

Santiago de Cali, 20 de enero de 2022

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

De acuerdo con lo establecido en el artículo 155 de la Resolución No. 21.2.22.583 del 30 de septiembre de 2013, por medio de la cual se expide el Reglamento Interno del Concejo Distrital de Santiago de Cali, modificada mediante Resolución No. 21.2.22.245 del 01 de mayo de 2020, esta ponencia se rinde con el cumplimiento de los siguientes requisitos:

I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE ACUERDO

La Administración Distrital de Santiago de Cali, a través del Doctor Jorge Iván Ospina Gómez en su calidad de alcalde Distrital en uso de sus facultades Constitucionales y Legales, radicó ante la Secretaría General del Concejo Distrital y puso a consideración de la Corporación el Proyecto de Acuerdo No. No.180 **“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016 Y 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

El presidente de la Corporación Honorable Concejal **FABIO ALONSO ARROYAVE BOTERO**, a través del Secretario General de la Corporación Doctor **HERBERT LOBATON CURREA** dando cumplimiento a lo establecido en la Resolución No. 21.2.22.583 del 30 de septiembre de 2013 “Por medio de la cual se expide el Reglamento Interno del Concejo”, modificado mediante la Resolución No. 21.2.22.245 del 01 de mayo de 2020, designo como ponentes

del Acuerdo No. 180 **“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016 Y 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**. A los honorables concejales Juan Manuel Chicango Castillo, Flower Enrique Rojas Torres, Fernando Alberto Tamayo Ovalle y Carlos Andres Arias Rueda, según Resolución No. 21.2.22.634 de fecha 12 de diciembre de 2022 y ante la renuncia a la coordinación de la ponencia del honorable concejal Roberto Rodriguez Zamudio, se designo al concejal Richard Rivera Campo como coordinador ponente mediante resolución 21.2.22.636 de fecha 13 de diciembre del 2022

1. El Proyecto de Acuerdo No. 180 de 2022 fue asignado a la Comisión Primera o de Presupuesto y fue incorporado en el orden del día el 13 de diciembre de 2022, dándose apertura con cinco votos positivos de la comisión de presupuesto
2. En sesión de comisión del día 15 de diciembre de 2022, continua el estudio del Proyecto de Acuerdo No. 180, en la cual intervino la doctora María del Pilar Cano Sterling Directora del Departamento jurídico de la alcaldía de Cali en su quien hace la exposición de las viabilidades jurídicas de este proyecto de acuerdo, posteriormente se da paso al Director del Departamento Administrativo de Hacienda, el Dr Santiago Hung Duque, quien expone sobre las viabilidades financieras del Proyecto
3. En sesión de comisión del día 16 diciembre de 2022, continua el estudio del Proyecto de Acuerdo No. 180, donde se le da el espacio al Subdirector de Desarrollo Integral, Victor Andres Sandoval Avila, quien hace la exposición que le corresponde al Departamento de Planeación.
4. El día Lunes 19 de Diciembre 2022, se da paso para que el Presidente de Metrocali, Oscar Javier Ortiz Cuéllar, quien inició su exposición dando a conocer todos los detalles del proyecto y respondiendo a las inquietudes que tenían los concejales presentes que hicieron preguntas sobre el proyecto de acuerdo en sus intervenciones.



