la tabla a continuación, correspondiente al seguimiento del CONPES en el marco del Convenio de Cofinanciación con la Nación, con corte a septiembre de 2022:

Tabla 1. Avance físico y financiero CONPES 4018 de 2020

ITEM	PLANEADO	EJECUTADO	%	OBSERVACIONES
Corredores Troncales	59,4 km	52,6 km	89%	En ejecución troncal oriental tramo I y II, por licitar el tramo III
Corredores Pretroncales	431 km	431,02 km	100%	Meta cumplida
Terminales de Cabecera	5	4,02	80%	- Terminal Aguablanca: En ejecución. - Terminal Sur: Mediante sentencia del 12 de marzo de 2021, el Tribunal Contencioso Administrativo del Valle desestimó las pretensiones de la acción popular presentada contra Metro Cali S.A. y la CVC, que buscaban detener la construcción de la Terminal Sur de Pasajeros bajo el argumento de vulnerar el

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

				derecho al medio ambiente sano.
Terminales Intermedias	4	3,35	84%	En ejecución terminal Centro
Patios y Talleres (*)	4	4	100%	Meta cumplida
Amoblamiento Urbano (**)	2000	2000	100%	Meta cumplida
Estaciones de Parada	85	65	98%	Por licitar Glorieta Estación.
Ciclorrutas	92,6 km	95,95 km	104%	En ejecución
Cable Aéreo (***)	1	1	100%	
<b>RECURSOS CONVENIO DE COFINANCIACION (MILLONES \$)</b>	<b>1.873.908</b>	<b>1.642.550 (****)</b>	<b>87%</b>	

(\*) Incluye 2 patios construidos mediante modalidad de concesión y 2 patios construidos por Metro Cali S.A.  
 (\*\*) Adecuación de punto de parada  
 (\*\*\*) Fuera de convenio de Cofinanciación.  
 (\*\*\*\*) Recursos transferidos incluye (recursos ejecutados y saldo en fiducia)

Es importante considerar que el SITM-MIO con toda su infraestructura en funcionamiento, debería tener mayores ventajas sobre los modos motorizados de transporte individual. Sin embargo, es importante profundizar un poco más para entender las necesidades de los usuarios de este, y las de los usuarios de otras modalidades de transporte, que prefieren mantenerse en ellos y no tomar el MIO como principal opción de movilidad.

El Plan de Ordenamiento Territorial - POT 2014 (Acuerdo 0373 de 2014) le apuesta al crecimiento urbano inteligente, a una ciudad compacta, densa y diversa, para lo cual fomenta la densificación urbana en las diversas centralidades urbanas y a lo largo de los corredores de transporte masivo. Esta propuesta es acogida también en el Decreto 4112.010.20.0332 de 2019 “Por el cual se actualiza el Plan Integral de Movilidad Urbana de Santiago de Cali adoptado mediante Decreto 4112.010.20.0332 de mayo 28 de 2.019.411.0.20.0615 de 2018, se incluye el plan de estacionamiento y se establecen otras disposiciones”. En el contexto de estos dos instrumentos de planificación, el SITM-MIO debe contribuir a la consolidación de dicha apuesta de modelo de ciudad de manera que, dichos viajes desde, hacia y entre centralidades, se realice de la manera más eficiente posible.

En lo que respecta a la ciudad consolidada, la propuesta del POT 2014 referente a densificación urbana a lo largo de corredores de transporte masivo, significa una enorme oportunidad para el SITM-MIO, tanto que localizará nueva demanda de viajes en su ámbito de influencia.

En lo referente a la expansión de la ciudad, el desarrollo del Área de Expansión Urbana - AEU del sur, la cual se proyecta que cuando esté completa llegará a albergar una población cercana a los 600.000 habitantes, representa un reto para la Administración Local, en tanto



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

**“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

que se debe “colonizar” dicho territorio con un buen servicio de transporte masivo desde el inicio de su desarrollo, para fomentar una mayor participación en el reparto modal de la zona.

En lo que respecta al proceso de conurbación entre el Distrito de Cali y los municipios de Jamundí, Yumbo y Palmira, resulta necesario fortalecer la participación del SITM-MIO en los viajes pendulares, para lo cual deberá participar en un proceso de integración de sistemas que incluyan al SITM-MIO en la zona urbana de Cali, el transporte intermunicipal y el futuro Tren de Cercanías del Valle -TCV.

El SITM-MIO debe estar en capacidad de asumir su papel como soporte al modelo territorial propuesto para el Distrito de Santiago de Cali y para la articulación de este con sus municipios vecinos en el marco de instrumentos de planificación de orden supramunicipal, para ello debe fortalecer su operación y establecer esquemas de integración física, operacional y tarifaria con sistemas de transporte complementarios, sistemas de transporte intermunicipal y el Tren de Cercanías del Valle.

## **5. BENEFICIOS OPERATIVOS POR LA IMPLEMENTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA**

Los sistemas de transporte soportan su operación con unidades móviles, que para el caso del SITM-MIO son buses que dan mayor versatilidad en la operación, por cuanto su operación puede brindarse por cualquier vía de la ciudad; permitiendo que sus usuarios accedan desde cualquier punto. Por otra parte, estos sistemas tienen limitaciones en capacidad de transporte, parte de estas limitaciones están en el tamaño de las unidades y capacidad vial, este último factor al estar combinado con el tráfico mixto (particular) produce que la eficiencia en el uso de los vehículos se vea más afectada.

METRO CALI, ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Masivo, tiene como misión; propender por la construcción permanente de una mejor ciudad con el desarrollo y operación de un sistema integrado de transporte masivo en la ciudad de Santiago de Cali y su área de influencia, permitiendo a largo plazo atender los niveles de demanda de pasajeros de manera apropiada y liderando un proceso transformador, con eficiencia y alta rentabilidad social y económica; en procura de la preservación del medio ambiente y el equilibrio de los recursos naturales para el desarrollo del bienestar general de la población, en términos de una mejor calidad de vida.

La promesa del SITM indicada en sus objetivos, es la de generar los siguientes beneficios sobre la calidad de vida la población de la ciudad de Cali: reducción en los tiempos de desplazamiento, aumento del número de pasajeros transportados por kilómetro, disminución de los recorridos del sistema de transporte interurbano, integración tarifaria, consolidación y desarrollo de los ejes de conectividad interregional, apoyo a la industria de la región y disminución de las emisiones de gases vehiculares.

**"POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

Desde hace más de 40 años en Curitiba (Brasil) se planteó un nuevo esquema que generó una evolución de este tipo de sistemas (basados en buses), brindando la muestra de un sistema más eficiente, el cual consideró infraestructura especializada para los buses y sistemas de acceso al usuario pagando previamente en estaciones de paradas.

Estas características brindaron beneficios en los tiempos de operación de estos, por cuanto la exclusividad del recorrido de los buses en infraestructura dedicada reduce la interferencia generada por el tráfico mixto, el pago previo de los usuarios en puntos especiales mejora los tiempos de abordaje.

Posteriormente Bogotá plantea una estrategia operativa de los vehículos, la cual mejora los tiempos de abordaje y descenso de los pasajeros, logrando cambios positivos en tiempos de operación. Estas mejoras de los tiempos de operación contribuyen a las condiciones de utilización de las unidades móviles, permitiendo que los buses efectúen más recorridos en servicio durante el día.

Adicionalmente, la exclusividad en los corredores permite que los servicios brinden mayor confiabilidad en la llegada de los buses a los puntos de atención, reduciendo los tiempos de espera de los usuarios en los puntos de parada y se fomenta la integración de otros modos de transporte a través de la infraestructura. El contar con una red exclusiva que permita atender contingencias por eventos externos a la misma operación, mejora las condiciones de confiabilidad de este, logrando de esta forma fomentar y sostener las condiciones adecuadas que espera el usuario.

## **6. BENEFICIOS DE LA INFRAESTRUCTURA REQUERIDA**

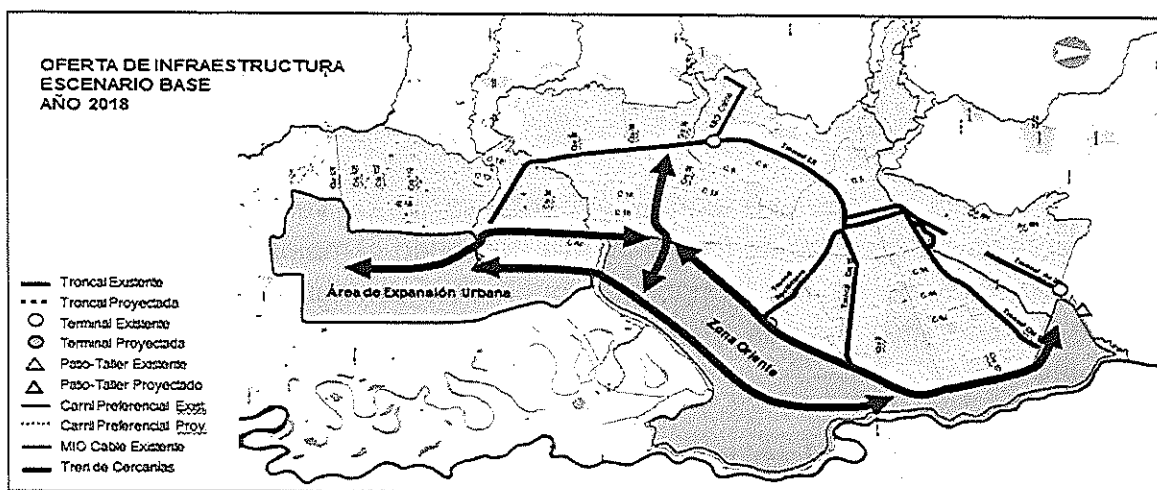
Los proyectos presentados en el plan de expansión del Sistema requieren de financiación Nacional (CONPES) y Municipal, respaldados en el *"Convenio para la financiación de algunos componentes de la plataforma urbana del sistema integrado de transporte masivo para la ciudad de Santiago de Cali"* suscrito entre el Distrito de Santiago de Cali y la Nación.

Todos los proyectos de infraestructura contemplados en dicho plan de expansión se estructuran con una visión integral que no sólo garantiza cobertura de demanda, mejoras en las prestaciones operacionales, e integración y conectividad de las diversas troncales existentes en el sistema, sino que también aportan al mejoramiento de las vías principales de la ciudad, la recuperación del espacio público y accesibilidad territorial en general, promoviendo el desarrollo de la ciudad en términos de infraestructura y en el fortalecimiento económico de la misma; la puesta en marcha de las obras de infraestructura del SITM-MIO ha generado incrementos relativos en el valor del suelo residencial y resultados mixtos para el suelo comercial. La valorización del suelo comercial fue 15% comparado con el comercial que fue del 18% (Fedesarrollo, 2013).

"POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Actualmente la situación de infraestructura se aprecia de manera integral como aparece en la siguiente figura, resaltando dos áreas de especial interés para el transporte público como es la zona de expansión prevista en el POT y toda la zona oriente, con alta participación de comunas estrato 1, 2 y 3:

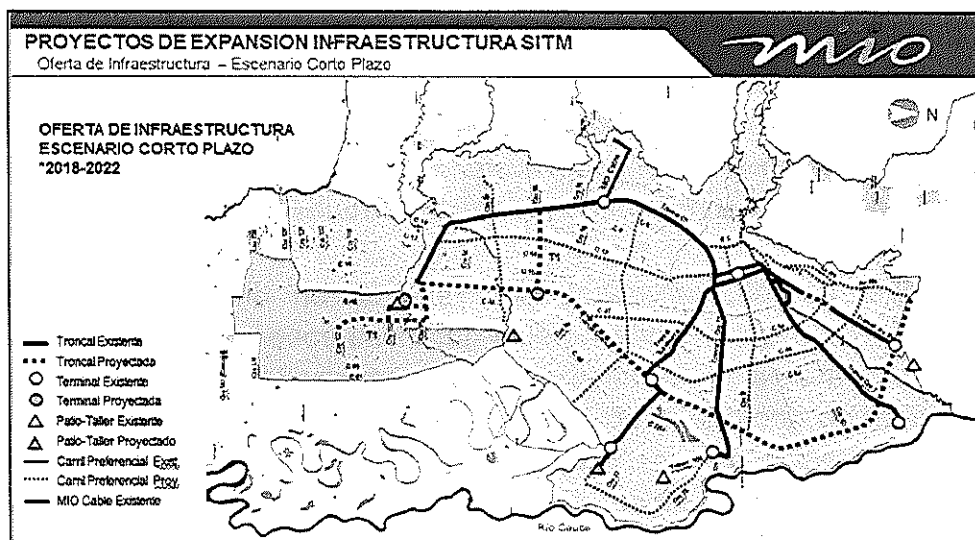
Gráfica 6. Oferta de infraestructura Escenario base – SITM-MIO



Fuente: Metro Cali S.A.

Con el desarrollo que se presenta a continuación de la Infraestructura requerida, se plantean las obras necesarias a ejecutar en el corto y mediano plazo las cuales tendrán una visualización final así:

Gráfica 7. Infraestructura en el Corto Plazo 2020 – 2022

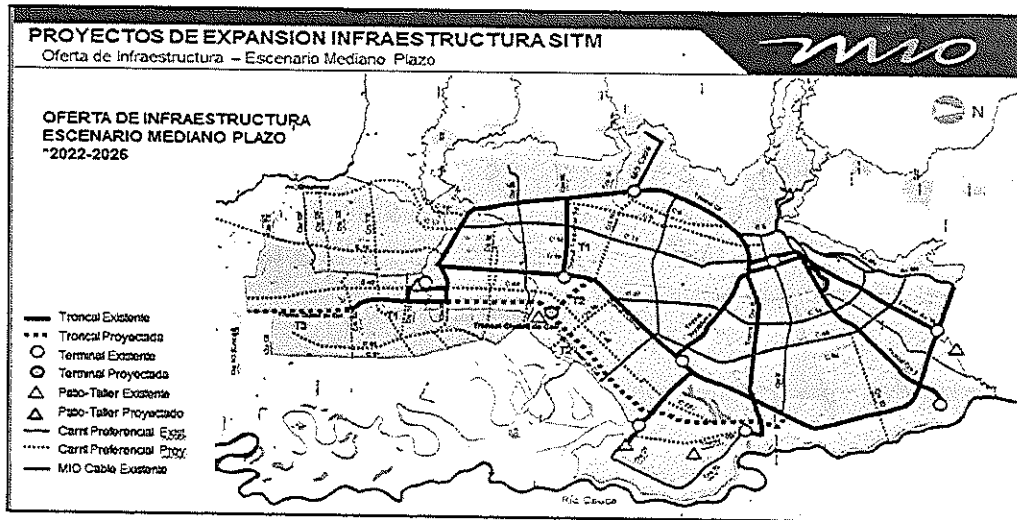


Fuente: Metro Cali S.A.



“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

**Gráfica 8. Infraestructura en el Mediano Plazo 2023 – 2026**



Fuente: Metro Cali S.A.

Como se puede observar, las obras que se encuentran incluidas en este documento desde el ámbito legal, financiero y operativo, tienen una relevancia fundamental en términos de movilidad y servicio del SITM. Para validar con detalle la especificidad de cada una de las obras contempladas, remitirse al Anexo denominado “Soporte Técnico Infraestructura Obras en Ejecución Y Obras de Expansión del SITM-MIO”, elaborado por Metro Cali S.A., el cual hace parte integral de la presente Exposición de motivos.