5. El día martes 20 de diciembre 2022 continua la exposición el presidente de Metrocali, Oscar Javier Ortiz Cuéllar, además se da un espacio para que los honorables concejales presentes manifiesten sus interrogantes frente al proyecto y en la continuación de este se puedan resolver.
6. Posteriormente el 21 de diciembre se inició el estudio dándole la palabra al señor Eduardo Bellini, gerente del concesionario Blanco & Negro Masivo, quien como uno de los operadores de MIO realizó sus aportes sobre lo que concierne al proyecto de acuerdo 180, atendiendo la invitación que se le realizó a los operadores del MIO.
7. El jueves 22 de diciembre se continua el estudio del proyecto No 180 con el señor German Bonilla López representante de la empresa ETM quien también atendió la invitación de los honorables concejales para exponer su punto de vista sobre el proyecto que se va a estudiar, además de responderle los interrogantes a los Honorables concejales.
8. Asimismo, el 23 de diciembre se procede a escuchar al representante del TPC quien procede a exponer su visión sobre la situación del transporte público en Cali.
9. El lunes 26 de Diciembre se inicia el estudio en la comisión de presupuesta con la participación ciudadana quien contó con un registro de 31 personas inscritas, quienes hicieron uso de la palabra en el espacio que le brinda la comisión a la comunidad para dar su opinión sobre el proyecto de acuerdo, posteriormente se le da el uso de la palabra al Presidente de Metrocali Oscar Javier Ortiz para que continúe con su exposición y las respuestas a los interrogantes que se han presentado en el estudio de este proyecto.
10. Este proyecto continuo su estudio el 27 de diciembre dándole el espacio de nuevo al presidente de Metrocali para que continúe con su exposición y las respuestas a los interrogantes de los concejales y los que quedaron de la participación ciudadana.



11. El día 28 de diciembre se continua con el estudio escuchando al Secretaría de Infraestructura Néstor Martínez quien hizo la exposición correspondiente sobre el tema del proyecto de acuerdo para después darle paso al secretario de Movilidad William Vallejo quien a su vez expuso y dio respuesta a los concejales que manifestaron sus preguntas. También se le dio la oportunidad de exponer al Honorable Representante a la Cámara Alejandro Ocampo quien hizo una exposición desde su perspectiva como congresista, asimismo se le da el uso de la palabra al presidente de Metro Cali, Oscar Ortiz, quien por última vez en este estudio respondiera interrogantes planteados. Posteriormente el honorable concejal ponente Juan Manuel Chicango y el Coordinador ponente, honorable concejal Richard Rivera, le piden a la presidenta de la comisión Maria Isabel Moreno que ponga a consideración el cierre del estudio del proyecto, el cual es puesto a consideración y es aprobado con cinco votos positivos y uno negativo.

12. El 29 de diciembre se puso a consideración la ponencia en primer debate del proyecto, sometiéndolo a votación donde se contó con la participación de cinco honorables concejales, obteniendo 5 votos de forma afirmativa.

II. FUNDAMENTOS JURÍDICOS DEL PROYECTO DE ACUERDO

FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES:

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 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:

“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 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 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.

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 , por medio de la cual se solicitó la declaratoria de inexecutable del 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 SISTR, 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 SISTR, 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 cm³ 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, defirió su fijación a las autoridades administrativas municipales o distritales, desconoció el principio de legalidad tributaria previsto por el artículo 338 de la Constitución Política.

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.”

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.

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 párrafo 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.

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.

VIABILIDAD TECNICA, FINANCIERA Y JURIDICA

Finalmente, la iniciativa acordal del asunto cuenta con el concepto de viabilidad financiera expedido por el Departamento Administrativo de Hacienda mediante radicado No 202241310200042844. El concepto de viabilidad expedido por parte del Departamento Administrativo de Planeación, mediante radicado No. 202241320500011234. El concepto de viabilidad expedido por parte del Departamento Administrativo de Gestión Jurídica, mediante radicado No 202241210100044384 Así las cosas, presento ante la Corporación Político-Administrativa la presente iniciativa, a fin de cumplir con lo dispuesto en el Plan de Desarrollo Distrital 2020 – 2023 “Cali, unida por la vida”.

III. INFORME DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

El día lunes 26 de diciembre de 2022, se llevó a cabo la participación ciudadana. Se inscribieron un total de treinta y uno (31) personas, a continuación, la lista de como se desarrolló la participación ciudadana.

NO.	NOMNRE COMPLETO	TIPO DE DOCUMENTO	NUMERO DE DOCUMENTO	ENTIDAD
1	WILLIAM MOLINA	CC	94,383,313	Representante instinto coomepal
2	FABIO POSADA	CC	16783044	Barrio: Santa Monica
3	JOSE ALEJANDRO REYES LANCHEROS	CC	16366985	
4	JUAN MUÑOZ	CC	1192817053	
5	ALVARO GOMEZ MANRRIQUE	CC	10543151	Veedor Ciudadano de V-TransMIO
6	FABIO PASADA	CC	16783044	Comuna 2
7	ANA SOLANGE ARCE VILLALBA	CC	29125035	
8	YAMILETH LOZANO CUERO	CC	3864346	
9	DANIELA RIVERA MOSQUERA	CC	1107086136	Comuna7
10	LUIS FELIPE GUERRA VELASCO	CC	14993685	Comuna 4
11	JAVIER MEDINA HERRERA	CC	16599028	Comuna 17
12	EIDER HURTADO MOLINA	CC	94379743	Corregimiento el Hormiguero
13	SANDRA LILIANA VELASCONARANJO	CC	31573686	Comuna 15 Corregimiento de Nvarro
14	ANGIE PAOLA VARGAS RIVERA	CC	67024789	Comuna 7
15	DAVID NAVARRETE	CC	16539778	El Saladito
16	LUIS FELIPE PALOMINO CORDOBA	CC	14447745	Comuna 5
17	KEVIN ANDRES GALLARDO CORDOBA	CC	1107512034	Comuna 13
18	RAFAELA GURRUTE DE GUERRERO	CC	31900250	Comuna 1
19	YENNI GALVIZ BELTRAN	CC	668548833	Comuna 1
20	MARIO VALEZ	CC	16701924	Comuna 1
21	JUAN CALOS MONTERO	CC	93420678	Comuna 1
22	DULFERY GORDILLO QUINTERO	CC	31324714	Corgt las Golondrinas
23	LUZ ELENA HERNANDEZ TABORDA	CC	31956797	corregimiento de golondrinas
24	ELIZABETH BELTRAN RODRIGUEZ	CC	66948009	Comuna 14
25	OSCAR FERNANDO RAMIREZ LUGO	CC	567899	Comuna 17
26	OMAR CARDENAS ZAMORA	CC	79156625	Comuna 11
27	ANDRES FELIPE CORREA MEJIA	CC	16451235	En calidad de representante legal de empresa del TPC
28	ARMANDOCARABALI ARARAT	CC	16622748	Representante Decepz
29	CARLOS EFREN PAZ MARCILLO	CC	12999812	Propietario de Vehiculo
30	JORGE CARDONA DUQUE	CC	16768854	Propietario de Vehiculo
31	LUIS FELIPE PALOMINO CORDOBA	CC	14447745	Propietario de Vehiculo

IV. INFORME DE MODIFICACIONES

Durante el estudio del Proyecto de Proyecto de No.180 **“POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016 Y 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”** y después de escuchar a la comunidad y las inquietudes de los Honorables concejales se le adicionaron dos artículos mediante proposición presentada por los honorables concejales ponentes, los cuales fueron los siguientes:

ARTICULOS ADICIONADOS.

ARTÍCULO: La Administración Distrital, rendirá informes trimestralmente al Concejo Distrital de Santiago de Cali, respecto de los avances e implementación del presente Acuerdo.

ARTÍCULO: Todas las rentas destinadas a través del presente acuerdo con el fin de contribuir a la sostenibilidad de todos los componentes del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM - MIO, se dirigirán al financiamiento del Sistema Integrado Inteligente de Transporte Público - SIITP, una vez se cree, adopte e implemente el mismo.

ARTÍCULO NUEVO: El Alcalde del Distrito de Santiago de Cali deberá expedir en la brevedad del tiempo siguiente de la sanción del presente acuerdo, los actos administrativos necesarios para modificar el PIMU y adoptar el Sistema Integrado e Inteligente de Transporte Público SIITP que permitan adecuar el Sistema de Transporte Publico a las necesidades del Distrito, de acuerdo a lo establecido en los artículos 98 y 100 de la Ley 1955 de 2019.