## **7. PROCEDENCIA DE LA MODIFICACIÓN:**

El artículo 72 de la Ley 136 de 1994, establece que los proyectos de acuerdo deben ir acompañados de una exposición de motivos en la que se expliquen sus alcances y las razones que lo sustentan, en consecuencia, al haber variado en su sentido las disposiciones jurídicas que justificaron la promulgación del Acuerdo 0452 de 2018, expedido como consecuencia de la expedición del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 (en adelante “Ley 1753 de 2015”, que cambio la premisa de autosostenibilidad de los sistemas de transporte masivo, por la sostenibilidad, lo que abrió la posibilidad de introducir fuentes de financiación diferentes a la tarifa del usuario), resulta imperativo modificar sus disposiciones, de conformidad con el Nuevo Plan Nacional de Desarrollo soportado en la Ley 1955 de 2019.

En relación con lo anterior, y sin perjuicio de las razones de orden legal, el contexto económico actual del sistema invita a la necesidad de aumentar los ingresos para la sostenibilidad del sistema, ante la caída del recaudo generada como consecuencia directa de las medidas para enfrentar la emergencia sanitaria por el COVID – 19, razón por la que se requiere la identificación de estrategias que promuevan el fortalecimiento del Sistema, entre las que se destacan, con la modificación del Acuerdo 0452, la identificación de las fuentes de financiación a ser modificadas en lo concerniente a sus componentes y elementos del tributo, y en la inclusión de nuevas fuentes.



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

"POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Adicionalmente se incluye un artículo en el sentido de aclarar que Metro Cali S.A. no es sujeto pasivo de ningún impuesto, tasa, contribución y demás gravámenes de carácter municipal, de acuerdo con definido en el inciso tercero del artículo primero del acuerdo 016 de 1998. Por otra parte, se propone la modificación de algunas disposiciones del Acuerdo 0401 de 2016 "Por el cual se establece la tasa por congestión o contaminación en el Distrito de Santiago de Cali y se establecen otras disposiciones" en lo relacionado con la definición de dicha fuente, también incluida en el Acuerdo 0452 y finalmente, se incluye un artículo relacionado con la definición periódica de la tarifa usuario del sistema.

## 8. COMPETENCIA DEL CONCEJO MUNICIPAL

El Distrito es una entidad fundamental administrativa y política, que goza de autonomía según lo consagrado por dicho ente territorial. En ejercicio de ello está facultada para gestionar sus propios intereses para la administración de los recursos, en cumplimiento de sus funciones constitucionales y legales, según lo establece el artículo 287 superior, que establece:

"Artículo 287. Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos:

1. Gobernarse por autoridades propias.
2. Ejercer las competencias que les correspondan.
3. **Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.**
4. Participar en las rentas nacionales".

A su vez, de conformidad con el artículo 313 de la Carta Política, corresponde a los Concejos Municipales:

"(...)

4. Votar de conformidad con la Constitución y la ley los tributos y los gastos locales.

5. Dictar las normas orgánicas del presupuesto y expedir anualmente el presupuesto de rentas y gastos.

"(...)

10. Las demás que la Constitución y la ley le asignen".

De igual manera, el artículo 3 de la Ley 1551 de 2012, por medio del cual se modifica el artículo 4 de la Ley 136 de 1994, prevé que los municipios ejercen las competencias que les atribuyen la Constitución y la ley, conforme a los principios señalados en la ley orgánica de ordenamiento territorial y la ley de distribución de recursos y competencias que desarrolla el artículo 356 de la Constitución Política y, en especial, con sujeción a los siguientes principios:



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

“Artículo 3. Principios rectores del ejercicio de la competencia:

(...)

e) Eficiencia. Los municipios garantizarán que el uso de los recursos públicos y las inversiones que se realicen en su territorio produzcan los mayores beneficios sociales, económicos y ambientales.”

En este sentido, es competencia del Honorable Concejo Municipal el establecimiento, modificación y destinación de rentas dirigidas al financiamiento integral del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO, así como conceder autorizaciones y dictar disposiciones al respecto.

## 9. ASPECTOS DE REFORMA

### 9.1. *Modificaciones en la definición de los tributos: “Tasa por congestión o contaminación”*

El Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país” (Ley 1753 de 2015), en su Artículo 33 (Otras fuentes de financiación para los sistemas de transporte) determinó:

“Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte y contar con mecanismos de gestión de la demanda, las entidades territoriales podrán determinar, definir y establecer nuevos recursos de financiación públicos y privados que permitan lograr la sostenibilidad económica, ambiental, social e institucional de los sistemas SITM, SETP, SITP y SITR, a través de los siguientes mecanismos:

1. (...)

2. (...)

3. Cobros por congestión o contaminación. Los municipios o distritos mayores a 300.000 habitantes, en concordancia con las competencias de los Concejos Municipales o Distritales, podrán establecer tasas, diferentes a los peajes establecidos en la Ley 105 de 1.993, por acceso a áreas de alta congestión, de infraestructura construida para evitar congestión urbana, así como contaminación, con base en la reglamentación que el Gobierno nacional expida para tal efecto. Los recursos obtenidos por concepto de las tasas adoptadas por las mencionadas entidades territoriales se destinarán a financiar proyectos y programas de infraestructura vial, transporte público y programas de mitigación de contaminación ambiental vehicular.



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

"POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Para efectos de cobro de tasa para cada ingreso a áreas de alta congestión o vías construidas o mejoradas para evitar congestión urbana, el sujeto pasivo de dicha obligación será el conductor y/o propietario. La tarifa será fijada teniendo en cuenta el tipo de vía, el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros y los meses y días del año y horas determinadas de uso y el tipo de vehículo, según la siguiente clasificación: motocicletas, automóviles, camperos y camionetas, buses y camiones. En todo caso se dará una condición tarifaria especial para las motocicletas cilindradas 125 cm<sup>3</sup> e inferiores.

El sujeto pasivo de la tasa por cada ingreso a zonas de alta contaminación será el propietario y/o conductor del vehículo y la tarifa se determinará en forma gradual, teniendo en cuenta el modelo del vehículo, tipo de servicio, cilindraje, tipo de combustible y el tipo de vehículo según la siguiente clasificación: motocicletas; automóviles; campero y camionetas; buses y camiones.

Las tasas se calcularán así: la base gravable será cinco (5) veces el valor del pasaje promedio del servicio de transporte público (SITM, SETP, SITP y SITR, según sea el caso) en el Municipio o Distrito; esta base se multiplicará por factores inferiores a uno (1) en función de los criterios definidos para tasas por congestión y contaminación, respectivamente.

Teniendo en cuenta lo anterior, se expidió el Acuerdo Municipal 0401 de 2016 que estableció la tasa por congestión o contaminación *"como una tasa que deberá sufragar el propietario de un vehículo que desee transitar durante los días y horarios en que, según las disposiciones reglamentarias expedidas por el Alcalde, no podrán circular en el área urbana de la ciudad, de conformidad con la Ley."*

Los recursos generados *"se destinarán a financiar en el siguiente orden de prioridad i) programas y proyectos de transporte público masivo de pasajeros; ii) programas y proyectos de infraestructura vial para la movilidad no motorizada; iii) programas y proyectos de infraestructura vial para la movilidad motorizada; y iv) programas y proyectos para la mitigación de contaminación ambiental vehicular"*.

Tres (3) años después de su establecimiento, no se han obtenido los resultados esperados por varias razones: **a)** su contribución es voluntaria; **b)** la hipótesis de más de un (1) vehículo motorizado por hogar puede ser cierta; **c)** los usuarios han modificado los horarios de circulación para evitar la restricción (p.e. ingresar antes de las 06:00 horas y salir después de las 20:00 horas); **d)** los niveles de congestión facilitan la evasión de los controles ya sea por foto-detección o por acción de los agentes de tránsito.

Al examinar el Acuerdo 0401 de 2016 se encuentra la siguiente estructura: **a)** El Artículo 1º define qué es la Tasa por Congestión o Contaminación; **b)** El Artículo 2º identifica el Hecho generador (transitar por las vías públicas en los horarios de restricción); **c)** El Artículo 3º



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

determina el Sujeto Activo (Distrito de Cali); **d)** El Artículo 4º establece el Sujeto Pasivo (propietario del vehículo que acceda a las vías públicas en horarios de restricción); **e)** El Artículo 5º define la Base Gravable (cinco veces el valor del pasaje promedio del SIM-MIO); **f)** El Artículo 6º definió la Tarifa (el factor inferior a 1 se fijó en 0,87); **g)** El Artículo 7º calculó el Valor de la Tasa (Base gravable x tarifa); **h)** El Artículo 8º indicó la causación y pago; **i)** El Artículo 9º estableció la destinación de la renta; y **j)** El Artículo 10º determinó el Sistema de Recaudo.

El Artículo 11º determinó que, *para la correcta aplicación del presente Acuerdo, el Alcalde de Santiago de Cali lo reglamentará, estableciendo los medios técnicos, tecnológicos y humanos para su recaudo, vigilancia y control, y demás aspectos necesarios, con cargo a los recursos generados por la tasa.*

En su Parágrafo 1º estableció que *La “TASA POR CONGESTIÓN O CONTAMINACIÓN” a que se refiere este proyecto de Acuerdo, solo será aplicable, mientras que la restricción de circulación a los vehículos particulares corresponda a un día a la semana”* (Subrayado fuera de texto)

El Parágrafo 2º indica que *“En la reglamentación que expida el Alcalde de Santiago de Cali deberá estipularse según los estudios técnicos cuales son las zonas de congestión de la ciudad”.*

Para precisar los alcances de este tributo, se proponen las siguientes modificaciones al Acuerdo 0401 de 2016:

1. Tal como está definida en el Artículo 1º la **“TASA POR CONGESTIÓN O CONTAMINACIÓN”** solo aplica al tránsito de vehículos *durante los días y horarios en que según las disposiciones reglamentarias expedidas por el Alcalde, no podrán circular en el área urbana de la ciudad, de conformidad con la Ley*, hecho que es típico de una situación de congestión, por lo que se propone sustituir la denominación de **“TASA POR CONGESTIÓN O CONTAMINACIÓN”** por **“TASA POR CONGESTIÓN”** en todos los apartes del Acuerdo 0401 de 2016, y de los actos administrativos afines, manteniendo su estructura.
2. Modifíquese el artículo 5 del Acuerdo 0401 de 2016; Para dar cumplimiento en lo establecido en la Ley 1955 del 25 de mayo de 2019, Plan Nacional de desarrollo 2018 – 2022, artículo 49, el cual reza: **ARTÍCULO 49º. CÁLCULO DE VALORES EN UVT. A partir del 1 de enero de 2020, todos los cobros, sanciones, multas, tasas, tarifas y estampillas, actualmente denominados y establecidos con base en el salario mínimo mensual legal vigente (SMMLV), deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Tributario - UVT. En adelante, las actualizaciones de estos valores también se harán con base en el valor de la UVT vigente.** Por lo anterior, para efectos de la liquidación de manera equivalente entre el valor del pasaje del SITM – MIO del año 2022, fijado mediante el decreto 4112.010.20.0017 del 18 de enero de 2022 y lo establecido en



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

el artículo 5 del acuerdo 0401, la Base Gravable de la tasa por congestión será de 0,316 UVT.

3. Con el fin de incrementar el recaudo de la tasa por congestión, se propone adicionar la modalidad de pago por día; dicha propuesta está enfocada a que el pago de la tasa sea asequible para la mayoría de los usuarios de estratos socioeconómicos menores al 5 y para usuarios con necesidad de movilizarse eventualmente en su vehículo particular cuando coincida con su pico y placa. También es considerada como una propuesta que desincentiva la compra de un segundo vehículo o motocicleta. Adicionalmente esta propuesta de modalidad de pago requiere una implementación tecnológica debido al corto tiempo para la aplicación de la exención de multa por parte de la foto detección o agentes de tránsito, para así lograr una optimización de la gestión entre el recaudo, control y vigilancia, comunicación y divulgación.

Para lo anterior se propone modificar el artículo 8 del Acuerdo 0401 de 2016”, el cual quedará así:

“Artículo 8. Causación y pago de la tasa: La tasa por congestión se causará en el momento de la solicitud de liquidación por el conductor del vehículo que decida utilizarlo en los días y horarios restringidos. Se podrá pagar anual, semestral, mensual o diario dentro de la vigencia fiscal respectiva. Para una optimización de la gestión de recaudo, control y vigilancia y divulgación, se deberá realizar la implementación tecnológica necesaria con el fin coordinar la óptima operación de la tasa por congestión entre las entidades involucradas y con funciones en esta fuente de financiación

Parágrafo: Metro Cali S.A., el Departamento Administrativo de Hacienda y la Secretaría de Movilidad se encargarán de facilitar el pago a los contribuyentes de la tasa por congestión. Evaluarán y supervisarán la funcionalidad de la plataforma tecnológica, y podrán hacer seguimiento al comportamiento del recaudo e implementar o solicitar a la entidad que corresponda los cambios y mejoras necesarias para el buen funcionamiento y fidelización de usuarios; también podrá adelantar campañas de comunicación y divulgación por cualquier medio sobre la naturaleza, funcionalidad, forma de pago haciendo uso de hasta el 2% del recaudo anual de esta fuente”.

4. Para facilitar, por parte del ejecutivo, la adopción de restricciones que, debidamente sustentadas en estudios técnicos, sean necesarias para controlar la congestión como principal fuente de contaminación, se propone modificar el Parágrafo 1º del Artículo 11 del Acuerdo 0401 de 2016, el cual quedará así: *“Parágrafo 1: La “TASA POR CONGESTIÓN” a que se refiere este Acuerdo, será aplicable a la restricción de circulación a los vehículos automotores en los días, horarios y zonas urbanas que determinen los correspondientes estudios técnicos detallados y mientras se encuentre vigente cualquier medida de gestión de demanda que restrinja la circulación de vehículos automotores”.*

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

5. Debido a la propuesta planteada en el numeral 2, sobre la normatividad establecida en la Ley 1955 del 25 de mayo de 2019, Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022, artículo 49, para efectos de la base gravable de la tasa por congestión, la mayoría de los elementos para su liquidación, estarían siendo establecidos por el concejo del Distrito. La tasa por congestión, la cual fue establecida y modificada para el beneficio del SITM – MIO y sus usuarios puede ser motivo de protesta para el gremio de los taxistas, ya sea formal, informal o de plataforma y de los distribuidores de motocicletas debido a que la implementación de dicha tasa y su valor a pagar desincentivan el uso del Transporte Público y la compra de un segundo vehículo o motocicleta; dicha situación puede ser susceptible de proselitismo o campañas políticas por parte de candidatos a la alcaldía del Distrito en caso que los elemento que definan su valor estén en potestad del alcalde. Por lo anterior, dentro del articulado quedarían definidos y establecidos los valores, tiempos y tarifa para la liquidación de la tasa por congestión.

A manera de ejemplo se ilustra una liquidación con valores correspondientes al año 2022:

	Base		*	Tarifa		
	Valor UVT Año	UVT para Base		Factor Tarifario	Horas x Día	Días de pico y placa al año 2022
Tasa por Congestion/ año	38.004	0,316	*	0,87	6	49
	=				=	
	12.000		*		256	
			=			
Tasa por Congestion/ año				\$ 3.069.360		
	Valor Tasa por Congestion año			Descuento	Valor del Descuento	Valor a Pagor Año
Tasa por Congestion al año con Descuento del 40%, según Acuerdo 0452, artículo 21, paragrafo 2	\$ 3.069.360	*		40%	= \$ 1.227.744	\$ 1.841.616
	Valor Tasa por Congestion al año	/		Meses del 2022 con PyP (49 semanas/52 semanas)*12 meses		
Tasa por Congestion/ mes	\$ 1.841.616	/		11,31	= \$ 162.864	
	Valor Tasa por Congestion al año	/		Semanas con PyP 2022		
Tasa por Congestion/ día	\$ 1.841.616	/		49	= \$ 37.584	

9.2. **Modificaciones en la definición de los tributos “Establecimiento de la Contribución por el servicio de parqueadero (fuera de vía) o de estacionamiento en vía” y ajuste de fuente en quien define los elementos de la contribución.**

Adicional a la modificación que es imperativo realizar a nivel legal por la determinación del agente regulador en cabeza de los entes Asamblea y Concejo, es de igual manera relevante tener en cuenta el documento Anexo 1 denominado “Reporte Técnico de Soporte a la



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Contribución por el Servicio de Parqueadero o de Estacionamiento en Vía”, elaborado por el Departamento Administrativo de Planeación, toda vez que actualiza el valor de las tarifas, y propone una base y delimitación de las Zonas de Gestión del Estacionamiento (Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado –ZER- y Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento –ZGRE-), y que hace parte integral de la presente Exposición de Motivos.

Adicionalmente se debe considerar el Anexo 2 denominado “Diagnóstico de la Siniestralidad Vial en las Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado – ZER”, elaborado por el Departamento Administrativo de Planeación y la Secretaría de Movilidad, en el cual se presenta un análisis del comportamiento de siniestros viales en las ZER, así como los principales indicadores de morbilidad y mortalidad, y se hace una evaluación del impacto del cobro del estacionamiento en vía. Este anexo 2 hace parte integral de la presente Exposición de Motivos, de conformidad con los requerimientos definidos en la ley 1955 de 2019.

Fuente: “Explotación económica del estacionamiento en vía pública”

Se deberá considerar lo establecido en el Anexo 3 denominado “Reporte técnico de soporte a la explotación económica del estacionamiento en vía pública”, elaborado por el Departamento Administrativo de Planeación, en donde se presenta la metodología empleada para las estimaciones de la fuente. Dicho anexo hace parte integral de la presente Exposición de Motivos.

El propósito del presente capítulo es modificar el capítulo 2 del Acuerdo 0452 de 2018 denominado: “ESTABLECIMIENTO DE LA CONTRIBUCIÓN POR EL SERVICIO DE GARAJES O ZONAS DE ESTACIONAMIENTO DE USO PÚBLICO”, por precepto legal, toda vez que es necesario dar cumplimiento a lo establecido por la Ley 1955 de 2019 y caracterizar a los sujetos pasivos del tributo, conforme a las recomendaciones que se desprendan de los estudios técnicos, debiendo considerar las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.

Al respecto es preciso decir, que esta contribución, contenida en el Acuerdo 0452 de 2018 en su artículo 4 basó su fundamento en la Ley 1753 de 2015, Ley que en dicho momento se encontraba vigente.

*“Artículo 4: De la Contribución por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público en el Distrito de Santiago de Cali. Establézcase en Santiago de Cali la Contribución por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público, que deberá sufragar el conductor de vehículo motorizado al hacer uso de un servicio de estacionamiento de uso público ya sea en vía o fuera de la misma.*

*Parágrafo. La Administración municipal deberá presentar a la Corporación Concejo de Santiago de Cali, en un término no mayor a tres (3) meses, desde la aprobación*





ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

"POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

posterior construcción de la infraestructura del Sistema (estaciones, plazas, calles y patios), bienes que adquieren la categoría de USO PÚBLICO y que, en últimas, son propiedad del Distrito de Santiago de Cali, quien debe conservarlos en su inventario de bienes inmuebles y, por consiguiente, incorporarlos en sus estados financieros como corresponde en derecho.

Para poder cumplir con su función pública sin encarecer los costos de adquisición y sostenimiento del Sistema Integrado de Transporte Masivo en Santiago de Cali, el Honorable Concejo Municipal aprobó en el inciso tercero del artículo primero del Acuerdo 016 de noviembre 27 de 1998, que la sociedad METRO CALI S.A., estaría exenta de toda clase impuestos y gravámenes de carácter municipal.

Es evidente que la intención del Honorable Concejo Municipal al expedir la norma citada era liberar de toda carga tributaria a METRO CALI S.A., para evitar sobrecostos por conceptos tributarios en la adquisición de predios para el sistema y la demás contratación necesaria para el desarrollo de éste, razón por la cual, la intención real era determinar como no sujeto de tributos distritales a esta empresa, dado su objeto social que es para el cumplimiento de funciones públicas.

La Ley 14 de julio 06 de 1983 en el Artículo 38 establece: "Los municipios solo podrán otorgar exenciones de impuestos municipales por un plazo limitado, que en ningún caso podrá exceder de diez años, todo de conformidad con los planes de desarrollo municipal". En este sentido, Metro Cali S.A. desde el año 2008, una vez finalizó el plazo, ha sido sujeta de tributos municipales.

Siendo entonces como se vio la intención del Honorable Concejo Municipal, al expedir el inciso tercero del artículo primero del Acuerdo 016 de 1998, la de dejar por fuera de toda tributación local a la empresa METRO CALI S.A., se hace necesario hacer la aclaración en el presente acuerdo, toda vez que la palabra exención prevista y autorizada en el Acuerdo 016 de 1998, condujo a considerar que el beneficio era temporal a diez años, cuando en realidad es por toda la duración del desarrollo del sistema, el cual como es de público y notorio conocimiento, se ha extendido mucho más allá del límite establecido por la ley 14 de 1983 y aún continúa.

Dicha aclaración debe ser en el sentido que METRO CALI S.A. no es sujeto pasivo de ningún impuesto, tasa, contribución y demás gravámenes de carácter municipal, de acuerdo con lo definido en el inciso tercero del artículo primero del Acuerdo 016 de 1998.

De no hacer dicha aclaración oportunamente, se causaría un grave perjuicio a la empresa, al continuar sometiéndola a la tributación local por el cumplimiento de la función pública que le corresponde hacer según las normas invocadas, situación que, a su vez, implica un perjuicio para el propio Distrito, pues en últimas, dicha tributación deberá ser asumida por éste, dado que es el propietario de los bienes de uso público que administra METRO CALI S.A.



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

*de este acuerdo, la caracterización de los parqueaderos de la ciudad informando el número de plazas habilitadas tanto las formales como las informales.”*

Seguidamente, en el artículo 5 del Acuerdo quedó consagrada la base legal que para ese entonces era, el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, el hecho generador de la contribución se estableció claramente en el artículo 6 como la utilización del estacionamiento de vehículos de uso público, en el artículo 7 el Distrito de Santiago de Cali quedó como el sujeto activo de la contribución, siendo el sujeto pasivo los usuarios del servicio, conforme al artículo 8 del Acuerdo.

En cuanto a la tarifa, dado que el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 no la determina, dejándolo a cargo de las autoridades territoriales, en este caso el Concejo de Santiago de Cali, esta fue creada mediante artículo 10 del Acuerdo 0452 de 2018, donde se determinó el valor de la tarifa para las 12 Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado (ZER) y otro valor de la tarifa para las 14 Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento (ZGRE), delimitadas por la Administración Central en el área urbana de Santiago de Cali. En este mismo artículo quedaron consignados, los barrios o vías que hacen parte de cada zona de regulación y por ende la tarifa que le corresponde.

Por otro lado, es importante mencionar, que en el artículo 13 del Acuerdo 0452 del 2018, quedó estipulado que, el recaudo, la operación, el control, la vigilancia y la fiscalización de la contribución por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público, “se realizará una vez el Alcalde lo reglamente, determinando incluso el organismo de la Administración Central que llevará a cabo la gestión.”<sup>3</sup>

Así mismo, en el artículo 17 del mencionado Acuerdo quedó establecido, que la tarifa a cobrar por la contribución del servicio de garaje en Santiago de Cali, no podrá aplicarse a los usuarios hasta tanto el Alcalde regule el cobro por este servicio mediante Acto Administrativo.

No obstante, menester es precisar que el numeral 2 del artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, norma que sirvió de base legal para lo expuesto con antelación, fue modificada por el artículo 97 del nuevo Plan Nacional de Desarrollo, Ley 1955 de 2019, que no sólo estableció parámetros generales para determinar los elementos del tributo, sino que estableció explícitamente que eran las corporaciones territoriales como las Asambleas o los Concejos Municipales, los responsables de fijar tanto los elementos del tributo como la tarifa y la base gravable, tal y como se puede evidenciar a continuación:

**“ARTÍCULO 97. OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE. Modifíquese el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así:**

<sup>3</sup> Artículo 13, Acuerdo No. 0452 del 2018 del Concejo Municipal de Santiago de Cali



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Artículo 33. Otras Fuentes de Financiación para los Sistemas de Transporte. Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte, a la calidad del servicio y de su infraestructura, incrementar la seguridad ciudadana, la atención y protección al usuario, al mejoramiento continuo del sistema y contar con mecanismos de gestión de la demanda, las entidades territoriales podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, que podrán ser canalizados a través de fondos de estabilización y subvención. Las fuentes podrán ser las siguientes:

1. (...)

2. **Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía.** Los órganos territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos fuera de vía o estacionamientos en vía y podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte. El hecho generador del tributo corresponde al uso del servicio de parqueaderos fuera de vía o estacionamiento en vía, los sujetos activos serán los municipios, distritos y áreas metropolitanas. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio gravado.

*Corresponderá a las asambleas o concejos pertinentes definir los elementos del tributo y el sistema y método para definir los costos, y los responsables del cobro, declaración y consignación de los recursos recaudados, de manera que el tributo se ajuste a las condiciones locales*

Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones. (...)” (subrayado y negrillas fuera del texto)

Con esta modificación surge la necesidad de modificar los elementos del tributo y el organismo que regula la tarifa. De igual forma, es de tener en cuenta que la norma citada dejó explícito, que se debía adelantar un estudio técnico para determinar a qué usuarios se les cobraría dicha contribución, teniendo en cuenta las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de bajas emisiones, estudios que deberán ser adelantados.

Aunado a lo anterior, es importante mencionar que la norma que establece los preceptos normativos fundantes de la contribución por el servicio de garajes de uso público fue declarada constitucionalmente exequible, como consecuencia de una demanda de inconstitucionalidad interpuesta contra el numeral 2 del artículo 33 de la Ley 1753 del 2015. La sentencia que resolvió el asunto fue la C-269 del 2019, de la Corte Constitucional, la cual determinó que quien debía regular el cobro en consonancia con el artículo 388 de la Constitución Política era a nivel nacional el Congreso, y a nivel territorial, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, por lo tanto, las disposiciones contenidas en el



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Acuerdo 0452 de 2018 en lo referente a que la Administración debía regular aspectos de la contribución deviene en inconstitucional.

### 9.3. Rentas reorientadas

la Ley 1955 de 2019 en el artículo 97, incluye otras fuentes de financiación para los Sistemas de transporte, siendo prioritario su actualización normativa.

Específicamente para el numeral de la mencionada ley:

*“6. Las entidades territoriales podrán destinar un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial por concepto de multas de tránsito para el funcionamiento sostenible de sus sistemas de transporte público masivo y colectivo o transporte no motorizado. Dicho porcentaje deberá ser definido y soportado por un análisis técnico y financiero que identifique los costos y gastos financiados por el concepto de multas, los programas y proyectos que se pueden financiar y los indicadores de seguimiento a los objetivos de seguridad vial”*

El MIO CABLE es una solución definitiva y permanente de transporte para la comunidad de la zona de ladera (Comuna 20 de Cali) frente a la difícil configuración y complejidad de la red vial del sector. Además, les permite de forma directa la accesibilidad al Sistema Integrado de Transporte Masivo, lo cual representa menores costos en transporte y una ampliación de destinos. El Plan de Desarrollo 2008 – 2011 en su programa ‘Cali en Movimiento’ consideró el proyecto Mío Cable como una solución eficiente para satisfacer las necesidades de accesibilidad de las personas de manera inmediata, segura, cómoda y a un costo razonable, a través de un Sistema Integrado de Transporte Masivo, lo cual mejora sin ninguna duda la calidad de vida de los caleños, respeta el ecosistema y optimiza las condiciones de movilidad en la ciudad.

El Sistema de Transporte Aero suspendido MIO Cable fue inaugurado en 2015, es un proyecto de integración social de las áreas de ladera del Municipio de Santiago de Cali, específicamente desarrollado en la Comuna 20; en aras de solucionar los problemas de accesibilidad al servicio de transporte público.

Es un medio de transporte urbano que consiste en un sistema teleférico, cuenta con noventa (90) cabinas suspendidas a las que los usuarios podrán acceder a través de cuatro (4) estaciones; las cuales son Estación Cañaveralejo, Tierra Blanca, Lleras Camargo y Brisas de Mayo. Tiene un recorrido de 2.08 km, que se recorre en aproximadamente 14 minutos, con una frecuencia máxima de 300 cabinas por hora y una capacidad máxima de 3.000 pasajeros por hora.



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

El MIO Cable realiza integración con las rutas del SITM-MIO en la Estación Terminal Cañaveralejo, brindando seguridad al viajar, desarrollo urbano y turístico, generación de empleos, nuevos espacios para disfrutar, acceso a personas con movilidad reducida. Cabe resaltar que es un Sistema amigable con el medio ambiente, el cableado se mueve a través de fuente de energía eléctrica, cero emisiones contaminantes, sistema silencioso y la iluminación de las cabinas es mediante paneles solares.

A pesar del impacto positivo para los habitantes del sector del MIO Cable, en términos de empleabilidad y movilidad, el aerosuspendido presenta un déficit entre los costos de operación y funcionamiento y los ingresos por demanda de los usuarios, ocasionando la necesidad de una gestión de recursos desde la Alcaldía de Santiago de Cali hacia el ente gestor, para cubrir la brecha y garantizar el transporte público eficiente a la caleñidad. La demanda promedio día hábil de MIO Cable, se muestra a continuación:

Tabla 2. Demanda promedio día hábil MIO Cable

Año	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Demanda promedio día hábil</b>	2.285	2.622	2.601	2.277	1.360	1.488

Fuente: Metro Cali

El impacto del COVID-19 con las restricciones de movilidad, confinamientos, cambios en las dinámicas sociales y disminución de turistas, reflejan el impacto en la disminución de demanda de los años 2020 y 2021.

Empero a lo anterior, el ente gestor realiza desde las campañas de mercadeo y cultura en sinergias con la Alcaldía Distrital, la “Ruta turística” para incentivar el uso del MIO Cable anclado a la historia y tradición de Cali, lo cual genera un escenario de aumento de demanda, generando un aumento en el ingreso para el funcionamiento, operación y administración del MIO Cable.

Tabla 3. Ingresos MIO Cable

	2019	2020	2021	2022 (Corte 31-10-22)
Ingreso por tarifa	1.745.797.027	1.040.374.620,22	1.085.476.575,00	1.439.838.894,00
Ingreso por subsidio	11.304.320.087	14.443.449.690,00	11.200.894.500,00	3.733.632.479,00
Total Ingresos MIO Cable	13.050.117.114	15.483.824.310	12.286.371.075	5.173.471.373

Los costos totales del MIO Cable proyectados para 2022, 2023 y 2024 se muestran a continuación:

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Ilustración 1. Costos Operativos, de mantenimiento y reembolsables

ITEMS		UNID.	VALOR TOTAL SEMESTRE 2022	VALOR TOTAL SEMESTRE 2023	VALOR TOTAL SEMESTRE 2024
1.1. COSTOS OPERATIVOS.	<b>Personal Operativo.</b>		<b>\$829.156.317</b>	<b>\$876.169.481</b>	<b>\$925.848.290</b>
	Director de Oficina.	COPs	\$66.322.305	\$70.082.779	\$74.056.473
	Asesor de Operaciones y Mantenimiento.	COPs	\$22.389.493	\$23.658.977	\$25.000.441
	Ingeniero de Operación y Mantenimiento.	COPs	\$142.560.000	\$150.643.152	\$159.184.619
	Técnicos I.	COPs	\$236.286.720	\$249.684.177	\$263.841.270
	Auxiliares de Embarque y Desembarque.	COPs	\$183.600.000	\$194.010.120	\$205.010.494
	Auxiliar Servicios Generales.	COPs	\$129.600.000	\$136.948.320	\$144.713.290
	tecnico ambiental	COPs	\$18.341.400	\$19.381.357	\$20.480.280
	Profesional en Salud Ocupacional.	COPs	\$30.056.400	\$31.760.598	\$33.561.424
	<b>Servicios de Terceros (vigilancia y aseo). OPERATIVO.</b>	COPs	<b>\$444.918.000</b>	<b>\$470.144.851</b>	<b>\$496.802.064</b>
	Vigilancia.	COPs	\$444.918.000	\$470.144.851	\$496.802.064
	<b>Subtotal Costos Operativos.</b>		<b>\$1.274.074.317</b>	<b>\$1.346.314.331</b>	<b>\$1.422.650.354</b>
ITEMS		UNID.	VALOR TOTAL SEMESTRE 2022	VALOR TOTAL SEMESTRE 2023	VALOR TOTAL SEMESTRE 2024
1.2. COSTOS MANTENIMIENTO.	<b>Personal de Mantenimiento.</b>				
	Conductores camionetas	COPs	\$31.765.680	\$33.566.794	\$35.470.031
	Ingeniero de Operación y Mantenimiento.	COPs	\$106.920.000	\$112.982.364	\$119.388.464
	Técnicos I.	COPs	\$259.815.600	\$274.547.145	\$290.113.968
	Técnicos II.	COPs	\$98.958.384	\$104.569.324	\$110.498.405
	Técnico de Mantenimiento e Infraestructura.	COPs	\$12.376.392	\$13.078.133	\$13.819.664
	Ayudante de Mantenimiento e Infraestructura.	COPs	\$32.499.936	\$34.342.682	\$36.289.912
	Jardinero inclusión Social.	COPs	\$9.946.272	\$10.510.226	\$11.106.155
	<b>Subtotal Costos De Mantenimiento.</b>	COPs	<b>\$552.282.264</b>	<b>\$583.596.668</b>	<b>\$616.686.599</b>
ITEMS		UNID.	VALOR TOTAL SEMESTRE 2022	VALOR TOTAL SEMESTRE 2023	VALOR TOTAL SEMESTRE 2024
COSTOS ADMINISTRATIVOS.	<b>Garantías.</b>	COPs	<b>\$311.589.868</b>	<b>\$329.257.014</b>	<b>\$347.925.886</b>
	Responsabilidad Civil + ley 1072.		\$307.589.868	\$325.030.214	\$343.459.427
	Daños Materiales Combinados.	COPs	\$0	\$0	\$0
	Lucro Cesante Incluido ítem Anterior.		\$0	\$0	\$0
	Responsabilidad Civil Servidores Públicos.		\$0	\$0	\$0
	Pólizas del contrato	COPs	\$4.000.000	\$4.226.800	\$4.466.460
	<b>Personal Administrativo</b>	COPs	<b>\$334.134.792</b>	<b>\$353.080.235</b>	<b>\$373.099.884</b>
	Personal Compartido Manizales - MIOCABLE - DESGLOSAR.	COPs	\$114.600.000	\$121.097.820	\$127.964.066
	Asesor Legal.	COPs	\$25.200.000	\$26.628.840	\$28.138.695
	Profesional de Talento Humano con funciones de MIPG.	COPs	\$27.540.000	\$29.101.518	\$30.751.574
	Auxiliar Administrativa.	COPs	\$15.794.952	\$16.690.526	\$17.636.879
	Asistente direccion	COPs	\$15.794.952	\$16.690.526	\$17.636.879
	Auxiliar Logístico de Proyección Comunitaria.	COPs	\$31.589.904	\$33.381.052	\$35.273.757
	Auxiliar de Archivo.	COPs	\$15.794.952	\$16.690.526	\$17.636.879
	Practicante Sena.	COPs	\$39.532.128	\$41.773.600	\$44.142.163
	Almacenista I.	COPs	\$15.794.952	\$16.690.526	\$17.636.879
	Almacenista II.	COPs	\$15.794.952	\$16.690.526	\$17.636.879
	Profesional en Gestión Social. (Prestacion de Servicios)	COPs	\$16.698.000	\$17.644.777	\$18.645.235
	<b>Margen Administrativo.**</b>	COPs	<b>\$1.184.982.768</b>	<b>\$1.252.171.291</b>	<b>\$1.323.169.403</b>
	<b>Procesos de Soporte.</b>	COPs	<b>\$12.000.000</b>	<b>\$12.680.400</b>	<b>\$13.399.379</b>
	Asesoría Contable.	COPs	\$12.000.000	\$12.680.400	\$13.399.379
	<b>Materiales y Suministros.</b>	COPs	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>	<b>\$0</b>
	Fotocopias.	COPs	\$0	\$0	\$0
	<b>Adquisición de Servicios y Otros Gastos.</b>	COPs	<b>\$75.547.344</b>	<b>\$79.830.878</b>	<b>\$84.357.289</b>
	Viáticos y Gastos de Viaje.	COPs	\$37.080.000	\$39.182.436	\$41.404.080
	Caja Menor	COPs	\$19.200.000	\$20.288.640	\$21.439.006
	Impuestos (PRESUPUESTO ACAM).	COPs	\$0	\$0	\$0
	Gravamen a las Transacciones Financieras.	COPs	\$19.267.344	\$20.359.802	\$21.514.203
	<b>Subtotal Gastos Administrativos.</b>		<b>\$1.584.119.980</b>	<b>\$1.673.939.583</b>	<b>\$1.768.851.958</b>



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

"POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE  
DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

ITEMS	UNID.	VALOR TOTAL SEMESTRE 2022	VALOR TOTAL SEMESTRE 2023	VALOR TOTAL SEMESTRE 2024
<b>Suministro de Energía y Servicios Públicos.</b>	<b>COPs</b>	<b>\$514.706.603</b>	<b>\$649.580.408</b>	<b>\$666.390.546</b>
Consumo de Energía (Estaciones y Complementarios).	COPs	\$587.517.438	\$620.829.677	\$656.030.720
Revisar 2010 Incremento 2020 - 2021 de acuerdo a la CREQ.	COPs	\$4.306.411	\$4.550.584	\$4.808.602
Servicio de Acueducto - Alcantarillado - Alumbrado.	COPs	\$1.800.000	\$1.602.000	\$2.009.007
Telefonía Fija e Internet.	COPs	\$1.082.755	\$1.144.147	\$1.209.020
Comunicaciones Celular.	COPs	\$20.000.000	\$21.134.000	\$22.332.266
Radios.	COPs	\$2.702.982.000	\$2.558.241.079	\$3.018.189.849
<b>Repuestos.</b>	<b>COPs</b>	<b>\$2.702.982.000</b>	<b>\$2.558.241.079</b>	<b>\$3.018.189.849</b>
<b>REPUESTOS DE ORIGEN.</b>	<b>COPs</b>	<b>\$585.800.000</b>	<b>\$621.973.620</b>	<b>\$657.239.524</b>
<b>REPUESTOS ELÉCTRICOS.</b>	<b>COPs</b>	<b>\$318.100.000</b>	<b>\$334.022.870</b>	<b>\$362.061.997</b>
<b>RODAMIENTOS.</b>	<b>COPs</b>	<b>\$109.000.000</b>	<b>\$115.180.300</b>	<b>\$121.711.023</b>
Suministro e Instalación Rodamientos Volantes Motriz, Dos Desviadoras y Retorno.	COPs	\$1.199.000.000	\$1.286.983.300	\$1.338.821.253
Compra y/o Reposición Herramienta (HERRAMIENTA PARA LA EXTRACCIÓN E INSERCIÓN DE QUARNICIÓN EN VOLANTES	COPs	\$34.880.000	\$36.857.898	\$38.947.527
Contrato de Ferrería.	COPs	\$54.500.000	\$57.590.150	\$60.855.512
Otros Repuestos Grasas, Aceites, etc. Lubricantes Suministro Para 4 Meses.	COPs	\$109.000.000	\$115.180.300	\$121.711.023
Verificación Parámetros y Mantenimiento Especializado se hace la convocatoria con varios oferentes	COPs	\$201.902.000	\$308.452.843	\$325.042.120
<b>Servicios de Terceros y Pruebas.</b>	<b>COPs</b>	<b>\$1.830.140.820</b>	<b>\$1.933.909.487</b>	<b>\$2.043.662.158</b>
Mito Ascensores.	COPs	\$44.690.000	\$47.223.923	\$49.901.519
Compra de equipos e insumos para mantenimiento aires	COPs	\$11.772.000	\$12.439.472	\$13.144.790
Mito Plantas Eléctricas (Compra de filtros y compra aceite y mantenimiento correctivo a lugar) porque la mano de obra se hace con recursos propios	COPs	\$11.346.900	\$11.990.269	\$12.670.117
Mantenimiento de Motores.	COPs	\$0	\$0	\$0
Pruebas de Ensayos No Destructivos.	COPs	\$160.230.000	\$169.315.041	\$178.915.204
Pruebas Especiales de Energía: Mantenimiento de las Subestaciones De Energía Eléctrica, El Diagnostico De Sistema De Puesta a Tierra De Las Pilonas Del Sistema y Los SIMOREQ Del Sistema MIOCCABLE, mantenimiento de la transferencia automática, mantenimiento a las transferencias de todas las subestaciones	COPs	\$123.497.000	\$130.499.280	\$137.898.580
Servicio de Mecanizado Industrial.	COPs	\$65.400.000	\$69.108.180	\$73.026.614
Servicio de Cabina (Comprende comunicación radios Cabina -	COPs	\$13.080.000	\$13.821.636	\$14.605.323
Servicios de Terceros y Obras Civiles.	COPs	\$177.888.000	\$187.974.250	\$198.632.390
Compra de cámaras monitoreo Circuito CCTV	COPs	\$17.963.200	\$18.981.713	\$20.057.977
Servicio de Magnetografía.	COPs	\$0	\$0	\$0
Servicio de Lubricación del Cable Tractor.	COPs	\$0	\$0	\$0
Mantenimiento de Balancines.	COPs	\$0	\$0	\$0
Reposición y Mantenimiento Estrado Cardan - Volante.	COPs	\$0	\$0	\$0
Análisis de vibraciones.	COPs	\$43.600.000	\$46.072.120	\$48.864.409
Mantenimiento Frenos del Sistema	COPs	\$0	\$0	\$0
Malles de Protección (Estaciones).	COPs	\$0	\$0	\$0
Servicios Especializados y Ensayos.	COPs	\$0	\$0	\$0
Alquiler Frecuencia.	COPs	\$13.080.000	\$13.821.636	\$14.605.323
Gastos Gestión Social (Adquisición de Insumos, componente	COPs	\$109.000.000	\$115.180.300	\$121.711.023
Gastos Gestión Ambiental.	COPs	\$13.080.000	\$13.821.636	\$14.605.323
Dotación Almacén (Estantería-Rotulación acrílica o semejante - cajas plásticas para almacenar)	COPs	\$10.900.000	\$11.518.030	\$12.171.102
Equipos de oficina (Alquiler Impresoras RICO MP 501 y	COPs	\$11.445.000	\$12.093.932	\$12.779.657
Arquitectura de Red Instalaciones Cablesverolejo	COPs	\$28.067.500	\$29.658.927	\$31.340.688
Software de mantenimiento y equipos para la instalación.	COPs	\$170.861.300	\$180.337.706	\$190.562.949
Señalización (señalética) (Demarcaciones, rutas d evacuación, planos de evacuación de todas las estaciones, señalización puntos de encuentro).	COPs	\$0	\$0	\$0
Atención de Emergencias	COPs	\$13.080.000	\$13.821.636	\$14.605.323
Curso de Trabajo en Alturas.	COPs	\$21.800.000	\$23.036.060	\$24.342.205
Exámenes Médicos + vacunación	COPs	\$13.080.000	\$13.821.636	\$14.605.323
Licencia Software inventario y requerimientos sistemas	COPs	\$19.075.000	\$20.156.553	\$21.299.429
Equipos de Computo para Oficina.	COPs	\$0	\$0	\$0
Publicidad y Propaganda.	COPs	\$32.700.000	\$34.554.090	\$36.613.307
Bolsa para imprevistos	COPs	\$32.700.000	\$34.554.090	\$36.613.307
Mantenimiento de puertas enrollables de estaciones	COPs	\$21.800.000	\$23.036.060	\$24.342.205
Combustible plantas eléctricas	COPs	\$9.810.000	\$10.366.227	\$10.953.992
Compra Andamios Certificados.	COPs	\$38.150.000	\$40.313.105	\$42.598.858
Metrológia	COPs	\$0	\$0	\$0
Análisis de Aceites	COPs	\$10.355.000	\$10.942.129	\$11.562.547
Agua consumible	COPs	\$1.306.000	\$1.382.164	\$1.460.532
Alquiler de Andamios colgantes	COPs	\$0	\$0	\$0
Lineas de vida de pilonas	COPs	\$0	\$0	\$0
Elementos de protección individual para rescate vertical.	COPs	\$32.700.000	\$34.554.090	\$36.613.307
Rescate Vertical Tecnico Especializado.	COPs	\$0	\$0	\$0
Elementos de Bioseguridad	COPs	\$0	\$0	\$0
Simulacros (Mesas de diálogos o simulaciones, preparación y	COPs	\$3.597.000	\$3.800.950	\$4.016.464
Deducibles.	COPs	\$65.400.000	\$69.108.180	\$73.026.614
Compra camioneta Y combustible	COPs	\$178.580.000	\$188.592.086	\$197.171.657
Contrato de transporte	COPs	\$43.600.000	\$46.072.120	\$48.684.409
Dotación (Personal técnico y administrativo)	COPs	\$76.300.000	\$80.626.210	\$85.197.716
Elementos de Protección Personal	COPs	\$80.380.000	\$84.447.846	\$89.803.039
Papeleta y Útiles de Oficina.	COPs	\$5.658.000	\$5.989.375	\$6.328.973
Elementos de Aseo y Cafetería.	COPs	\$14.736.800	\$15.572.377	\$16.455.330
Recarga Estaciones CO2 Satelite Por Estación, Recarga de	COPs	\$35.070.000	\$36.009.499	\$37.064.638
Fletes y Acarreo.	COPs	\$4.041.720	\$4.270.888	\$4.513.045
Gastos Legales.	COPs	\$5.640.000	\$5.910.818	\$6.202.661
Bienestar Personal. (Presentar El Proyecto).	COPs	\$32.700.000	\$34.554.090	\$36.613.307
Manejo de Residuos Sólidos.	COPs	\$3.398.100	\$3.559.071	\$3.760.871
<b>Subtotal Gastos Reembolsables.</b>		<b>\$5.147.829.123</b>	<b>\$5.439.711.035</b>	<b>\$5.748.142.650</b>

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

ITEMS	UNID.	VALOR TOTAL SEMESTRE 2022	VALOR TOTAL SEMESTRE 2023	VALOR TOTAL SEMESTRE 2024
COSTOS FIJOS	\$	3.410.476.562	\$ 3.603.850.583	\$ 3.808.188.911
IMPUESTOS Y ESTAMPILLAS COSTOS FIJOS	\$	944.664.594	\$ 998.227.077	\$ 1.054.826.552
COSTOS REEMBOLSABLES	\$	5.147.829.123	\$ 5.439.711.035	\$ 5.748.142.650
VALOR TOTAL ANUAL MIO CABLE	\$	19.005.940.559	\$ 20.083.577.389	\$ 21.222.316.227
APORTE MUNICIPIO MIO CABLE	\$	15.382.562.788	\$ 18.075.219.650	\$ 19.100.084.604

Cabe mencionar que el MIO Cable actualmente se encuentra operando por medio de un contrato interadministrativo con la Asociación Cable Aéreo de Manizales – ACAM.

A partir de los proyecciones de recaudo correspondiente al Distrito en las vigencias 2022 y 2023 en la fuente “1.2.3.2.25.01 - infracciones de tránsito ley 769-02” y del prepuesto asignado en el POAI para las mismas vigencias en el proyecto “Apoyo a la sostenibilidad del MIO Cable de la Ciudad de Santiago de Cali” a cargo de la Secretaria de Movilidad, el cual se financia con la fuente mencionada, se estableció el valor porcentual entre el Valor Asignado en el POAI de cada vigencia con respecto al recaudo proyectado en la fuente multas, determinándose así la necesidad de transferir un valor máximo del 30% de la participación del distrito de Santiago de Cali para el Apoyo a la Sostenibilidad del MIO Cable.

Vigencia	Valor Recaudo Proy. Fuente Multas (Part. Correspondiente al Distrito)	Valor Asignado en el POAI MIO Cable	% Fuente Multas
2022	\$ 50.004.511.000	\$ 15.382.562.788	30,762%
2023	\$ 47.834.282.708	\$ 14.350.284.630	30,000%

9.4. Sobretasa a la gasolina motor corriente y extra

La sobretasa a la gasolina tiene su origen en el artículo 5° de la Ley 86 de 1989 que facultó a los municipios, para cobrar una sobretasa al consumo de la gasolina motor hasta del 20% de su precio al público; por su parte el artículo 29 de la Ley 105 de 1993, dispone:

**“ARTICULO 29. Sobretasa al combustible automotor.** Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6° de la Ley 86 de 1989, autorizase a los Municipios, y a los Distritos, para establecer una sobretasa máxima del 20% al precio del combustible automotor, con destino exclusivo a un fondo de mantenimiento y construcción de vías públicas y a **financiar la construcción de proyectos de transporte masivo.**(...)”

Mediante esta norma se autorizó a las entidades territoriales del nivel municipal para que establecieran un tributo (renta endógena) consistente en una sobretasa hasta del 20% sobre el precio de la gasolina motor y destinada a los fines allí previstos. Por medio de la disposición, se fijó el marco general y las previsiones a las que debían sujetarse los concejos distritales y municipales para el establecimiento de la sobretasa.





ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

"POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

En relación con el manejo de los recursos provenientes de la sobretasa a la gasolina, la Corte Constitucional<sup>4</sup> ha dicho que las entidades territoriales tienen el derecho a definir de manera autónoma la destinación de los recursos que obtengan de este tributo, por tratarse de rentas propias; y esto, lo dice precisamente al declarar la inexequibilidad de la expresión *"solo podrá ser destinada a los fines que regulan la materia"* contenida en el artículo 126 de la Ley 448 de 1998, respecto de la sobretasa a la gasolina motor extra y corriente, de que trata el artículo 117 de la misma ley.

En consecuencia, mediante Acuerdo N.º 03 de marzo 28 de 1994, en el artículo 1º el Concejo Distrital de Santiago de Cali estableció la sobretasa al combustible automotor a la modalidad de gasolina de tipo extra y corriente; posteriormente, mediante Acuerdo N.º 334 de 2012, unificó las disposiciones de la Sobretasa a la Gasolina, y posteriormente, mediante Acuerdo 0452 de 2018, se destinaron unas rentas dirigidas al SITM-MIO, dentro de la cual se encuentra la de la Sobretasa a la Gasolina.

El referido Acuerdo 0452, en su artículo 23 modificó el artículo 2 del acuerdo 0334 de 2012, estableciendo en el literal C, que desde el año 2019 al 2022, el noventa y siete por ciento (97%) del 18,5%, se destinaría a **"la financiación de los diversos componentes de la infraestructura del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO, incluyendo infraestructura tecnológica de recaudo y control"**, y en virtud de esa destinación, se trasladan los recursos a Metro Cali.

Ahora bien, dado que el Sistema de Transporte Masivo de la ciudad de Cali ha realizado la construcción más del 80% de su infraestructura, siendo hoy su mayor reto lograr la sostenibilidad financiera, como por ejemplo la reposición de los vehículos que actualmente prestan el servicio de transporte en el sistema, en sus diferentes tipologías (articulado, padrón, complementario y complementario dual), considerando su vida útil que debe realizarse a partir de la próxima vigencia, siendo la compra de dichos buses del SITM-MIO por parte de Metro Cali una estrategia que permitiría la reducción del costo por kilómetro, lo cual impacta directamente en reducción de necesidad de recursos para el FESDE y, adicionalmente, conocer del negocio a nivel de detalle que fomente la toma de decisiones en pro del sistema, como también la implementación de otras estrategias que le apunten de manera directa a la sostenibilidad del Sistema.

La razón por la cual es permitido que se destinen los recursos de la sobretasa a la gasolina no sólo en infraestructura, sino en la operación y mantenimiento de los sistemas de transporte masivo, la expresa la Corte de manera magistral en el siguiente párrafo extraído de la mentada Sentencia C-030 de 2019:

---

<sup>4</sup> Corte Constitucional, Sentencia C-897 del 10 de noviembre de 1999, M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

*“(…) El mantenimiento y desarrollo de la infraestructura vial (nacional y regional) y la inversión en los sistemas de transporte público urbano son factores de los cuales dependen no solo el movimiento de personas y bienes a lo largo del territorio nacional, sino el cotidiano transcurrir de la movilización urbana, que en las ciudades grandes e intermedias es un componente imprescindible para garantizar la calidad de vida. La importancia del transporte público y su inescindible relación con la realización de diversos derechos fundamentales ligados a la dinámica de la vida urbana ya ha sido reconocida por esta Corte desde su más temprana jurisprudencia, así:*

*“La trascendental importancia económica y social del transporte se refleja en el tratamiento de los servicios públicos hecha por el constituyente. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado - uno de cuyos fines esenciales es promover la prosperidad general-, factor que justifica la intervención del Estado en la actividad transportadora con miras a “racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo ...” A nivel del individuo, el transporte es un instrumento de efectividad de los derechos fundamentales. La íntima conexidad entre el derecho al servicio público del transporte con los derechos al trabajo a la enseñanza, a la libre circulación y, en general, al libre desarrollo de la personalidad, hace predicable a éstos últimos la protección constitucional del artículo 86 de la Constitución cuando su desconocimiento se traduce en una inmediata vulneración o amenaza de los mencionados derechos.”*

*(…)”*

Así las cosas, se tiene que fue la voluntad del legislador y del constituyente crear ingresos corrientes que pudieran ser destinados a la sostenibilidad de los sistemas de transporte masivo en las ciudades, no necesariamente en lo que a la infraestructura se refiere, elementos que se encuentran ligados a la cofinanciación con la Nación, sino además a financiar los elementos de infraestructura tecnológica, operación, mantenimiento, compra de material rodante y otras estrategias definidas para la sostenibilidad de los sistemas.

En este sentido, resulta imperativo ampliar la destinación de los recursos de la Sobretasa a la gasolina motor, tendiente a posibilitar la adquisición de material rodante y la implementación de otras estrategias que se definan para la sostenibilidad del Sistema, conforme a lo establecido en el nuevo Plan Nacional de Desarrollo – Ley 1955 de 2019 y demás normas que regulen la materia.

Como consecuencia de lo anterior, como quiera que el capítulo 5 del Acuerdo referido a la Sobretasa de la Gasolina Motor Corriente y Extra no contempla dichos componentes elegibles, se hace necesario modificar el artículo 23 del Acuerdo 0452 de 2018 en el sentido de incluirlos.

Visto como quedó que la sobretasa de la gasolina es un ingreso corriente en principio de libre destinación, que financia principalmente la inversión de los municipios, departamentos y



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

**"POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

distritos, de acuerdo con las prioridades establecidas en los planes de desarrollo. Es así como los distritos o departamentos, pueden usarlo para financiar el transporte masivo de pasajeros sin ninguna limitación frente a operación y elementos de material rodante, puesto que es potestad del municipio, en este caso, del Distrito definir a qué destina los recursos de la sobretasa a la gasolina, destinando eso sí un porcentaje de esta contribución al mantenimiento de la malla vial de la ciudad.

En el caso del Distrito de Santiago de Cali, la sobretasa a la gasolina motor apalanca el Convenio de Financiación del Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM firmado el 27 de julio de 1998. A lo largo de los últimos años en el marco del proyecto de implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali – SITM, se han promulgado una serie de CONPES desde el año 2002 hasta el año 2020 (3166 del año 2002, 3369 del año 2005, 3504 del año 2007, 3767 del año 2013 y 3833 de 2015 y 4018 del año 2020), los cuales han ampliado y modificado los aportes al proyecto, siempre manteniendo el 70% de aportes de la nación y la contrapartida del Distrito de Santiago de Cali de 30%, este último apalancado con los recursos provenientes de la Sobretasa a la Gasolina, como quedó estipulado en el Acuerdo 0452 del año 2018.

En la actualidad, existe una disminución del recaudo como consecuencia de las limitaciones intrínsecas a la Declaratoria de Emergencia Sanitaria por COVID-19 y el estallido social de 2021.

Según el anterior marco de política nacional y sobre la base de los determinantes técnicos y políticos anteriormente explicados, la solución aplicable para el problema identificado sería la promoción de una política pública determinante que promueva el establecimiento de las fuentes alternativas necesarias para la financiación del SITM-MIO acompañadas de medidas de gestión de demanda, lo cual no solo haría de Cali una ciudad más sostenible y saludable para sus habitantes, sino que a su vez detendría el aumento de la brecha social que supondría el abandono del transporte público a favor del vehículo privado, para lo cual es necesario extender el compromiso de estos recursos hasta el año 2040, para la financiación de estrategias que permitan la sostenibilidad del sistema de transporte masivo, en los términos del Plan Nacional de Desarrollo.

Así, con el objeto de contribuir a dicha sostenibilidad, la Ley 1955 de 2019 le permite a las entidades territoriales establecer otras fuentes de financiación canalizados a través de fondos de estabilización, o mecanismos tales como recursos propios territoriales, contribución por el servicio de parqueaderos fuera de vía o de estacionamiento en vía, estacionamiento en vía pública, infraestructura nueva para minimizar la congestión, áreas con restricción vehicular, destinación de un porcentaje de recaudo por concepto de multas de tránsito, aplicación de factores tarifarios a servicios de transporte público complementario, derecho real accesorio de superficie en infraestructura de transporte, valor residual de concesiones, valorización, subasta de norma urbanística, herramientas de captura de valor del suelo, sobretasa a la

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

gasolina o al ACPM, cobro o aportes por edificabilidad adicional y mayores valores de recaudo futuro generados en las zonas de influencia de proyectos de renovación urbana, así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales.

En lo que respecta a algunas estrategias para la destinación de los recursos de la sobretasa, resulta menester hacer énfasis en el Plan Integral de Recuperación el cual, como se ha reiterado en línea anterior, nace como una respuesta a la aguda crisis que enfrenta nuestro sistema, que exige proyectos y acciones estratégicas orientadas a 3 ejes claves:

- Mejoramiento y optimización del servicio.
- Sostenibilidad financiera.
- Integración con otros modos de transporte público formal.

Resulta indispensable definir una hoja de ruta que a través de iniciativas con sinergias interinstitucionales necesarias para garantizar la sostenibilidad del SITM MIO, y del ente gestor en el corto, mediano y largo plazo, brindando el servicio que la ciudad requiere y fortaleciendo la capacidad financiera del ente gestor, para lo cual es necesario extender el plazo para el compromiso de los aportes al sistema integrado de transporte masivo con cargo a la sobretasa a la gasolina hasta el año 2045.

Por lo anteriormente expuesto, se hace necesario modificar el artículo 24 del Acuerdo 0452 de 2018 en el sentido de ampliar el compromiso de la vigencia de los aportes destinados al SITM-MIO, hasta el año 2045 en las siguientes proporciones:

- **Hasta el año 2040 el 78,6% del recaudo.**
- **Del 2041 al 2045 el 40% del recaudo.**

A continuación, se presenta la estimación en corrientes de la proyección de la sobretasa a la gasolina hasta el 2045:

Tabla 4. Proyecciones sobretasa a la gasolina 2023 – 2045. Pesos corrientes.

DESCRIPCIÓN	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2031
Total Sobretasa a la gasolina	111.855	115.770	119.822	124.015	128.356	132.848	137.498	147.291
Sobretasa a la gasolina (mallá vial - 21,4%)	23.937	24.775	25.642	26.539	27.468	28.430	29.425	31.520
Sobretasa a la gasolina (MIO 78,6%)	87.918	90.995	94.180	97.476	100.888	104.419	108.074	115.771

DESCRIPCIÓN	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2040
Total Sobretasa a la gasolina	152.447	157.782	160.938	164.157	167.440	169.114	170.805	174.239
Sobretasa a la gasolina (mallá vial-21,4%)	32.624	33.765	34.441	35.130	35.832	36.190	36.552	37.287
Sobretasa a la gasolina (MIO 78,6%)	119.823	124.017	126.497	129.027	131.608	132.924	134.253	136.952



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

DESCRIPCIÓN	2041	2042	2043	2044	2045	TOTAL
Total Sobretasa a la gasolina	175.981	177.741	179.518	181.313	183.126	3.546.881
Sobretasa a la gasolina (malla vial – 60%)	105.589	106.644	107.711	108.788	109.876	1.105.537
Sobretasa a la gasolina (MIO – 40%)	70.392	71.096	71.807	72.525	73.251	2.441.344

Fuente: Departamento Administrativo De Hacienda Municipal

Tabla 5. Proyecciones sobretasa a la gasolina 2023 – 2045. Pesos constantes 2022.

TOTAL DISTRIBUCIÓN SOBRETASA A LA GASOLINA 2023-2045	PRECIOS CONSTANTES 2022
Malla Vial 2023 - 2045	\$ 532.740
SITM-MIO 2023 - 2045	\$ 1.333.883

Fuente: Departamento Administrativo De Hacienda Municipal

**9.5. Inclusión de nuevas fuentes de financiación – Ingresos No Operacionales**

a) Ingresos no operacionales (explotación publicitaria)

Esta fuente tiene su base legal en el numeral 9 del mencionado artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, tal y como se puede evidenciar a continuación:

“(…)

9. Además de las anteriores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar recursos de otras fuentes como valor residual de concesiones, valorización, subasta de norma urbanística, herramientas de captura del valor del suelo, sobretasa a la gasolina o al ACPM, cobro o aportes por edificabilidad adicional y mayores valores de recaudo futuro generados en las zonas de influencia de proyectos de renovación urbana, así como recursos obtenidos a través de **ingresos no operacionales**.

El recaudo por vallas en el Distrito de Santiago de Cali está debidamente consagrado en el Acuerdo **No. 0436**: “**POR EL CUAL SE REGLAMENTA LA PUBLICIDAD EXTERIOR VISUAL MAYOR, MENOR, ELECTRÓNICA Y/O DIGITAL, PUBLICIDAD EN AMOBLAMIENTO URBANO Y AVISOS EN EL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE CALI Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES**”, estableciendo en el artículo 5 del mentado Acuerdo que la publicidad no puede generar:

- Contaminación visual.
- Afectar el paisaje por ser considerado recurso natural renovable, las zonas de interés ambiental, ni las áreas pertenecientes a la estructura ecológica principal.
- Afectación de áreas de uso residencial, de conformidad con lo establecido en el Acuerdo 0373 de 2014.



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

"POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

De igual manera, se consagró el imperativo que:

- Este integrado física, visual y arquitectónicamente con el paisaje urbano.
- Y, preservar cultural y arquitectónicamente el patrimonio del Municipio.

El anterior Acuerdo tuvo fundamento legal en la Ley 140 de 1994, que facultó a los Concejos Municipales, para adecuar el impuesto por explotación publicitaria visual, tal y como se indica a continuación:

"Artículo 14°. - Impuestos. Autorízase a los Concejos Municipales, Distritales y de las entidades territoriales indígenas que se creen, para que a partir del año calendario siguiente al de entrada en vigencia de la presente Ley, adecuen el impuesto autorizado por las Leyes 97 de 1913 y 84 de 1915, al cual se refieren la Ley 14 de 1983, el Decreto-Ley 13332 de 1986 y la Ley 75 de 1986, de suerte que también cubra la colocación de la Publicidad Exterior Visual, definida de conformidad con la presente Ley. En ningún caso, la suma total de impuestos que ocasiones cada Valla podrá superar el monto equivalente a cinco (5) salarios mínimos mensuales por año.

(...)"

ARTÍCULO 15. <Artículo CONDICIONALMENTE EXEQUIBLE> Toda valla instalada en el territorio nacional cuya publicidad que por mandato de la ley requiera un mensaje específico referente a salud, medio ambiente, cultura y cívico, no podrá ser superior a 10% del área total de la valla.

La Publicidad Exterior Visual (sic) de que trata la presente Ley son aquellas que tienen una dimensión igual o superior a 8 metros cuadrados.

No estarán obligadas a lo dispuesto en este artículo las vallas de propiedad de: La Nación, los Departamentos, El Distrito Capital, los Municipios, organismos oficiales, excepto las empresas industriales y comerciales del Estado y las de economía mixta, de todo orden, las entidades de beneficencia o de socorro y la Publicidad Exterior Visual de partidos, movimientos políticos y candidatos, durante las campañas electorales"

Con respecto de este impuesto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en cabeza del Consejero Ponente Augusto Trejos Jaramillo, resolviendo consulta mediante auto del 12 de agosto de 2003 determino que:

"La Sala considera que la ley 140 busca gravar la utilización del espacio público por la publicidad exterior visual y autoriza para ello una tarifa independiente a la señalada para la colocación de avisos y tableros, que es complementaria del impuesto de industria y comercio, pues aquella se hace exigible no sólo a los sujetos pasivos del



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

"POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

impuesto de industria y comercio, sino a todos aquellos que incurran en el hecho gravado, esto es, colocar vallas de tamaño igual o superior a 8 metros cuadrados.

Por lo anterior, la Sala comparte la tesis expuesta por la Sección Cuarta de esta Corporación en la que, revisando su anterior pronunciamiento sobre el tema, estableció que la ley "determinó que la utilización del espacio público local mediante la colocación de las vallas que constituyen la denominada publicidad exterior visual, fuera gravada autónomamente con una nueva carga impositiva traducida en la autorización para el cobro de un gravamen con una tarifa de carácter especial, a favor de las entidades territoriales del nivel municipal y los territorios indígenas".

Ahora bien, del recaudo obtenido por la explotación publicitaria, se pretende obtener un provecho económico que de como resultado un incremento en la financiación del Sistema Integrado de Transporte Masivo.

En el ejercicio de la estimación de la proyección del recaudo para la fuente denominada "ingresos no operacionales", se consideró la siguiente oferta comercial:

- Vallas publicitarias
- Explotación real derecho de uso de nombre
- Publicidad en paradero y/o cobertizos
- Publicidad exterior en estaciones
- Publicidad exterior en buses
- Publicidad interior en buses y estaciones
- Merchandising

b) Derecho real de superficie

Esta nueva fuente de financiación fue incluida en el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, así:

**"Artículo 97.** Otras Fuentes de Financiación para los Sistemas de Transporte. Modifíquese el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así:

(...)

8. Derecho real accesorio de superficie en infraestructura de transporte. Una entidad pública denominada superficiante, titular absoluta de un bien inmueble fiscal o de uso público destinado a la infraestructura de Transporte conforme a lo establecido en el artículo 4° de la Ley 1682 de 2013, podrá otorgar el derecho real de superficie de origen contractual, enajenable y oneroso, a un tercero denominado superficiario, por un plazo máximo de treinta (30) años, prorrogables hasta máximo veinte (20) años adicionales. El superficiario tendrá la facultad, conforme a la normatividad de ordenamiento territorial del lugar donde se ubique el bien inmueble y las disposiciones urbanísticas vigentes, de realizar y explotar por su exclusiva



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

**"POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

cuenta y riesgo, construcciones o edificaciones en áreas libres aprovechables con todos los atributos de uso, goce y disposición de las mismas, a fin de que tales desarrollos puedan soportar gravámenes y limitaciones al dominio, sin afectar el uso público, la prestación del servicio de transporte, ni restringir la propiedad del inmueble base del superficiante.

El derecho real de superficie se constituye mediante contratos elevados a escritura pública suscritos entre el titular del inmueble base y los terceros que serán superficiarios, los cuales contendrán la delimitación del área aprovechable, el plazo de otorgamiento del derecho, las condiciones de reversión de las construcciones, las causales de terminación del contrato, las obligaciones de las partes y la retribución que corresponde al superficiante, debiendo además inscribirse ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos en el folio de matrícula inmobiliaria del predio sobre el cual se confiere el derecho real de superficie, en el que deberá realizarse una anotación de este como derecho accesorio, identificándose el área conferida al superficiario y los linderos de la misma y las construcciones, además deberán registrarse los actos jurídicos que se efectúen en relación con el derecho real de superficie.

La cancelación de la constitución de este derecho real accesorio de superficie procederá mediante escritura pública suscrita por las partes constituyentes, que será objeto de registro en el folio de matrícula inmobiliaria correspondiente y ante la Oficina de Registro competente.

Para otorgar el derecho real de superficie el superficiante deberá contar con un estudio técnico, financiero y jurídico, que valide y determine las condiciones y beneficios financieros y económicos que se generan a partir de su implementación y para la selección del superficiario el superficiante deberá sujetarse a las reglas propias de contratación que le apliquen a la entidad pública que actúe en tal calidad."

Es necesario indicar que este derecho, que en un inicio fue pensado para predios rurales, fue incluido en el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 "Pacto por Colombia, pacto por la equidad", con el propósito de aumentar los ingresos propios de los Entes Territoriales para la sostenibilidad de la operación de los sistemas de transporte. Resulta pertinente conceptuar que el derecho de superficie es el derecho real y temporal que se concede a una persona sobre las mejoras realizadas por ella en suelo de propiedad de un tercero. Fue concebido en Europa<sup>5</sup>, como un mecanismo utilizado para la construcción de edificaciones públicas, pero no había sido tenido en cuenta hasta hace poco en nuestra legislación, resultando pertinente su

<sup>5</sup> La discusión con respecto al origen del derecho de superficie no es pacífica, toda vez que gran parte de la literatura acerca del tema coincide en afirmar que nace en Europa, no obstante, otros le atribuyen su uso y creación a la sociedad que habitaba en lo que se conoció como el imperio Romano. Cruz Ponce, Lisandro. El Derecho de Superficie Pg. 128. Instituto de Investigaciones Jurídicas - Universidad Autónoma de México. <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/1/371/12.pdf>



“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

inclusión por todos los beneficios que conlleva, entre ellos, obtener ingresos a partir de las mejoras realizadas sobre un bien inmueble destinando a la infraestructura de transporte, por parte de un tercero.

Una de las ventajas de este derecho para el propietario del suelo, es que pasaría a ser un rentista con un ingreso periódico para el cual no necesita realizar ninguna inversión, ingreso que será mayor al de un arrendamiento o usufructo por tratarse de un derecho más completo (propiedad temporal) y con la perspectiva de hacerse propietario de lo construido una vez termine el plazo de la superficie.

Entiéndase entonces que el canon superficiario equivaldría para el propietario del predio a un precio de una compraventa en forma de renta, toda vez que la propiedad del bien inmueble se mantiene y como consecuencia lógica, el derecho de disponer su derecho de esta propiedad ya sea a través de transferencia o gravamen.

Naturaleza de este derecho:

- Es un derecho real. Lo que significa que un poder que se ejerce por parte de una persona sea natural o jurídica sobre una cosa.
- Es un derecho real inmobiliario, lo que indica que se usa para el aprovechamiento parcial o total de un predio.
- Desdobra la propiedad, toda vez que el superficiario, esto es, quien explotaría por su cuenta y riesgo construcciones en los bienes públicos, tendría a su favor todos los atributos de uso, goce y disposición de estas, no obstante, ello no afecta la propiedad del superficiante, es decir, la entidad pública propietaria del bien inmueble.

Fernandez Salas, J.C, (2012) diría que es próximo al derecho de propiedad es el género próximo del derecho de superficie, debido a que con el derecho de superficie el propietario superficiario puede ejercer un derecho absoluto sobre el sobresuelo, el subsuelo o ambos, según se haya constituido el derecho de superficie, de tal forma que puede usarlo a su antojo, por esa razón se dice que desdobra la propiedad.

- Es un derecho temporal: Pues como lo expresa el numeral 8 del artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, este podrá ser otorgado a un tercero denominado superficiario, por un plazo máximo de treinta (30) años, prorrogables hasta máximo veinte (20) años adicionales.

**9.6. Metro Cali no sujeto de ninguna clase de impuestos, tasas, contribuciones y gravámenes de carácter Distrital - Artículo primero del Acuerdo 016 de 1998.**

Es claro que para desarrollar el sistema, fue en su momento, y sigue siendo necesario en la actualidad, que METRO CALI S.A. adelante la compra de predios a particulares para la



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

posterior construcción de la infraestructura del Sistema (estaciones, plazas, calles y patios), bienes que adquieren la categoría de USO PÚBLICO y que, en últimas, son propiedad del Distrito de Santiago de Cali, quien debe conservarlos en su inventario de bienes inmuebles y, por consiguiente, incorporarlos en sus estados financieros como corresponde en derecho.

Para poder cumplir con su función pública sin encarecer los costos de adquisición y sostenimiento del Sistema Integrado de Transporte Masivo en Santiago de Cali, el Honorable Concejo Municipal aprobó en el inciso tercero del artículo primero del Acuerdo 016 de noviembre 27 de 1998, que la sociedad METRO CALI S.A., estaría exenta de toda clase impuestos y gravámenes de carácter municipal.

Es evidente que la intención del Honorable Concejo Municipal al expedir la norma citada era liberar de toda carga tributaria a METRO CALI S.A., para evitar sobrecostos por conceptos tributarios en la adquisición de predios para el sistema y la demás contratación necesaria para el desarrollo de éste, razón por la cual, la intención real era determinar como no sujeto de tributos distritales a esta empresa, dado su objeto social que es para el cumplimiento de funciones públicas.

La Ley 14 de julio 06 de 1983 en el Artículo 38 establece: “Los municipios solo podrán otorgar exenciones de impuestos municipales por un plazo limitado, que en ningún caso podrá exceder de diez años, todo de conformidad con los planes de desarrollo municipal”. En este sentido, Metro Cali S.A. desde el año 2008, una vez finalizó el plazo, ha sido sujeta de tributos municipales.

Siendo entonces como se vio la intención del Honorable Concejo Municipal, al expedir el inciso tercero del artículo primero del Acuerdo 016 de 1998, la de dejar por fuera de toda tributación local a la empresa METRO CALI S.A., se hace necesario hacer la aclaración en el presente acuerdo, toda vez que la palabra exención prevista y autorizada en el Acuerdo 016 de 1998, condujo a considerar que el beneficio era temporal a diez años, cuando en realidad es por toda la duración del desarrollo del sistema, el cual como es de público y notorio conocimiento, se ha extendido mucho más allá del límite establecido por la ley 14 de 1983 y aún continúa.

Dicha aclaración debe ser en el sentido que METRO CALI S.A. no es sujeto pasivo de ningún impuesto, tasa, contribución y demás gravámenes de carácter municipal, de acuerdo con lo definido en el inciso tercero del artículo primero del Acuerdo 016 de 1998.

De no hacer dicha aclaración oportunamente, se causaría un grave perjuicio a la empresa, al continuar sometiéndola a la tributación local por el cumplimiento de la función pública que le corresponde hacer según las normas invocadas, situación que, a su vez, implica un perjuicio para el propio Distrito, pues en últimas, dicha tributación deberá ser asumida por éste, dado que es el propietario de los bienes de uso público que administra METRO CALI S.A.



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

Es importante aclarar que las personas naturales, jurídicas, uniones temporales, consorcios, sociedades de hecho, y demás figuras jurídicas habilitadas para contratar, que contraten con Metro Cali S.A. sí estarán sujetas a todos los tributos distritales que se apliquen en el ente territorial.

10. DEL CONCEPTO DE IMPACTO FISCAL DE LA INICIATIVA

El Departamento Administrativo de Hacienda, a través de la subdirección de finanzas emite concepto Financiero favorable al proyecto de Acuerdo, mediante oficio con orfeó 202241310200042844 del 07-12-2022

11. DE LA ARTICULACIÓN CON EL PLAN DE DESARROLLO 2020 – 2023 'UNIDA POR LA VIDA' y CONCEPTO TÉCNICO AL RESPECTO

El presente Acuerdo apunta al cumplimiento de uno de los indicadores del Plan de Desarrollo del Distrito de Santiago de Cali Acuerdo 0477 de 2020, el cual se enmarca en los siguientes aspectos:

<b>Dimensión 3</b>	Cali, Nuestra Casa Común
<b>Línea Estratégica 304</b>	Movilidad multimodal sustentable
<b>Programa 304003</b>	Transporte público de pasajeros
<b>Indicador de producto 53040030013</b>	Estrategias financieras y operativas de optimización del SITM-MIO implementadas

En este sentido, el Departamento Administrativo de Planeación ha expresado emite concepto favorable al proyecto de Acuerdo, mediante oficio con orfeó No. 202241320500011234 del 07-12-2022.

12. DEL CONCEPTO DE VIABILIDAD JURÍDICA

El Departamento Administrativo de Gestión Jurídica pública emite concepto favorable mediante oficio con orfeó 202241210100044384 del 07-12-2022

13. ANEXOS

Hacen parte integral del presente documento los siguientes informes:

- *Reporte Técnico de Soporte a la Contribución por el Servicio de Parquadero o de Estacionamiento en Vía*, elaborado por el Departamento Administrativo de Planeación.

4



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

"POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018  
Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

- *Reporte Técnico: Diagnóstico de la Siniestralidad Vial en las Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado - ZER, elaborado por el Departamento Administrativo de Planeación y la Secretaría de Movilidad.*
- *Reporte Técnico de Soporte a la Explotación económica del estacionamiento en vía pública, elaborado por el Departamento Administrativo de Planeación.*
- *Soporte Técnico Infraestructura Obras en Ejecución Y Obras de Expansión del SITM-MIO, elaborado por Metro Cali S.A*
- *Informe Financiero Final - Visión Integral Del Sistema: Sostenibilidad financiera, eficiencia e impacto ambiental del sistema de transporte masivo de occidente - SITM MIO, Transconsult.*

Bajo los anteriores argumentos, le solicito a la Honorable Corporación Política Administrativa proceda al estudio, debate y aprobación de la presente iniciativa.

Atentamente,

JORGE IVÁN OSPINA GÓMEZ

Alcalde de Santiago de Cali

Proyecto: Grupo Metro Cali / Movilidad

Revisó: Martha Cecilia Armero Benítez- Asesora DAGJP

William Mauricio Valiejo - Secretario De Movilidad

Oscar Ortiz- Presidente Metrocali S.A.

María del Pilar Cano Sterling- Directora Departamento Administrativo de Gestión Jurídica Pública

Nhora Yaneth Mondragón Ortiz – Secretaria de Gobierno



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

PROYECTO DE ACUERDO No. DE 2022

( )

**“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

**EI CONCEJO DE SANTIAGO DE CALI**, en uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los artículos 287, 313-4 Constitucionales, las Leyes 136 de 1994, 105 de 1995, 488 de 1998, 1551 de 2012, 1753 de 2015, 1955 de 2019

**ACUERDA:**

**CAPÍTULO I**

**OBJETO Y GLOSARIO**

Artículo 1. - Objeto. el presente Acuerdo tiene por objeto modificar los Acuerdos 0401 de 2016 y 0452 de 2018 para establecer, modificar y destinar unas rentas con el fin de contribuir a la sostenibilidad de todos los componentes del Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM-MIO.

Artículo 2. - Glosario. Para los efectos del presente Acuerdo se adoptan las siguientes definiciones:

- a. Agentes del sistema MIO: Son todos los Concesionarios de la Operación de Transporte, el Concesionario de Recaudo y tecnología, los Concesionarios de Construcción de Patios y Talleres, el Administrador de los Recursos, el Ente Gestor y los demás que se definan como tales por parte de este último.
- b. Derecho Real Accesorio de Superficie: Es un instrumento contractual de captura de valor del suelo que permite el aprovechamiento urbanístico por parte de un tercero de las áreas disponibles en la infraestructura de transporte a cambio de una retribución. Jurídicamente se trata de un derecho real accesorio que tiene origen contractual, enajenable y oneroso.
- c. Estacionamiento en vía pública: Utilización de la superficie de la vía pública destinada al estacionamiento temporal de vehículos automotores, motos o bicicletas; a título oneroso o gratuito; y autorizado por la autoridad de tránsito.

9



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

PROYECTO DE ACUERDO No. DE 2022

( )

**“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

- d. Estacionamiento fuera de vía pública: Utilización de los bienes públicos o privados, destinados y autorizados de acuerdo con lo dispuesto en las normas de uso del suelo y en las normas que lo desarrollen o complementen por los concejos distritales o municipales, para el estacionamiento y depósito temporal de vehículos automotores, motos o bicicletas, a título oneroso o gratuito (Ley 1801 de 2016, artículo 89)
- e. Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda-FESDE: Es un fondo cuenta creado en virtud del Decreto 4110.20.0594 para contribuir a la sostenibilidad de Sistema Integrado de Transporte Masivo de Santiago de Cali.
- f. Gestión de la demanda: Gestión de la demanda: Conjunto de medidas encaminadas a la disminución de las externalidades del transporte, con las cuales se busca el cambio en los comportamientos de viaje de las personas, con el fin de aumentar la eficiencia de los sistemas de transporte y lograr objetivos encaminados al desarrollo sostenible, priorizando el movimiento en modos eficientes de transporte.
- g. Masivo Integrado de Occidente (MIO): Es el sistema integrado de transporte masivo (SITM) de la ciudad colombiana de Cali. El sistema es operado por buses articulados, padrones y complementarios, los cuales se desplazan por medio de corredores troncales, pretroncales y complementarios cubriendo rutas troncales, pretroncales y alimentadoras y por un sistema de transporte teleférico (MIO CABLE), es decir, cabinas suspendidas por un cable, que recorren una línea soportada por pilonas y estaciones de parada.
- h. Movilidad Sostenible: es aquella en la que se satisface la necesidad que una sociedad tiene de trasladar a las personas y las mercancías de manera accesible, eficiente y segura, con el fin de aumentar la capacidad de adaptación al cambio climático. (CEU-UNIMAYOR, 2016).
- i. Planes de movilidad sostenible: Son planes de Movilidad Sostenible y Segura para Municipios, Distritos y Áreas Metropolitanas, los que tienen que adoptar los planes de ordenamiento territorial conforme lo determina el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019, dichos planes deberán materializarse en proyectos que tengan en cuenta factores a mejorar como el índice de siniestralidad, nivel de congestión, estudios de oferta y demanda, entre otros.



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

PROYECTO DE ACUERDO No. DE 2022

( )

**“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

- j. Servicio de parqueadero: Mediante el cual se entrega un vehículo para que sea guardado (fuera de vía pública) y luego restituido, independientemente de que se pacte una remuneración o no por ello. Se entiende de suyo que quien presta el servicio asume la custodia y conservación del vehículo entregado por el depositante, por lo cual hace entrega al depositante de un documento en el que se relaciona la fecha y hora de entrada y los datos del vehículo que permiten individualizarlo, condicionando la restitución del vehículo así individualizado a la devolución de tal documento al depositario.
- k. Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros: Se entiende por transporte masivo de pasajeros el servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización. (Decreto Único Reglamentario de Transporte 1079 de 2015; Artículo 3o Decreto 3109 de 1997).
- l. Sistema Inteligente de Transporte o ITS (ITS, en su acrónimo en inglés): Constituyen el conjunto de aplicaciones informáticas y sistemas tecnológicos creados con el objetivo de mejorar la seguridad y eficiencia en el transporte terrestre, facilitando la labor de control, gestión y seguimiento por parte de los responsables. Los ITS permiten unas vías más seguras, eficientes y sostenibles, porque permiten una combinación de información, comunicaciones y tecnologías del transporte en vehículos e infraestructuras.
- m. Sistema Inteligente e Integrado de Transporte Público: Sistema de transporte público enfocado en mejorar la prestación del servicio a los usuarios, involucrando todas las modalidades de transporte público que conforman el Sistema de Movilidad y que estén legalmente constituidos (intermodalidad), que permitan generar una mejor cobertura, más frecuencias, incorporando un sistema inteligente que incluya procesos de planeación y gestión y que permitan la toma y procesamiento de datos, el análisis de riesgos y la trazabilidad de las operaciones bajo condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo centralizado, gestión y control de flota e información al usuario.
- n. Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM): aquellos que cuentan con infraestructura segregada para su uso exclusivo y cuyos agentes operadores y de recaudo sean concesionados o públicos.



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

PROYECTO DE ACUERDO No. DE 2022

( )

**“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

- o. Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP): aquellos conformados por más de un modo o medio de transporte público integrados operacional y tarifariamente entre sí.
- p. Sostenibilidad del Sistema de Transporte Masivo MIO: El alcance de la sostenibilidad del sistema de transporte implica la creación e implementación de nuevas fuentes alternativas de financiación adicionales a la tarifa que se le cobre al usuario, con el objetivo de que el Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios de Santiago de Cali pueda aportar recursos para la cofinanciación de la operación del Sistema.
- q. Restricción de circulación: Medida de gestión de la demanda, adoptada para la reducción del uso de vehículos automotores.

## CAPÍTULO II

### FUENTES DE FINANCIACIÓN

Artículo 3. - Fuentes de financiación. Modifíquese el artículo 3º del Acuerdo 0452 de 2018, el cual quedará así:

“Artículo 3. Fuentes de financiación. Las fuentes alternativas de financiación para contribuir a la sostenibilidad de todos los componentes del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO son las que a continuación se enlistan, cuya autorización legal para adoptarlas se encuentran en el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, así:

1. Tasa por congestión.
2. Contribución por el Servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía pública
3. Explotación económica por estacionamiento en vía pública.
4. Rentas Reorientadas:

a. Servicios que presta la Secretaría de Movilidad: i) Matrícula inicial, matrícula provisional, rematrícula, cambio de propietario (traspaso), cambio de color, cambio de motor, cambio de servicio, cambio de placas por cambio de servicio, cambio o duplicado de placas, regrabación de motor chasis o serie, transformación, registro





ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

PROYECTO DE ACUERDO No. DE 2022

( )

**“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

de cuenta, licencia de tránsito, inscripción o levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad, cancelación de matrícula y/o licencia de tránsito, duplicado de licencia de tránsito, autorización para blindaje para todo tipo de vehículos automotores. ii) Solicitud de información sistematizada por hoja. iii) Tarjeta de operación para vehículos de transporte público de pasajeros. iv) Certificado de tradición, y/o propiedad, improntas, sistematización de archivo para cualquier tipo de vehículo automotor. v) Tabulados de impuestos, de multas o derechos, duplicados de tabulados, fotocopia certificada de documentos, permiso diario de circulación restringida, formularios de la Secretaría de Movilidad, Formulario único Nacional, servicio Caja-Banco, certificación de avalúo: para cualquier interesado. vi) Licencia de conducción, duplicado y recategorización para vehículos automotores.

b. Impuesto de Vehículos Automotores, Circulación y Tránsito (Transporte Público).

c. Participación de Santiago de Cali en el Impuesto sobre vehículos automotores de servicio particular.

d. Servicios de Patios de Tránsito.

e. Participación en multas de tránsito

5. Participación en la Sobretasa a la Gasolina de Motor Corriente y Extra.

6. Ingresos no operacionales de Metro Cali S.A.

### CAPÍTULO III

#### MODIFICACIÓN DE LA TASA POR CONGESTIÓN

Artículo 4. - Denominación general. Sustitúyase de los apartes del Acuerdo 0401 de 2016 “Por el cual se establece la tasa por congestión o contaminación en el Distrito de Santiago de Cali y se establecen otras disposiciones” la denominación “TASA POR CONGESTIÓN O CONTAMINACIÓN” por “TASA POR CONGESTIÓN”.



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

PROYECTO DE ACUERDO No. DE 2022

( )

**“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

Artículo 5. - Modifíquese el artículo 5 del Acuerdo 0401 de 2016 el cual quedará así:

Artículo 5. BASE GRAVABLE: La Base Gravable de la tasa por congestión será de 0,316 UVT. Expresándose en unidades de valor tributario, según lo establecido en el artículo 49 la Ley 1955 de 2019.

Artículo 6. - Modifíquese el artículo 7 del Acuerdo 0401 de 2016 el cual quedara así:

Artículo 7: VALOR DE LA TASA POR CONGESTIÓN. Para efectos de liquidación el valor a pagar de la tasa por congestión según el periodo que escoja el propietario del vehículo se tendrá en cuenta los elementos que se definen a continuación:

UVT: Es el valor en pesos certificado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística y publicado por el director general de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales mediante Resolución antes del primero (1) de enero de cada año, el valor de la UVT aplicable para el año gravable siguiente.

FACTOR UVT PARA LA BASE: Este será de 0,316.

TARIFA: Esta será de 0,87 establecida en el acuerdo 0401 de 2016.

SEMANAS AL AÑO La cantidad de semanas al año para efectos de liquidación de la tarifa de la tasa por congestión se asumirá de cincuenta y dos (52) semanas al año.

Para la liquidación del valor a pagar por mes, se tomará el valor de la tasa por congestión al año y se dividirá por 12 meses del año.

Para la liquidación del valor a pagar por día, se tomará el valor de la tasa por congestión al mes y se dividirá por 4 semanas del mes.

Teniendo en cuenta los anteriores elementos, la liquidación del valor de la tasa por congestión se realizará de la siguiente manera:





ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

PROYECTO DE ACUERDO No. DE 2022

( )

**“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

cualquier medio sobre la naturaleza, funcionalidad, forma de pago haciendo uso de hasta el 2% del recaudo anual de esta fuente.

Artículo 8. - Modifíquese el párrafo 1 del artículo 11 del Acuerdo 0401 de 2016, el cual quedará así:

“Párrafo 1: La “TASA POR CONGESTIÓN” a que se refiere este Acuerdo, será aplicable a la restricción de circulación a los vehículos automotores en los días, horarios y zonas urbanas que determinen los correspondientes estudios técnicos detallados y mientras se encuentre vigente cualquier medida de gestión de demanda que restrinja la circulación de vehículos automotores”.

CAPÍTULO IV

ESTABLECIMIENTO DE LA CONTRIBUCIÓN POR EL SERVICIO DE PARQUEADERO  
(FUERA DE VÍA) O DE ESTACIONAMIENTO EN VÍA

Artículo 9. - Modifíquese el artículo 4 del Acuerdo 0452 de 2018, el cual quedará así:

“Artículo 4. De la Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía. Establézcase en el Distrito de Santiago de Cali la Contribución a las tarifas a los usuarios de parqueaderos fuera de vía o estacionamiento en vía, que deberá sufragar el conductor de un vehículo, al hacer uso de un servicio de parqueadero (fuera de vía) o de estacionamiento en vía pública”.

Artículo 10. - Modifíquese el artículo 5 del Acuerdo 0452 de 2018, el cual quedará así:

“Artículo 5. Base Legal. La Contribución por el servicio de parqueadero (fuera de vía) o de estacionamiento en vía, que en el artículo anterior se establece, tiene fundamento legal en el artículo 97, numeral 2º, de la Ley 1955 de 2019 y/o las normas que lo modifiquen o sustituyan”.

Artículo 11. - Modifíquese el artículo 6 del Acuerdo 0452 de 2018, el cual quedará así:

“Artículo 6. El hecho generador. El hecho generador de la Contribución por el servicio de parqueadero (fuera de vía) o de estacionamiento en vía corresponde al uso del servicio de



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

PROYECTO DE ACUERDO No. DE 2022

( )

**“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

parqueaderos (fuera de vía) o estacionamiento en vía pública”.

Artículo 12. - Modifíquese el artículo 7 del Acuerdo 0452 de 2018, el cual quedará así:

“Artículo 7. Sujeto activo. El sujeto activo de la Contribución por el servicio de parqueadero (fuera de vía) o de estacionamiento en vía es el Distrito de Santiago de Cali en quien radican las potestades tributarias de administración, fiscalización, liquidación, discusión, recaudo, devolución y cobro”.

Artículo 13. - Modifíquese el artículo 8 del Acuerdo 0452 de 2018, el cual quedará así:

“Artículo 8. Sujeto pasivo. El sujeto pasivo de la Contribución por el servicio de parqueadero (fuera de vía) o de estacionamiento en vía es el usuario del servicio gravado, ya sea en vía pública o fuera de la misma, en predios de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que ofrezcan a título oneroso el estacionamiento de vehículos”

Artículo 14. - Modifíquese el Artículo 9. del Acuerdo 0452 de 2018, el cual quedará así:

Artículo 9- Base gravable. La base gravable de la Contribución por el servicio de parqueadero (fuera de vía) o de estacionamiento en vía será 0,1236 UVT.

Artículo 15. - Modifíquese el artículo 10 del Acuerdo 0452 de 2018, el cual quedará así:

“Artículo 10. Tarifa. La tarifa de la Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía en Santiago de Cali es el resultante del promedio de los factores de: i) cobertura espacial del transporte público, ii) nivel de satisfacción del usuario del transporte público, iii) nivel de ocupación del estacionamiento y iv) estrato socioeconómico de los predios.

Para las 12 Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado (ZER) y las 14 Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento (ZGRE) delimitadas para el área urbana de Santiago de Cali en el Decreto 0332 de 2019 y de conformidad con el Anexo 1: “Reporte técnico de soporte a la contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía”, se establece una única tarifa (promedio de los factores).





ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

PROYECTO DE ACUERDO No. DE 2022

( )

**“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

Parágrafo: La tarifa de las nuevas Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado – ZER – que la Administración Distrital delimite en el marco de sus funciones, será igual a la establecida en el presente Acuerdo”.

Artículo 16. - Modifíquese el artículo 11 del Acuerdo 0452 de 2018, el cual quedará así:

“Artículo 11. Causación y pago de la contribución. La Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía pública se causará al momento de utilizar el servicio de estacionamiento de uso público, ya sea en vía pública o fuera de la misma. El pago se realizará al momento de la transacción por el servicio de estacionamiento de uso público.

Parágrafo 1: En el caso de pagos de estacionamiento por semanas, quincenas o meses, para la liquidación de la contribución se entenderá un (1) uso diario según la modalidad.

Parágrafo 2: El valor de la Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía será adicional al pago por el servicio por estacionamiento en vía pública.

Parágrafo 3: No son sujetos pasivos de este cobro las bicicletas.”

Artículo 17. - Modifíquese el artículo 12 del Acuerdo 0452 de 2018, el cual quedará así:

“Artículo 12. Destinación de la Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía. Los recursos que perciba el distrito de Santiago de Cali por la Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía pública, serán destinados a la sostenibilidad del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO, y a los costos asociados al diseño, implementación, operación, control, vigilancia y fiscalización de la medida de Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía”.

Parágrafo: El Distrito de Santiago de Cali podrá percibir los recursos por estacionamiento en vía pública, utilizando todas las figuras legales contractuales a que haya lugar, tales como asociación público-privada o por un tercero.

Artículo 18. - Modifíquese el artículo 14 del Acuerdo 0452 de 2018, el cual quedará así:

“Artículo 14. Periodicidad. El período para el cumplimiento de las obligaciones sustanciales



( )

y formales por parte de los agentes recaudadores de la contribución por el servicio de parqueadero o estacionamiento en vía se hará mensual en los términos establecidos en el en el Procedimiento Tributario Distrital”.

Artículo 15.- Creación de la Declaración Tributaria de Recaudo de la Contribución por el servicio de parqueadero o estacionamiento en vía. Modifíquese el literal i) del artículo 6 del Decreto Extraordinario No. 411.0.20.0417 de 2021 "Por medio del cual se expide el procedimiento tributario del Municipio de Santiago de Cali" o la norma que la modifique, adicione o sustituya, el siguiente literal:

i) Declaración mensual de recaudo de la Contribución por el servicio de parqueadero o estacionamiento en vía. “

Artículo 16.-Sanción por no declarar. Modifíquese el numeral 8° del artículo 263 del Decreto Extraordinario 411.0.20.0416 de 2021, o la norma que la modifique, adicione o sustituya el cual será del siguiente tenor:

8) En el caso de que la omisión se refiera a la Declaración mensual de recaudo de La Contribución por el servicio de parqueadero o estacionamiento en vía, al diez por ciento (10%) de los valores base de recaudo de quien persiste en su incumplimiento, que determine la administración tributaria por el período al cual corresponda la declaración no presentada, o al ciento por ciento (100%) de los recaudos que figuren en la última declaración de recaudo presentada, el que fuere superior.

12 | 18





ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

PROYECTO DE ACUERDO No. DE 2022

( )

**“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

Artículo 21. - Modifíquese el artículo 17 del Acuerdo 0452 de 2018, el cual quedará así:

“Artículo 17. La tarifa de la Contribución por el servicio de parqueadero o estacionamiento en vía no podrá aplicarse a los usuarios hasta tanto el Alcalde Municipal regule el cobro por este servicio mediante Acto Administrativo.”

CAPÍTULO V

EXPLOTACIÓN ECONÓMICA DEL ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA

Artículo 22. - Modifíquese el artículo 18 del Acuerdo 0452 de 2018, el cual quedará así:

“Artículo 18. Explotación económica por el derecho de estacionamiento en vía pública. La Administración Distrital podrá establecer el cobro por el servicio de estacionamiento en vía pública en el área urbana de Santiago de Cali, en los términos del artículo 28 de la Ley 105 de 1993 concordante con el artículo 97-3 de la Ley 1955 de 2019, o las normas que las modifiquen, sustituyan o adicionen.

El sujeto activo es la entidad territorial de Santiago de Cali, en quien radican las potestades tributarias de administración, fiscalización, liquidación, discusión, recaudo, devolución y cobro;

El sujeto pasivo será la persona que estacione un vehículo automotor sobre la vía pública, previamente demarcada por la autoridad de tránsito;

El hecho generador es la utilización del servicio de estacionamiento en vía pública; la base gravable corresponderá a 0,115 UVT y la tarifa corresponderá al setenta y cinco por ciento (75%) de ese valor. La tarifa por hora para motocicleta será del treinta y tres por ciento (33%). La tarifa por hora para bicicleta será cero (0), entendiéndolo como parte de una estrategia integral de fomento de los modos de movilidad no motorizada”.

El valor de la tasa por hora será el resultado de multiplicar la base gravable por la tarifa.

Parágrafo: El prestador del servicio de estacionamiento de uso público tendrá la condición de agente recaudador estará sujeto al cumplimiento de los deberes sustanciales y formales



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

PROYECTO DE ACUERDO No. DE 2022

( )

**“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

previstos en este Acuerdo y en el procedimiento tributario de Santiago de Cali, so pena de la aplicación de las sanciones administrativas y penales correspondientes.

Artículo 23. - Modifíquese el artículo 19 del Acuerdo 0452 de 2018, el cual quedará así:

“Artículo 19. Liquidación de la tarifa al usuario por el servicio de estacionamiento en vía pública. La liquidación de la tarifa de estacionamiento en vía pública se cobrará por hora o por fracción superior a treinta (30) minutos.

Parágrafo: Cuando el responsable de la oferta del servicio de estacionamiento de uso público cuente con la dotación tecnológica o sistema inteligente de gestión del estacionamiento, la Administración Distrital podrá exigir que la liquidación se realice con base en los minutos reales de uso del servicio de estacionamiento.”

Artículo 24. - Modifíquese el artículo 20 del Acuerdo 0452 de 2018, el cual quedará así:

“Artículo 20. Destinación. Los recursos que perciba el Distrito de Santiago de Cali por la explotación económica del estacionamiento en vía pública, serán destinados a la sostenibilidad del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM-MIO), así como a sufragar los costos asociados al diseño, implementación, operación, control, vigilancia y fiscalización del sistema de estacionamiento en vía pública, en el caso de ser ejecutado por la Administración Distrital, por alguna de las figuras legales de asociación público-privada o por un tercero”.

## CAPÍTULO VI

### RENTAS REORIENTADAS

Artículo 25. - Destinación de las multas de tránsito: Reoríentese en un porcentaje del treinta por ciento (30 %), de los ingresos por concepto de multas por infracciones de tránsito que reciba la entidad territorial, con destino al funcionamiento sostenible del Sistema Integrado de Transporte Masivo-MIO CABLE.



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

PROYECTO DE ACUERDO No. DE 2022

( )

**“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

CAPÍTULO VII

SOBRETASA A LA GASOLINA MOTOR CORRIENTE Y EXTRA

Artículo 26. - Modifíquese el artículo 23 del Acuerdo 0452 DE 2018, el cual quedará así:

“Artículo 23 “Destinación de los recursos de la sobretasa a la Gasolina. A partir de la entrada en vigencia del presente Acuerdo y considerando la Ley 2093 de 2021, el total recaudado por concepto de Sobretasa a la Gasolina se distribuirá así:

- A. Hasta el año 2040, el setenta y ocho punto seis por ciento (78,6%) del recaudo, se destinará a la financiación de la infraestructura física, tecnológica de recaudo y control, el material rodante, así como las demás estrategias que se definan para la sostenibilidad integral del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO, el cual estará enfocado a la incorporación de un sistema inteligente que permita la integración con los diversos modos de transporte y la priorización del transporte público del Distrito de Santiago de Cali, mejorando las condiciones de servicio del sistema, en cumplimiento de la Ley 1955 de 2019.

El primer orden de prioridad en el uso de estos recursos es el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el Convenio de Cofinanciación suscrito con la Nación el 27 de julio de 1998 y sus otrosíes modificatorios, las obras complementarias y los costos financieros, y en segundo orden de prioridad los que se deriven de un nuevo convenio de cofinanciación para la consolidación del proyecto inicial y expansión del SITM-MIO.

El veintiuno punto cuatro por ciento restante (21.4%) se destinará al mantenimiento de la red vial, tanto urbana como rural, del Distrito Especial de Santiago de Cali, previa aprobación del COMFIS Municipal.

- B. A partir del año 2041 hasta el año 2045 el cuarenta por ciento (40%) del recaudo se destinará a la financiación de la infraestructura física, tecnológica de recaudo y control, el material rodante, así como las demás estrategias que se definan para la sostenibilidad integral del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO, enfocado a la incorporación de un sistema inteligente que permita la integración con los diversos modos de transporte y la priorización del transporte público del Distrito de Santiago de Cali,



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

DECRETO No. 4112.010.20.

DE 2022

( )

**"POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

mejorando las condiciones de servicio del sistema, en cumplimiento de la Ley 1955 de 2019 o la norma que la modifique, sustituya o adicione. El primer orden de prioridad en el uso de estos recursos es el cumplimiento de las obligaciones contenidas en los Convenios de Cofinanciación suscritos con la Nación y sus otrosíes modificatorios.

El sesenta por ciento (60%) restante se destinará al mantenimiento de la red vial, tanto urbana como rural, del Distrito Especial de Santiago de Cali, previa aprobación del COMFIS Municipal.

Parágrafo: De los recursos aprobados en el presente Acuerdo, destinados a la financiación del Proyecto Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO se garantizarán los recursos necesarios para continuar la implementación del MIO CABLE".

Artículo 27. - Modifíquese el artículo 24 del Acuerdo 0452 de 2018 el cual quedará así:

"Artículo 24 Compromiso de los aportes. El compromiso de los aportes para el Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM-MIO, que se viene cumpliendo desde el año 2012, estará vigente hasta el año 2045. El monto global de 1.333.883.369.176), expresados en pesos constantes del 2022, permitirá cumplir tanto los compromisos pactados en el Convenio de Cofinanciación suscrito con la Nación, como los que se firmen posteriormente para continuar con la infraestructura de expansión y consolidación del sistema los componentes integrales del sistema, así como también los costos financieros a que haya lugar y demás estrategias que se definan para contribuir con la sostenibilidad integral del SITM-MIO".

CAPÍTULO VIII  
INGRESOS NO OPERACIONALES DE METRO CALI S.A.

Artículo 28. - Derecho Real Accesorio de Superficie. Metro Cali S.A. podrá utilizar las áreas libres aprovechables de la infraestructura de transporte del Sistema Integrado de Transporte Masivo para celebrar sobre ellas contratos de derecho real de superficie, entendiendo por éste un instrumento contractual de captura del valor del suelo, a cambio de una remuneración.

9



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

PROYECTO DE ACUERDO No. DE 2022

( )

**“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

La remuneración pactada por Metro Cali S.A. en los contratos de que trata este artículo estará precedida del estudio técnico, financiero y jurídico respectivo.

Artículo 29. - Aprovechamiento Publicitario. Metro Cali S.A. podrá explotar publicitariamente los inmuebles donde se localizan las terminales de cabecera del Sistema Integrado de Transporte Masivo – MIO. La instalación de la publicidad exterior deberá observar los parámetros establecidos en el Acuerdo 0436 de 2016, o las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

Artículo 30. - Los recursos generados por las rentas nuevas establecidas en el presente capítulo se destinarán a la sostenibilidad del Sistema Integrado de Transporte Masivo – MIO y todos sus componentes.

CAPITULO IX

OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 31. - Cuando se realice la reglamentación de las fuentes de financiamiento aquí reguladas, éstas deberán ajustarse al Catálogo de Clasificación Presupuestal para Entidades Territoriales y sus Descentralizadas - CCPET del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Artículo 32. - Metro Cali S.A. como ente no sujeto de tributos distritales. La sociedad Metro Cali S.A., como ente gestor del Sistema de Transporte Masivo de la ciudad, no será sujeto pasivo de ninguna clase de impuestos, tasas, contribuciones y demás gravámenes de carácter distrital, de conformidad con lo establecido en el inciso tercero del artículo primero del Acuerdo 016 de 1998.

Parágrafo: Las personas naturales, jurídicas, uniones temporales, consorcios, sociedades de hecho, y demás figuras jurídicas habilitadas para contratar, que contraten con Metro Cali S.A. estarán sujetas a todos los tributos distritales que se apliquen a la modalidad de contrato que suscriban en el ente territorial.

Artículo 33. - Derogatorias. Los artículos de los Acuerdos 0401 de 2016 y 0452 de 2018 no modificados expresamente en el presente Acuerdo continuarán vigentes hasta que sean



ALCALDÍA DE  
SANTIAGO DE CALI

## PROYECTO DE ACUERDO No.                      DE 2022

(                      )

**"POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016, 0452 DE 2018  
Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

derogados o modificados por norma posterior. Las demás normas que les sean contrarias a los mismos artículos se entienden derogadas.

Artículo 34. - Vigencia. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación en el Boletín Oficial de Santiago de Cali, y tendrá efectos fiscales a partir del 1º de enero del año dos mil veintitrés (2023)

Dado en Santiago de Cali a los                      (                      ) días

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

EL PRESIDENTE:

EL SECRETARIO:

Proyecto de Acuerdo presentado por:

Atentamente,

**JORGE IVÁN OSPINA GÓMEZ**

Alcalde de Santiago de Cali

Proyecto: Grupo Metro Cali / Movilidad

Revisó: Martha Cecilia Armero Benítez- Asesora DAGJP

William Mauricio Vallejo -Secretario De Movilidad

Oscar Ortiz- Presidente Metrocali S.A.

María del Pilar Cano Sterling- Directora Departamento Administrativo de Gestión Jurídica Pública

Nhora Yaneth Mondragón Ortiz – Secretaria de Gobierno