V. CONVENIENCIA DEL PROYECTO

La presente iniciativa busca generar una estrategia con el fin de fortalecer y garantizar un sistema de transporte público idóneo para la población caleña cambiando el modelo que tenemos actualmente.

El modelo de SIITP, garantiza que haya cobertura del servicio de transporte formal en el 100% del territorio de la ciudad con niveles de servicio óptimos, mediante la combinación ordenada, integrada y en complementación de los subsistemas de transporte Masivo, Colectivo y Gualas, quienes se gestionarán tecnológicamente a través de un sistema de recaudo, control de la operación y comunicaciones a los usuarios que será interoperable con los sistemas del MIO. Ello permitirá integraciones tarifarias que disminuirán los costos del transporte para la comunidad. Asimismo, estará en capacidad de integrarse a proyectos de movilidad regionales como el Tren de Cercanías.



CONCEJO SANTIAGO DE CALI

Este proceso también conlleva la modernización del parque automotor que contará con vehículos de combustibles de cero y bajas emisiones de naturaleza pública y que propicie accesibilidad para personas en condición de discapacidad. Los cambios operacionales planteados y el esquema general del sistema de transporte harán que el déficit financiero del sistema disminuya, con lo cual se podrá garantizar su sostenibilidad en el tiempo. Por último, el esquema plantea la posibilidad de que los actores actuales del transporte público en la ciudad permanezcan en la industria siempre que acepten el nuevo modelo, con lo cual se minimiza el riesgo social y se garantizan los derechos de los operadores de las diferentes modalidades del servicio.

Por razones anteriormente expuestas invitamos a todos los honorables concejales para que apoyen con su voto este importante proyecto.

Atentamente,

JUAN MANUEL CHICANGO CASTILLO
Concejal Ponente

FLOWER ENRIQUE ROJAS TORRES
Concejal Ponente

FERNANDO ALBERTO TAMAYO OVALLE
Concejal Ponente

CARLOS ANDRES ARIAS RUEDA
Concejal Ponente

RICHARD RIVERA CAMPO
Concejal Coordinador Ponente

PROPOSICIÓN

En cumplimiento de la Resolución No. 21.2.22.583 del 30 de septiembre de 2013 “POR MEDIO DEL CUAL SE EXPIDE EL REGLAMENTO INTERNO DEL CONCEJO MUNICIPAL DE SANTIAGO DE CALI”, modificada mediante Resolución 21.2.22.245 del 01 de mayo de 2020 presento ponencia favorable para Segundo Debate del proyecto de Acuerdo Proyecto de Acuerdo No. No.180 “**POR EL CUAL SE MODIFICAN LOS ACUERDOS 0401 DE 2016 Y 0452 DE 2018 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES**”, de conformidad con lo señalado en el Reglamento Interno de esta Corporación, proponemos a la honorable plenaria dar **SEGUNDO DEBATE** a este Proyecto de Acuerdo.

Atentamente,

JUAN MANUEL CHICANGO CASTILLO
Concejal Ponente

FLOWER ENRIQUE ROJAS TORRES
Concejal Ponente

FERNANDO ALBERTO TAMAYO OVALLE
Concejal Ponente

CARLOS ANDRES ARIAS RUEDA
Concejal Ponente

RICHARD RIVERA CAMPO
Concejal Coordinador Ponente

PROYECTO DE ACUERDO No. __180 2022

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

PREAMBULO

El Concejo de Santiago de Cali, en uso de sus facultades Legales y Constitucionales, en especial las contempladas en el Artículo 313 y 287 de la Constitución Política; la Ley 136 de 1994 modificada por la Ley 1551 de 2012 y La ley 1981 de 2019.

ACUERDA:

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.
- 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.
- 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).

- I. 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



CONCEJO
SANTIAGO DE CALI

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 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



CONCEJO
SANTIAGO DE CALI

disposiciones" la denominación "TASA POR CONGESTIÓN O CONTAMINACIÓN" por "TASA POR CONGESTIÓN".

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:

Base	*	Tarifa	
Valor UVT Año * Factor UVT para Base		Factor Tarifario * Horas x Dia * Dias de pico y placa al año	
=		=	
Valor Total de la Base	*	Valor Total de la Tarifa	
	=		

Valor Tasa por Congestion por año

Tasa por Congestion al año con Descuento del 40%, según Acuerdo 0452, artículo 21, paragrafo 2

Valor Tasa por Congestion año con 40% Descuento	=	Valor Tasa por Congestion año	-	Valor del Descuento	=	Valor Tasa por Congestion año
Valor Tasa por Congestion por mes	=	Valor Tasa por Congestion año			/	12 meses del año
Valor Tasa por Congestion por dia	=	Valor Tasa por Congestion por mes			/	4 semanas al mes

Artículo 7. - Modifíquese 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.

Artículo 8. - Modifíquese el parágrafo 1 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”.

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



CONCEJO
SANTIAGO DE CALI

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 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).

Durante la vigencia del presente Acuerdo, la tarifa (promedio de los factores) para las Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado y las Zonas Generales de Regulación del Estacionamiento corresponderá a los valores consignados a continuación:



Tarifa Establecida para las Zonas Especiales de Estacionamiento Regulado – ZER

Zona	Tarifa
ZER 1: San Antonio – Peñón	0,635
ZER 2: Granada – Centenario	
ZER 3: Versalles – Terminal	
ZER 4: Imbanaco	
ZER 5: Parque del Perro	
ZER 6: Centro Ampliado	
ZER 7: Ciudad Jardín	
ZER 8: U.D. Panamericana	
ZER 9: Alameda	
ZER 10: Eucarístico	
ZER 11: Carrera 66 Sur-oeste	
ZER 12: Carrera 15 – Centro	

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

Zona	Tarifa
ZGRE 1	0,588
ZGRE 2	
ZGRE 3	
ZGRE 4	
ZGRE 5	
ZGRE 6	
ZGRE 7	
ZGRE 8	
ZGRE 9	

	Zona	Tarifa
ZGRE 10		
ZGRE 11		
ZGRE 12		
ZGRE 13		
ZGRE 14		

El valor a cobrar al sujeto pasivo será el resultado de multiplicar la tarifa aquí establecida por la base gravable.

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

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

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.

(...)”

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 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: Reorientese 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.

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,



CONCEJO
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, 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 do 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 es 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.

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



CONCEJO
SANTIAGO DE CALI

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

Artículo 34. - El Alcalde del Distrito de Santiago de Cali deberá expedir en la brevedad del tiempo siguiente de la sanción del presente acuerdo, los actos administrativos necesarios para modificar el PIMU y adoptar el Sistema Integrado e Inteligente de Transporte Público SIITP que permitan adecuar el Sistema de Transporte Publico a las necesidades del Distrito, de acuerdo a lo establecido en los artículos 98 y 100 de la Ley 1955 de 2019.

Artículo 35. -La Administración Distrital, rendirá informes trimestralmente al Concejo Distrital de Santiago de Cali, respecto de los avances e implementación del presente Acuerdo.

Artículo 36. -Todas las rentas destinadas a través del presente acuerdo con el fin de contribuir a la sostenibilidad de todos los componentes del Sistema Integrado Inteligente de Transporte Masivo SITM - MIO, se dirigirán al financiamiento del Sistema Integrado Inteligente de Transporte Público - SIITP, una vez se cree, adopte e implemente el mismo.

Artículo 37. -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 1° de enero del año dos mil veintitrés (2023)

Dado en Santiago de Cali a los () días del mes
de del año dos mil veintitrés (2023)



CONCEJO
SANTIAGO DE CALI

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

EL PRESIDENTE:

EL SECRETARIO: