CONCEJO DE NEIVA

ACUERDO Nº011 DE 2021

"POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE DE NEIVA PARA LA CREACIÓN DEL FONDO DE ESTABILIZACION TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN – FET -, CON EL PROPÓSITO DE FORTALECER LA FINANCIACIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE NEIVA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

EL HONORABLE CONCEJO DE NEIVA, En uso de sus Atribuciones Constitucionales y Legales y en especial las que le confieren los artículos 82 y 313 de la Constitución Política de Colombia, en concordancia con lo establecido en la Ley 136 de 1994, artículos 73 al 90 de la Ley 388 de 1997, Ley 1448 del 2011, Ley 1551 de 2012, Ley 1753 de 2015, ley 1955 de 2019, Decreto Nacional 1788 de 2004, Decreto Ley 019 de 2012 y Decreto Nacional 1077 de 2015.

ACUERDA:

ARTÍCULO 1. OBJETO. Autorizase al Alcalde de Neiva para la creación y Reglamentación del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención - FET del Sistema Estratégico de Transporte Publico de la ciudad de Neiva, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 o la norma que lo modifique, sustituya o adicione.

ARTÍCULO 2. FINALIDAD. El FET tendrá como finalidad contribuir a la sostenibilidad del Sistema Estratégico de Transporte Público SETP de la ciudad de Neiva, en los términos del artículo 97 de la ley 1955 de 2019 o la norma que lo modifique, sustituya o adicione, mediante la provisión de recursos financieros para fortalecer la financiación de la diferencia entre tarifa técnica y la tarifa cobrada al usuario.

ARTÍCULO 3. DESTINACIÓN DE RECURSOS. La destinación de los Recursos del FET debe contribuir a fortalecer el Financiamiento del diferencial entre los Costos incorporados en la tarifa Técnica del Sistema y los recaudos generados por las tarifas cobradas a los usuarios.

ARTÍCULO 4. NATURALEZA JURÍDICA. El FET es una cuenta de manejo Presupuestal sin Personería Jurídica, adscrita a la Secretaría de Hacienda del Municipio de Neiva. El FET tendrá control contable independiente.

ARTÍCULO 5. FUENTES DE FINANCIACIÓN. El FET se financiará de acuerdo a lo

previsto en el Artículo 97 de la ley 1955 de 2019.

PARAGRAFO UNICO. En todo caso los porcentajes a destinar para cada una de las fuentes de Financiación del Fondo de Estabilización y Subvención Tarifaria, se ajustaran a lo establecido en el Estatuto Tributario Municipal, como resultado del estudio técnico realizado para cada fuente.

ARTÍCULO 6. GARANTÍA DE PERMANENCIA. De acuerdo con lo previsto en el presente Acuerdo, los recursos necesarios para el Cumplimiento del objeto del FET deberán ser apropiados en el respectivo Presupuesto anual, previa estimación realizada por la Autoridad de Transporte Municipal o quien haga sus veces.

ARTÍCULO 7. Autorizar al Alcalde de Neiva, por el termino de 6 meses contados a partir de la sanción y publicación del presente Acuerdo; para que reglamente la Operatividad y Funcionamiento del Fondo de estabilización Tarifaria y de subvención FET, basado en los Estudios Técnicos que correspondan a cada una de las Fuentes de Financiación definidas en la ley y en los términos del presente Acuerdo.

ARTICULO 8. VIGENCIA Y DEROGATORIA: El presente Acuerdo entrará en vigencia a partir de su Sanción y publicación y deroga normas que le sean contrarías.

Dado en Neiva, a los dos (02) días del mes de Julio del 2021

Presentado a consideración de los Honorables Concejales

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

DEIBY MARTÍNEZ CORTEZ
Presidente del Concejo

LUZ AYDA PASTRANA LOAIZA
Secretaria General del Concejo

Revisó: ANDRES ARTUNDUAGA
Líder Comisiones
Proyectó: ALEXANDRA BETANCUR
Apoyo Comisiones

Del lado de La Gente
CONCEJO DE NEIVA

CONCEJO DE NEIVA

Certifico: Que el presente ACUERDO 011 del 2021. Presentado por el Doctor GORKY MUÑOZ CALDERON, Alcalde del Municipio de Neiva, fue aprobado en Primer Debate por la Comisión Primera de Presupuesto, Hacienda y Crédito Público, en Sesión de Comision del día 10 de Abril del 2021, según ponencia presentada por el Concejal LUIS ALEJANDRO SERNA SERNA, dándosele Segundo Debate en Sesión Ordinaria el día 02 de julio de 2021, en donde fue aprobado.

LUZ AYDA PASTRANA LOAIZA
Secretaria General

Revisó: ANDRES ARTUNDUAGA
Líder Comisiones
Proyectó: **ALEXANDRA BETANCUR**
Apoyo Comisiones

Del lado de La Gente
CONCEJO DE NEIVA

Alcaldía de Neiva

Primero Neiva

Neiva, catorce (14) de julio de dos mil veintiuno (2021)

EL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE NEIVA

De conformidad con el artículo 76 de la Ley 136 de 1994, en concordancia con el Decreto 1333 de 1986 artículo 11, Decreto de Encargo No. 0469 de 2021, procede a sancionar el Acuerdo Municipal No. 011 de 2021, "POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE DE NEIVA PARA LA CREACIÓN DEL FONDO DE ESTABILIZACION TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN – FET -, CON EL PROPÓSITO DE FORTALECER LA FINANCIACIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE NEIVA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

SANCIONADO

YURLEY ACOSTA CERON
Alcalde de Neiva (E)

De conformidad con la Ley 136 de 1994, Artículo 81, "sancionado el Acuerdo, será publicado".

Neiva, catorce (14) de julio de dos mil veintiuno (2021)

COMUNIQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

YURLEY ACOSTA CERON
Alcalde de Neiva (E)

Vo. Bo. HERNAN MAURICIO PAREDES RIAÑO
Jefe Oficina Asesora Jurídica

ACUERDO 011

AMPLIACIÓN DE PONENCIA PROYECTO DE ACUERDO No. 008 DE 2021

PARA SEGUNDO DEBATE.

Atendiendo la designación efectuada por la Presidencia de la Corporación, en donde se me designó como Ponente del Proyecto de Acuerdo No. 008 de 2021***"POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE DE NEIVA PARA LA CREACIÓN DEL FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN – FET -, CON EL PROPÓSITO DE FORTALECER LA FINANCIACIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE NEIVA, Y SE CONCEDEN FACULTADES PARA SU REGLAMENTACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES",*** atentamente me permito presentar dentro del término establecido, la respectiva segunda ponencia previa las siguientes consideraciones:

1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

La presente iniciativa, presentada ante el Concejo de Neiva y pasado el primer debate con ponencia **Negativa**, que tiene por objeto autorizar al alcalde de Neiva para la creación del Fondo de Estabilización Tarifaria y Subvención, con el propósito de fortalecer la financiación de la operación del sistema estratégico de transporte público de la ciudad de Neiva.

2. DELIBERACIÓN EN COMISIÓN DE PRESUPUESTO E INSERCIÓN DE MODIFICACIÓN EN EL TEXTO ORIGINAL

Dentro de la deliberación en el seno de la comisión de Presupuesto del Concejo de Neiva, las mayorías de los comisionados aprobaron la adición de un parágrafo único al artículo quinto, en lo correspondiente a las FUENTES DE FINANCIACIÓN. El FET, quedando así:

()...

"ARTÍCULO 5. FUENTES DE FINANCIACIÓN. El FET se financiará de acuerdo a lo previsto en el Artículo 97 de la ley 1955 de 2019.

PARÁGRAFO ÚNICO. En todo caso las fuentes de Financiación del Fondo de Estabilización Tarifaria se ajustaran a lo establecido en el Estatuto Tributario Municipal".

... ( )

SECRETARIA GENERAL
CONCEJO DE NEIVA
FECHA RECIBIDO 30 JUN 2021
N° DE RADICADO 2021063006
HORA DE RECIBIDO 3:00 p.m.
N° DE FOLIOS 11 folios
PASA A
FIRMA Marsilia Suárez

Alexandra Betancur
10:00 am
01 - Julio - 2021

3. TEXTO APROBADO FINAL EN COMISIÓN

En los términos del artículo 116 en su literal E, según nuestro Reglamento Interno de nuestra corporación, presento a continuación el texto final para el estudio y análisis de la Plenaria, del presente proyecto de acuerdo, el cual aprobado por la comisión segunda del Concejo de Neiva, el cual quedo así:

( )...

PROYECTO DE ACUERDO N. DE 2021

"POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE DE NEIVA PARA LA CREACIÓN DEL FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN – FET -, CON EL PROPÓSITO DE FORTALECER LA FINANCIACIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE LA CIUDAD DE NEIVA, Y SE CONCEDEN FACULTADES PARA SU REGLAMENTACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

EL HONORABLE CONCEJO DE NEIVA, En uso de sus Atribuciones Constitucionales y Legales y en especial las que le confieren los artículos 82 y 313 de la Constitución Política de Colombia, en concordancia con lo establecido en la Ley 136 de 1994, artículos 73 al 90 de la Ley 388 de 1997, Ley 1448 del 2011, Ley 1551 de 2012, Ley 1753 de 2015, ley 1955 de 2019, Decreto Nacional 1788 de 2004, Decreto Ley 019 de 2012 y Decreto Nacional 1077 de 2015, y

ACUERDA:

ARTÍCULO 1. OBJETO. Autorizase al Alcalde de Neiva para la creación y Reglamentación del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención - FET del Sistema Estratégico de Transporte Publico de la ciudad de Neiva, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 o la norma que lo modifique, sustituya o adicione.

ARTÍCULO 2. FINALIDAD. El FET tendrá como finalidad contribuir a la sostenibilidad del Sistema Estratégico de Transporte Público SETP de la ciudad de Neiva, en los términos del artículo 97 de la ley 1955 de 2019 o la norma que lo modifique, sustituya o adicione, mediante la provisión de recursos financieros para fortalecer la financiación de la diferencia entre tarifa técnica y la tarifa cobrada al usuario.

ARTÍCULO 3. DESTINACIÓN DE RECURSOS. La destinación de los Recursos del FET debe contribuir a fortalecer el Financiamiento del diferencial entre los Costos incorporados en la tarifa Técnica del Sistema y los recaudos generados por las tarifas cobradas a los usuarios.

ARTÍCULO 4. NATURALEZA JURÍDICA. El FET es una cuenta de manejo Presupuestal sin Personería Jurídica, adscrita a la Secretaría de Hacienda del Municipio de Neiva. El FET tendrá control contable independiente.

ARTÍCULO 5. FUENTES DE FINANCIACIÓN. El FET se financiará de acuerdo a lo previsto en el Artículo 97 de la ley 1955 de 2019.

PARÁGRAFO ÚNICO. En todo caso las fuentes de Financiación del Fondo de Estabilización Tarifaria se ajustaran a lo establecido en el Estatuto Tributario Municipal.

ARTÍCULO 6. GARANTÍA DE PERMANENCIA. De acuerdo con lo previsto en el presente Acuerdo, los recursos necesarios para el Cumplimiento del objeto del FET deberán ser apropiados en el respectivo Presupuesto anual, previa estimación realizada por la Autoridad de Transporte Municipal o quien haga sus veces.

ARTÍCULO 7. Facúltese al Alcalde del Municipio de Neiva, para que reglamente la Operatividad y Funcionamiento del FET, acorde con lo establecido en el Artículo primero del presente Acuerdo, basado en los Estudios Técnicos que corresponden a cada una de las Fuentes de Financiación definidos en la ley, en un término que no exceda seis

(6) meses, contados a partir de la Sanción y publicación del presente Acuerdo.

ARTICULO 8. VIGENCIA Y DEROGATORIA: El presente Acuerdo entrará en vigencia a partir de su Sanción y publicación y deroga normas que le sean contrarías."

...( )

4. FUNDAMENTOS DE LA PONENCIA

- **PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2018 – 2022**

La Ley 1955 de 2019, "*Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad".*", cuyo objetivo principal es afianzar las bases de legalidad , emprendimiento y equidad para lograr la igualdad de oportunidades para todos los ciudadanos del territorio colombiano, por tal motivo entre los temas desarrollados, y en aras de la legalidad en materia de infraestructura, en el artículo 97 y ss., destino al sistema de transporte, ingredientes financieros que permiten a futuro la sostenibilidad del mismo, en factores como la calidad del servicio y su infraestructura, seguridad ciudadana, protección al usuario, buscar el mejoramiento continuo del sistema y permitir a los entes territoriales constituir recursos complementarios para ser canalizados a través de los fondos de estabilización y subvención. Por tal motivo en el artículo 97 ibídem, estableció las fuentes de financiación para el sistema de transporte, modificando el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015. La norma en el artículo mencionado determina lo siguiente:

> ***"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 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 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.

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.

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 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." **(Negrilla y subrayado propio).**

5. CONSIDERACIONES DE LA PONENCIA

De conformidad con la creación y financiación del FET para la ciudad de Neiva, es importante aclarar que la ley 1955 de 2019, no estableció el procedimiento para la creación del Fondo de Estabilización Tarifaria, sin embargo el artículo 33 de la ley 1753 de 2015, estableció que mediante decretos municipales o distritales como mediante acuerdo municipales se crean estos fondos, ahora bien se trata de un fondo sin personería jurídica y que tiene como fin depositar los recursos provenientes de las fuentes que el mismo artículo 97 de la ley 1955 de 2019 definió.

Ahora bien, el objetivo de un fondo es obtener recursos financieros para un determinado fin, en el caso de estudio, busca compensar la regulación de tarifas del servicio público urbano de la ciudad de Neiva, financiando la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa cobrada, sin embargo, al analizar el artículo 5 del proyecto de acuerdo No. 008 de 2021, (**"FUENTES DE FINANCIACION.** El FET se financiará de acuerdo a lo previsto en el artículo 97de la Ley 1955 de 2019") y cada una de las fuentes que sustenta el proyecto encontramos lo siguiente:

1. **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. El artículo 97 de la ley 1955 de 2019, en su numeral 2 establece:

> *"(...)*
>
> *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.*
>
> *(...)"*

La norma define y determina como es el procedimiento para obtener la contribución por servicio de parqueadero o estacionamiento en vía, para el caso que no ocupa es indispensable que el Concejo defina los elementos del tributo, el sistema y método para definir los costos y los responsables del cobro entre otros, por lo cual es imposible que el FET obtenga financiación por este concepto, más allá, **no se evidencia la existencia de un estudio técnico que la norma exige** para que se clasifiquen los usuarios que deben contribuir, pues la ley no dice que dicha contribución es para todos los usuarios de vehículos, sino aquellos que tengan que ver con la siniestralidad y la contaminación ambiental.

Ahora bien, es menester precisar que no hay claridad sobre la existencia estudio técnico financiero sobre la contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía en el Municipio de Neiva. Al no existir certeza sobre la

existencia de disposición normativa municipal que reglamente o establezca las tarifas al usuario por concepto del servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía en el Municipio de Neiva, tal como lo reza el artículo 97 de la ley 1955 de 2019, no es posible de determinar los virtuales ingresos y proyectar el porcentaje a comprometer de los montos por concepto del servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía como fuente de financiación del Fondo de Estabilización Tarifaria y Subvención

2. INGRESOS POR MULTAS Y SANCIONES POR INFRACCIONES DE TRÁNSITO.

Queda casi inoperante el FET cuando en la sustentación del proyecto dice la administración municipal que referente al 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, es posible su aplicación a partir del año 2024, en concreto no se puede financiar con destino al FET partidas por este concepto durante la actual administración, y deja entre dicho el futuro del manejo del FET y quizás queda inoperante para los propósitos con que se pretende crear.

Empero, no solamente es que no existe recursos para el FET por fuentes de multas de tránsito, sino, **que tampoco existe el estudio para definir el porcentaje a partir del año 2024, por lo cual no consta de los soportes técnicos y financieros 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.

3. PLUSVALÍA Y VALORIZACIÓN.

En la sustentación del proyecto de acuerdo por parte de la administración municipal mencionan dos fuentes de financiación para el FET, la contribución por valorización y la segunda la plusvalía. La primera está totalmente descartada por que no existe ningún proyecto enmarcado por la contribución de valorización. La segunda contribución que es la plusvalía, actualmente se encuentra reglamentada pero no existe la primera liquidación y facturación por este concepto, inclusive el proceso que venía realizando desde la administración anterior, registra bastantes yerros legales y técnicos que han hecho imposible su cobro.

De igual manera, **tampoco existe el correspondiente estudio y los análisis técnicos de los recursos con destino al FET por concepto de plusvalía o valorización**, lo que no es normal la no existencia real de las fuentes de financiación, pues estamos ante un proceso de creación de un fondo sin conocer

los resultados del recaudo por este concepto, y en consecuencia la destinación porcentual para el FET solo se puede determinar en la vigencia 2023 o 2024.

Debo dejar por sentado, que la administración adjunta un estudio Estructuración técnica, legal y financiera de detalle del Sistema Estratégico de Transporte (SETP) de la ciudad de Neiva, Estructuración financiera –Informe 5B con corte al mes Julio de 2019, que como referente histórico es importante tenerlo en cuenta, pero para el análisis financiero no incluye la vigencia 2020 y no tiene en cuenta el nuevo contexto pandémico que rompe todo tipo de proyección económica hecha con anterioridad al Covid19.

6. CONCLUSIONES

Teniendo en cuenta el Reglamento Interno del Concejo de Neiva, en el marco del artículo 116 del acuerdo 20 del 2014 el cual recuerda las funciones del ponente del proyecto, en lo correspondiente a :

(...)

a. *Revisar la Constitucionalidad, legalidad y conveniencia del proyecto*
b. *Estudiar en todos sus aspectos el asunto materia del proyecto realizando consultas y recogiendo la documentación necesaria*

(...)

Seguido de lo anteriormente citado, en el marco de mis obligaciones considero que según la información adjunta no es suficiente para la creación del FET, muy por el contrario correría el riesgo de no tener ninguna operatividad administrativa ni financiera, dado que de acuerdo a la sustentación del proyecto y a las exigencias del artículo 97 de la ley 1955 de 2019, las fuentes de financiación para el FET no son posible su recaudo, no existen para las diferentes fuentes planteadas los correspondientes estudios y los análisis técnicos de los recursos con destino al FET; en tal sentido, es procedente realizar todos los trámites pertinentes que garanticen para las próximas vigencias fiscales la creación, reglamentación y financiación de este Fondo de Estabilización Tarifaria.

Debo aclarar que, no cuestiono los problemas por los que atraviesan gran parte de los Sistemas de Transporte Público en Colombia, más aún cuando estos no son sostenibles ya que se encuentran en un desequilibrio financiero para los operadores, pero no significa que se deba crear un Fondo del cual no se tiene claro que ingresos lo alimentaria y mucho menos desconociendo los porcentajes que se vayan a comprometer.

Finalmente, considero que el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022, no establece quien es el competente para crear el FET, pero la ley 1753 de 2015, si fijo como autoridad competente a los alcaldes que mediante decreto lo pueden crear, y en el caso de las empresas descentralizadas como las áreas metropolitanas mediante acuerdo de junta directiva, por lo que valdría la pena hacer un análisis profundo jurídicamente y de acuerdo a los estatutos de la empresa descentralizada SETP SIDERAL SAS, si esta tiene la competencia de crear dicho FONDO.

7. CONCLUSIÓN DE LA PONENCIA.

Por lo anteriormente expuesto, de conformidad con lo establecido en el Acuerdo 020 de 2014 Reglamento Interno del Concejo de Neiva, rindo **PONENCIA NEGATIVA** para segundo debate al Proyecto de Acuerdo No. 008 de 2021 ***"POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE DE NEIVA PARA LA CREACIÓN DEL FONDO DE ESTABILIZACION TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN – FET -, CON EL PROPÓSITO DE FORTALECER LA FINANCIACIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE NEIVA, Y SE CONCEDEN FACULTADES PARA SU REGLAMENTACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".***

Cordialmente,



LUIS ALEJANDRO SERNA SERNA
Concejal Ponente
Partido Liberal Colombiano.

Neiva, marzo 23 de 2021.

SECRETARIA GENERAL
CONCEJO DE NEIVA
FECHA RECIBIDO 23 MAR 2021
N° DE RADICADO 20210323-07
HORA DE RECIBIDO 4:00 P.M
N° DE FOLIOS 15 folios
PASA A
FIRMA Hasbleidy Suarez

- Alexandra Betancur
23-MARZO 2021
H: 4:20 pm

Honorable Concejal
LUIS ALEJANDRO SERNA SERNA
Concejal ponente
Comisión Segunda de Presupuesto, Hacienda Y Crédito Público
E. S. D.

Referencia: Concepto Jurídico

Asunto: Concepto viabilidad jurídica, Proyecto de Acuerdo No. 008 de 2021. Concejal ponente **LUIS ALEJANDRO SERNA SERNA,** Comisión Segunda de Presupuesto, Hacienda Y Crédito Público

Cordial saludo Concejal Serna Sena:

CARLOS HERNANDO ORDOÑEZ ACEVEDO, identificado con la cédula de ciudadanía No. 12.238.082 de Pitalito - Huila, portador de la Tarjeta Profesional de Abogado No. 99.483 del Consejo Superior de la Judicatura, y en cumplimiento de mis obligaciones contractuales como Asesor Jurídico de la Plenaria del Concejo de Neiva - Huila, me dispongo a exponer las siguientes consideraciones, a fin de rendir concepto de viabilidad jurídico del Proyecto de Acuerdo No. 008 de 2021, ***"POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE DE NEIVA PARA LA CREACIÓN DEL FONDO DE ESTABILIZACION TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN – FET -, CON EL PROPÓSITO DE FORTALECER LA FINANCIACIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE LA CIUDAD DE NEIVA, Y SE CONCEDEN FACULTADES PARA SU REGLAMENTACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".*** atendiendo la solicitud realizada por la presidencia en Plenaria del Concejo de Neiva.

I. ALCANCE DEL CONCEPTO

Los conceptos emitidos, son orientaciones de carácter general que no comprenden la solución directa de problemas específicos, ni el análisis de actuaciones particulares.

En cuanto a su alcance, no son de obligatorio cumplimiento o ejecución[1], ni tienen el carácter de fuente normativa y solo pueden ser utilizados para facilitar la

[1]Art. 28 de la Ley 1755 del 2015

interpretación y aplicación de las normas jurídicas vigentes en la materia del sub examine.

II. TITULO DEL PROYECTO

Proyecto de Acuerdo No. 008 de 2021, ***"POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE DE NEIVA PARA LA CREACIÓN DEL FONDO DE ESTABILIZACION TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN – FET -, CON EL PROPÓSITO DE FORTALECER LA FINANCIACIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE LA CIUDAD DE NEIVA, Y SE CONCEDEN FACULTADES PARA SU REGLAMENTACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"***

III. ANTECEDENTES

El presidente del Concejo de Neiva, Doctor DEIBY MARTINEZ CORTES, requirió Concepto de Viabilidad Jurídica del Proyecto de Acuerdo No. 008 de 2021, ***"POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE DE NEIVA PARA LA CREACIÓN DEL FONDO DE ESTABILIZACION TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN – FET -, CON EL PROPÓSITO DE FORTALECER LA FINANCIACIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE LA CIUDAD DE NEIVA, Y SE CONCEDEN FACULTADES PARA SU REGLAMENTACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".***, cuyo Ponente es el Honorable Concejal **LUIS ALEJANDRO SERNA SERNA,** de la Comisión Segunda de Presupuesto, Hacienda Y Crédito Público.

Pretende el concepto de viabilidad jurídica del Proyecto de Acuerdo No. 008 de 2021, presentar el análisis Constitucional y legal del su articulado y su coherencia respecto a la unidad de materia y el respectivo Plan de Desarrollo Municipal 2020 - 2023 **"MANDATO CIUDADANO, TERRITORIO DE VIDA Y PAZ"**, suscrito mediante Acuerdo 08 de 2020.

En la exposición de motivos del proyecto de acuerdo se expresa con claridad el marco Constitucional y legal, la conveniencia y especialmente pretende se autorice al señor Alcalde del Municipio de Neiva para la creación del Fondo de Estabilización Tarifaria y subvención - FET, cuyo objetivo es lograr la estabilidad del Sistema Estratégico de Transporte Publico de la ciudad de Neiva y de esta manera fortalecer la financiación de la diferencia entre tarifa técnica y la tarifa cobrada al usuario, además dentro del Plan Municipal de Desarrollo *"Mandato Ciudadano Territorio de Vida y Paz 2020-2023,* existe la Línea Estratégica: **Primero Neiva en Infraestructura y servicios públicos**, **Sector FUT 24 Transporte, programa 5. 2408.Pretacion de Servicios de Transporte Publico de Pasajeros** y en el caso de análisis pretende la administración reglamentar y controlar la operación del sistema estratégico de transporte púbico para la ciudad, cuyo objetivo estratégico es mejorar las condiciones de movilidad en el municipio de Neiva.

Además, se justifica en la exposición de motivos el impacto fiscal de acuerdo a lo establecido por la Ley 819 de 2003, pero respetando lo consistente con el Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP).

IV. FUNDAMENTOS DE DERECHO.

Fondos de Estabilización Tarifaria.

"Los fondos de estabilización de tarifaria o de precios son mecanismos de fomento y desarrollo, creados por la ley, que buscan el equilibrio del precio de un producto, con miras a fortalecer su comercialización" ("Fondos de estabilización de precios, desde las normas de la competencia", 2008).

"El carácter público de los fondos de estabilización implica la aplicación de fondos públicos con el objetivo de: moderar la volatilidad de los precios, generar beneficios económicos, por ejemplo, aumentar la certeza acerca de los precios en el mediano plazo, y generar beneficios sociales, al proteger a la población con menores recursos de los altos precios". (Odar y Terrones, 2008).

El proceso de estructuración financiera plasma la realidad de los costos y requerimientos de capital para la puesta en marcha, operación y mantenimiento del sistema y define, a su vez, la tarifa técnica de cada SETP. En consecuencia, de la estructuración financiera se desprenden: el modelo de remuneración de los Agentes Operadores del Sistema de Transporte Público, la rentabilidad de la operación y **la estructuración del Fondo de Estabilización Tarifario**, el cual es requisito clave para lograr el aval del proyecto por parte del Departamento Nacional de Planeación (DNP), dadas las experiencias previas con otros.[2] (negrilla y subrayado propio)

El transporte juega un papel importante en el afianzamiento económica y social de un territorio, es un instrumento fundamental para remediar los problemas de transporte urbano y lograr localidades eficientes y equitativas. Una vez hecho este somero análisis de la importancia del transporte y el FET, se efectuó el siguiente análisis de marco normativo:

CONSTITUCION POLITICA DE COLOMBIA

Respecto a la autorización solicitada por el señor Alcalde del Municipio de Neiva, constitucionalmente se fundamentan en los artículos 313 numeral 3 que a su tenor se expresa:

"El articulo 313 Corresponde a los concejos:

[2] Análisis de la creación de un Fondo de Estabilización Tarifario del Sistema Estratégico de Transporte Público de Popayán (Colombia)

(...)

1. *Reglamentar las funciones y* ***la eficiente prestación de los servicios*** *a cargo del municipio.*

2. Adoptar los correspondientes planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas.

3. Autorizar al alcalde para celebrar contratos ***y ejercer pro tempore precisas funciones de las que corresponden al Concejo.***

(...)" (negrilla y subrayado nuestro)

Ahora respecto a la autorización solicitada, la Constitución Política en su artículo 315, permite al señor Alcalde presentar ante el Concejo Municipal, este Proyecto de Acuerdo, con el que pretende ejecutar las política, planes y programas que buscan el desarrollo económica y social de la ciudad de Neiva, respecto al FET para el Sistema Estratégico de Transporte Público. El articulo enunciado otorga a los alcaldes las siguientes atribuciones que a su tenor se expresa:

*"**ARTICULO 315.** Son atribuciones del alcalde:*

(...) ,

5. Presentar oportunamente al Concejo los proyectos de acuerdo sobre planes y programas de desarrollo económico y social, obras públicas, presupuesto anual de rentas y gastos y los demás que estime convenientes para la buena marcha del municipio.

6. Sancionar y promulgar los acuerdos que hubiere aprobado el Concejo y objetar los que considere inconvenientes o contrarios al ordenamiento jurídico.

(...)

El mismo ordenamiento destaca que la seguridad en el servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte, lo cual se ajusta al mandato constitucional contenido en los artículos 2, 11, 24, 365 y 366 que le impone al Estado el deber de proteger la vida e integridad de todas las personas residentes en Colombia.

En Colombia, la operación del transporte es un servicio público, inherente a la finalidad social del Estado y sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades competentes, El derecho a la movilidad en especial el determinado para el transporte terrestre recae su fundamento Constitucional en el artículo 24:

*"**ARTICULO 24.** Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia."*

La constitución Política de Colombia, determina que el Estado es el obligado a asegurar la prestación eficiente de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio nacional, hace parte de los fines sociales del Estado, por tal motivo es un deber asegurar su prestación eficiente. El transporte como servicio público esencial, le corresponde al Estado aunar esfuerzo para logra los derechos a la libre locomoción, a un ambiente sano y a los demás derechos que por conexidad se unen a este. Obligación que se trascribe en el siguiente artículo:

*"**ARTICULO 365.** Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.*

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita."

LEGALIDAD.

La ley 136 de 1994 en su artículo 91, establece las siguientes atribuciones a los alcaldes:

"(...)

a) En relación con el Concejo:

1. Presentar los proyectos de acuerdo que juzgue convenientes para la buena marcha del municipio.

2. Presentar oportunamente los proyectos de acuerdo sobre planes y programas de desarrollo económico y social, y de obras públicas, que deberá estar coordinado con los planes departamentales y nacionales.

6. Reglamentar los acuerdos municipales.

d) En relación con la Administración Municipal:

1. Dirigir la acción administrativa del municipio; asegurar el cumplimiento de las funciones y de la prestación de los servicios a su cargo; representarlo judicial y extrajudicialmente.

(...)"

La ley 86 de 1989, en su artículo 2 define el sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros de la siguiente manera:

> ***"Artículo 2°** Para efectos de la presente Ley se define como sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros el conjunto de predios, equipos, señales, paraderos, estaciones e infraestructura vial utilizados para satisfacer la demanda de transporte en un área urbana por medios de transporte sobre rieles u otro modo de transporte."*

La Ley 105 de 1993, en sus artículos 2 y 3 relaciona los principios rectores del transporte es decir los fundamentales y los del transporte público entre ellos:

PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

- De La Soberanía Del Pueblo
- De La Intervención Del Estado
- De La Libre Circulación
- De La Integración Nacional E Internacional
- De La Seguridad

PRINCIPIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

- Del Acceso Al Transporte
- El Carácter Del Servicio Público Del Transporte
- De La Colaboración Entre Entidades
- De La Participación Ciudadana
- De Las Rutas Para El Servicio Público De Transporte De Pasajeros
- De La Libertad De Empresa
- De Los Permisos O Contratos De Concesión
- Del Transporte Intermodal
- De Los Subsidios A Determinados Usuarios

La Ley 336 de 1996, "ESTATUTO GENERAL DE TRANSPORTE" unifica los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del Transporte:

> *"ARTÍCULO 4o. El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan*

Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

***ARTÍCULO 5o**. El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.*

El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos del presente Estatuto."

parte subrayado declarado EXEQUIBLE, por los cargos analizados, por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-033-14 de 29 de enero de 2014, Magistrado Ponente Dr. Nilson Pinilla Pinilla.

Ley 1079 De 2015 "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte." Desarrolla normativamente el Sistema Estratégico de Transporte Publico SETP, desde la sección 2, subsección 1 a la subsección 5, pero en el siguientes articulo define lo relacionado con el SETP.

***Artículo 2.2.1.2.2.2. Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP).** Los Sistemas Estratégicos de Transporte Público se definen como aquellos servicios de transporte colectivo integrados y accesibles para la población en radio de acción, que deberán ser prestados por empresas administradoras integrales de los equipos, con sistemas de recaudo centralizado y equipos apropiados, cuya operación será planeada, gestionada y controlada mediante el Sistema de Gestión y Control de Flota, SGCF, por la autoridad de transporte o por quien esta delegue y se estructurarán con base en los resultados de los estudios técnicos desarrollados por cada ente territorial y validados por la Nación a través del DNP.*

La ley 1955 de 2019, modifica el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, que se refiere a fuentes de financiación, que a su tenor dice:

***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 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 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.

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.

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 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.

La ley 1955 de 2019, modificá el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, que se refiere a la sostenibilidad del sistema de transporte:

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 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.

El artículo 98 de la Ley 1955 de 2019 fue Modificado **Artículo 3 DECRETO 575 de 2020**, que en su artículo expreso:

"ARTÍCULO 3. *Modificación del artículo 98 de la Ley 1955 de 2019. Durante el término de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, o durante el término de cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, modifíquese el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019, así:*

"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 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."

DOCUMENTO CONPES 3756 DE 2013.

"Se declaró el SETP como importancia estratégica para la ciudad de Neiva y fue el 07 de noviembre de 2013, cuando se logró suscribir el convenio de cofinanciación entre el municipio y la Nación.

El SETP de Neiva permitirá a la población del municipio, contar con un servicio de transporte de calidad, organizado, oportuno, seguro y confiable, en condiciones de

accesibilidad, con costos acordes y eficiente en la prestación del servicio, de tal manera que permita reducir costos operacionales con tarifas integradas y reducción en las externalidades propias del transporte.

El proyecto desarrollará un nuevo esquema institucional que propenderá por armonizar y mejorar las relaciones entre el sector público y el sector privado prestador del servicio público de transporte de pasajeros, incorporando cuatro nuevos elementos en la operación: i) sistema de recaudo centralizado, ii) sistema de gestión y control flota iii) administrador financiero y iv) asistente tecnológico."[3]

REGLAMENTO INTERNO DEL CONCEJO DE NEIVA.

El reglamento interno del Concejo de Neiva[4], determina con claridad las funciones que le corresponde desarrollar de acuerdo a su reglamentación interna, en su articulado las define de la siguiente manera:

> *ARTÌCULO 90º. COMISIÓN SEGUNDA O DE PRESUPUESTO, HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO. Estará integrada por siete (7) Concejales y dará primer debate a los Proyectos relacionados con:*
>
> (..)
>
> 2. *Con Impuestos, Tasas, Contribuciones y demás ingresos Municipales: su creación, recaudo, jurisdicción coactiva, reglamentación, exenciones, modificaciones y Estatuto Tributario Municipal.*
>
> *(...)"*

Adicionalmente el Reglamento Interno del Concejo de Neiva en el artículo 113, regla lo relacionado a la unidad de materia y lo relacionado a los soportes y los requisitos que debe contener el proyecto de acuerdo a lo cual se expresa:

> ***"ARTÌCULO 113º. UNIDAD DE MATERIA.*** *Todo Proyecto de Acuerdo debe referirse a una misma materia y serán inadmisibles las disposiciones o modificaciones que no se relacionen con ella.*
>
> *Los Proyectos deben ir acompañados de una exposición de motivos en la que se expliquen sus alcances y el sustento Constitucional, Legal y de conveniencia, igualmente los soportes pertinentes y las demás consideraciones que exponga el autor.*
>
> *La Presidencia rechazará y devolverá las iniciativas que no se avengan con este precepto, al momento de su radicación, pero sus decisiones son apelables ante la Plenaria.*

---

[3] Página de Ministerio de Transporte.

[4] Acuerdo 020 de 2014, "Por medio del cual se adopta el reglamento interno del Concejo de Neiva y se incluye el Régimen de Bancadas y se adoptan otras disposiciones"

NORMAS MUNICPALES.

Acuerdo 034 de 2013 "Por medio del cual se conceden unas autorizaciones pro tempore al alcalde municipal para la creación y puesta en marcha de una empresa del orden municipal, que será titular de ente gestor de Sistema Estratégico de Transporte Publico SETP del Municipio de Neiva y cuya naturaleza será de la de una sociedad por acciones simplificadas S.A.S. y de distan otras disposiciones".

Acuerdo Municipal 008 de 2020 "Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo municipal 2020-2023, mandato, ciudadano, territorio de vida y paz"; ver: Numeral 3.5 (pág., 345-348) sistema estratégico de transporte publico SETP.

Decreto Municipal 948 de 2013 "Adoptó la implementación del SETP para la ciudad de Neiva. Además, plantea los objetivos del SETP, así como la declaración de vacancia de Rutas, los indicadores de servicio, y el plan de acción que prevé la fase Preoperativa y las fases de renovación total y parcial".

Decreto Municipal 1060 de 2014 "Se implementó de acuerdo a las facultades que el municipio tiene como autoridad de transporte, con base en la Ley 336 de 1996 y el Decreto 170 de 2001, un periodo de transición comprendido entre la adopción del SETP y la entrada en operación del mismo".

Decreto 0809 de 2020 "Por el cual se reglamenta, precisa y desarrollan las condiciones de adopción, Implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Público para el municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones".

V. RECOMENDACIONES Y SUGERENCIAS.

Como recomendación respetuosa, debe la Corporación ajustar las fuentes de financiación, ya que en el actual Proyecto de Acuerdo solo se establecen las determinadas en la Ley 1955 de 2019, y se puede ampliar en otras fuentes como recursos del sector privado que se puedan gestionar y los rendimientos financieros generados por el mismo FET, todos para el cumplimiento de los objetivos planteados en el proyecto.

Debe la Administración establecer en el proyecto de acuerdo que le corresponderá a la Secretaria de Tránsito Municipal en calidad de autoridad de transporte, desarrollar los indicadores de gestión técnica, financiera y presupuestal sobre los recursos administrados a través del FET y determinar la sostenibilidad de este; además, esta misma Secretaria debería realizar el reglamento del FET, verificar los registros contables y presentar un informe al CONFIS que refleje el desempeño legal, financiero, contable y presupuestal del FET y por ultimo vigilar la administración, planeación y seguimiento del mismo.

Cuando el sistema genere excedentes en su operación, estos deben ser destinados al Fondo de Estabilización, como un ahorro, en caso de que a futuro se deba

compensar nuevamente el diferencial en las tarifas. El ajuste gradual de la tarifa al público es un aspecto clave de la sostenibilidad de la financiación, pues en la medida que se disminuye la diferencia entre tarifas, el FET requerirá menos recursos del presupuesto municipal. De no realizarse los ajustes, los recursos requeridos serán mayores, por lo que el municipio deberá sacrificar presupuesto de otros proyectos para destinarlos al FET. Para garantizar un escenario óptimo de demanda, las autoridades competentes (administración municipal, Secretaría de Tránsito, Policía Nacional) deben ejecutar políticas estrictas de control del transporte público ilegal y, el sistema, por su parte, debe garantizar altos niveles de servicio, de manera que el usuario prefiera el uso de este servicio en lugar del informal o el privado motorizado.

Como el proyecto de acuerdo es de origen municipal y se van a generar gastos adicionales o una posible reducción de ingresos, deberá necesariamente contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto actual o un aumento de los ingresos, lo que deberá ser analizado y aprobado por la respectiva Secretaría de Hacienda.

Se debe sugerir que el fondo de estabilización tarifaria debe funcionar como una cuenta especial, sin personería jurídica, adscrita a una entidad pública o privada, administrada por un agente fiduciario de conformidad con la legislación nacional vigente.

VI. VIABILIDAD JURICICA.

De conformidad con el análisis jurídico, se considera viable y procedente el trámite del Proyecto de Acuerdo No. 008 de 2021, ***"POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE DE NEIVA PARA LA CREACIÓN DEL FONDO DE ESTABILIZACION TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN – FET -, CON EL PROPÓSITO DE FORTALECER LA FINANCIACIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE LA CIUDAD DE NEIVA, Y SE CONCEDEN FACULTADES PARA SU REGLAMENTACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"***, por avalar su contenido en fundamentos Constitucionales y legales, en la medida de que sea acogido el contenido de la iniciativa presentada por la Administración Municipal.

Además, se debe tener en cuenta que es procedente y competencia del señor Alcalde radicar ante el Concejo de Neiva, los Proyectos de Acuerdo que busquen cumplir el Plan de Desarrollo Municipal 2020 - 2023 MANDATO CIUDADANO, TERRITORIO DE VIDA Y PAZ, suscrito mediante Acuerdo 08 de 2020, y así a través de esta iniciativa buscar el cumplimiento de los fines del Estado, cumpliendo con la prestación de servicios públicos eficientes y primordialmente respetando derechos fundamentales como el transporte y sus derechos conexos, evidenciando la

pertinencia de la iniciativa, pero especialmente en las línea estratégica que se describen a continuación:

1. **Primero Neiva en Infraestructura y servicios públicos, Sector FUT 24 Transporte, programa 5. 2408.Pretacion de Servicios de Transporte Público de Pasajeros**

También afianza la legalidad del Proyecto de Acuerdo No. 008, la competencia del Concejo de Neiva para el estudio y análisis del mismo y de encontrarlo ajustado a las normas actuales, aprobarlo para que en su trámite respectivo en su momento sea reconocido como Acuerdo Municipal.

El Proyecto de Acuerdo de autorización para la creación del Fondo de Estabilización Tarifaria, cuenta con la respectiva exposición de motivos, en el que se expresa de manera clara la justificación, el marco normativo vigente, la conveniencia por pretender la estabilidad del Sistema Estratégico de Transporte Publico de la ciudad de Neiva y de esta manera fortalecer la financiación de la diferencia entre tarifa técnica y la tarifa cobrada al usuario y cuyo objetivo estratégico es mejorar las condiciones de movilidad en el municipio de Neiva. Por último, del análisis jurídico respectivo se concluye que la iniciativa respeta en su contenido y alcance la unidad de materia.

Atentamente,

CARLOS HERNANDO ORDOÑEZ ACEVEDO
Asesor Jurídico – Concejo Municipal de Neiva – Huila

TeNei Concejo Municipal de Neiva	FORMATO: CONCEPTO ECONÓMICO	CÓDIGO: GF-FO-01A VERSIÓN: 01 FECHA:09/09/2020

Neiva, Marzo 24 de 2.021

SECRETARIA GENERAL
CONCEJO DE NEIVA
FECHA RECIBIDO: 24 MAR 2021
N° DE RADICADO: 0[illegible]-02
HORA DE RECIBIDO: 8:31 a.m
N° DE FOLIOS: 11 folios
PASA A
FIRMA: Hasbleidy Suárez

Concejal
LUIS ALEJANDRO SERNA SERNA
Concejal Ponente Proyecto de Acuerdo
Comisión Segunda – Presupuesto, Hacienda y Crédito Público
Ciudad

CONCEPTO ECONÓMICO SOBRE PROYECTO DE ACUERDO MUNICIPAL No. 008 de 2.021

1. TITULO DEL PROYECTO: "POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA LA CREACIÓN DEL FONDO DE ESTABILIZACION TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN – FET -, CON EL PROPÓSITO DE FORTALECER LA FINANCIACIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE LA CIUDAD DE NEIVA, SE CONCEDEN UNAS FACULTADES AL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE NEIVA PARA SU REGLAMENTACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

2. INTRODUCCIÓN

Los Fondos de Estabilización de Tarifaria (FET) son mecanismos de fomento creados por la Ley, que buscan el equilibrio del precio de un producto con miras a fortalecer su comercialización. En Colombia recientemente, se han creado los FET para los Sistemas de Transporte Publico, es por ello, que las ciudades intermedias del país se encuentran adelantando la estructuración e implementación de las soluciones de movilidad llamadas Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) y nuestro municipio Neiva se ha sumado a esta estrategia.

El FET tendrá como finalidad contribuir a la sostenibilidad del Sistema Estratégico de Transporte Público SETP de la ciudad de Neiva, en los términos del artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 o la norma que lo modifique, sustituya o adicione, mediante la provisión de recursos financieros para fortalecer la financiación de la diferencia entre tarifa técnica y la tarifa cobrada al usuario.

El FET es una cuenta de manejo presupuestal sin personería jurídica, adscrita a la Secretaría de Hacienda del Municipio de Neiva. El FET tendrá control contable independiente y se financiará de acuerdo a lo previsto en el artículo 97 de la ley 1955 de 2019.

Los recursos necesarios para el cumplimiento del objeto del FET deberán ser apropiados en el respectivo presupuesto anual, previa estimación realizada por la autoridad de transporte municipal o quien haga sus veces.

Que en el marco del Plan De Desarrollo "Mandato Ciudadano , Territorio de Vida y Paz 2020-2023" el municipio de Neiva, se encuentra adelantando la reglamentación y control de la implementación de la operación del sistema estratégico de transporte publico SETP, como lo muestra el Decreto Municipal 0809 de 2020, y para ello se hace necesario definir las fuentes de financiación del fondo de estabilización tarifaria FET, cuyo propósito esencial es contribuir al financiamiento y fortalecimiento de la operación del SETP.

Que los estudios adelantados por el SETP, refleja en la exposición de motivos del proyecto "POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA LA CREACIÓN DEL FONDO DE ESTABILIZACION TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN – FET -, CON EL PROPÓSITO DE FORTALECER LA FINANCIACIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE LA CIUDAD DE NEIVA, SE CONCEDEN UNAS FACULTADES AL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE NEIVA PARA SU REGLAMENTACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES" " prevé que las variables financieras actuales y proyectadas en el proyecto en mención como fuentes de financiación del FET-SETP, Neiva, NO afectan el Marco fiscal de mediano plazo del Municipio de Neiva, ni los indicadores establecidos para la financiación del plan de desarrollo vigente.

ANEXOS DEL PROYECTO:

- Exposición de Motivos (36 Folios)
- Articulado (3 Folios)
- Análisis de Impacto Fiscal (2 Folios)

3. VIABILIDAD ECONOMICA

ANÁLISIS DE FUENTES DE FINANCIACIÓN FET – SETP NEIVA

A. INGRESOS POR MULTAS Y SANCIONES POR INFRACCIONES DE TRANSITO (COMPARENDOS)

ESTADISTICA COMPARENDOS 2014- 2019

AÑO	COMPARENDOS REALIZADOS	COMPARENDOS PAGADOS	%	COMPARENDOS NO PAGADOS	%	VALOR INGRESO COMPARENDOS
2014	29694	14453	47 %	15.241	53	3.999.908.317
2015	39873	18026	45 %	21.847	55	5.311.845.104
2016	36597	17520	48 %	19.077	52	5.404.271.254
2017	35155	17061	49 %	18.094	51	5.210.850.456
2018	41954	22395	53 %	19.559	47	6.660.117.493
2019	35946	18042	50 %	17.904	50	5.758.692.472
Total	**219.219**	**107.497**		**111.722**		**32.345.685.096**

Del periodo analizado **2014 – 2019**, se observa que la Secretaría de Movilidad de Neiva realizó **219.219** comparendos, de los cuales se cancelaron un total de **107.497** que corresponden a unos ingresos de **$32.345.685.096**.

TeNei Concejo Municipal de Neiva	FORMATO: CONCEPTO ECONÓMICO	CÓDIGO: GF-FO-01A VERSIÓN: 01 FECHA:09/09/2020

ESTADISTICA DE COMPARENDOS PREESCRITOS Y EXONERADOS

AÑO	PRESCRITOS		EXONERADOS	
	CANT	VALOR	CANT	VALOR
2018	4498	1.436.266.661	416	633.749.851
2019	5834	1.959.387.403	929	925.183.329
	10.332	**3.395.654.064**	**1345**	**1.558.933.180**

En este periodo de análisis, se observa que se prescribieron 14.902 comparendos y se exoneraron 3.000, para un total de 17.302 comparendos no cobrados.

Si observamos, en términos económicos los años 2018 y 2019 en estos ítems tenemos 10.332 comparendos prescritos, que de haberse cobrado debidamente se tendría unos ingresos de **$3.395.654.064** y 1.345 comparendos por exoneración que de haberse cobrado debidamente se tendría unos ingresos de **$1.558.933.180**, estos dos ítems suman **11.677** comparendos, que en términos económicos sumarían **$4.954.587.244**

COMPORTAMIENTO Y ANALISIS DE CARTERA POR COMPARENDOS

AÑO	VALOR CARTERA	VARIACION EN CIFRAS	VARIACION PORCENTUAL
2014	39.955.000.307		
2015	46.372.720.377	6.417.720.070	16
2016	51.842.910.115	5.470.189.738	12
2017	58.313.050.679	6.470.140.564	12
2018	66.024.549.366	7.711.498.687	13
2019	73.787.459.756	7.762.910.390	12

Se observa que la cartera de comparendos en el periodo analizado viene sufriendo un incremento anual promedio del 13%. Por otro lado, también se observa que cada año la misma se afecta de forma negativa por prescripción de comparendos. A manera de ejemplos citamos los años 2018 y 2019 se prescribieron 10.332, que llevados a valor económico da **$ 3.395.654.064**

ESTADISTICA DE COMPARENDOS AÑO 2020

MES/AÑO	2020																		
						Vehículos		Dirección de conducción		COMPARENDOS						SALDO CARTERA		
	TOTAL RECAUDO $	Comparendos, Intereses y Cursos recuperación local	Comparendos Recuperados Externo	No. Comparendos	Valor	Carros	Motos	Inicial	Reiterados	Prescritos Cant/Valor		Comparendos Cant/Valor		Fallecidos	Mantenimiento Elaborados	Pagados	Numero Reg Activos	Saldo	Elaborado vs pagados
ENERO	$ 623.849.300,00	$ 579.062.812,00	$ 44.786.488,00	2.988	700	2.288	340	1.124	428	-	-	2.560	$ 503.841.100	88	-	428	166.167	$ 74.131.832.085	43
FEBRERO	$ 743.043.068,00	$ 698.053.300,00	$ 44.989.768,00	3.724	1.573	2.438	1.286	1.328	625	177	$ 127.991.455	1.577	$ 127.865.200	1.139		625	166.979	$ 74.559.279.685	44
MARZO	$ 597.031.915,00	$ 559.153.333,00	$ 37.878.582,00	2.672	1.146	1.526	1.146	1.087	495	125	$ 90.397.415	1.401	$ 97.214.133	84	1.457	495	166.784	$ 74.472.565.035	23
ABRIL	$ 396.961.111,00	$ 369.622.794,00	$ 27.342.317,00	2.564	1.106	1.458	1.106	1.015	16	6	$ 3.384.334	21	$ 17.121.645	6	-	921	166.137	$ 74.369.335.173	26
MAYO	$ 1.030.850.802,00	$ 969.457.702,00	$ 61.393.100,00	4.426	1.795	2.631	1.795	1.547	13	3	$ 3.323.304	24	$ 3.345.162	24	-	1.535	167.286	$ 73.585.377.945	28
JUNIO	$ 1.387.873.040,00	$ 1.326.714.605,00	$ 61.158.435,00	4.810	1.745	3.065	1.745	1.427	592	30	$ 26.497.597	33	$ 16.234.495	5	-	2.231	170.472	$ 73.548.246.853	48
JULIO	$ 1.369.063.941,00	$ 1.307.833.506,00	$ 61.230.435,00	4.672	1.728	2.944	1.728	1.433	559	131	$ 40.754.145	61	$ 40.455.135	4	-	3.334	173.373	$ 73.477.854.176	54
AGOSTO	$ 1.160.733.709,00	$ 1.099.633.709,00	$ 61.100.000,00	4.750	1.723	3.027	1.723	1.437	603	191	$ 54.448.599	67	$ 59.063.985	3	-	3.215	174.493	$ 73.358.338.357	67
SEPTIEMBRE	$ 1.150.634.458,25	$ 1.089.367.358,25	$ 61.267.100,00	4.686	1.713	2.973	1.713	1.421	603	495	$ 139.424.834	-	-	72	-	2.364	173.269	$ 73.174.148.297	82
OCTUBRE	$ 1.096.793.091,00	$ 1.034.060.924,00	$ 62.732.167,00	4.961	1.911	3.050	1.911	1.435	615	324	$ 218.377.621	-	-	222	-	3.341	173.843	$ 72.955.144.375	67
NOVIEMBRE	$ 1.440.482.690,00	$ 1.368.710.175,00	$ 71.772.515,00	4.994	1.933	3.061	1.933	1.724	522	434	$ 122.300.445	7	$ 877.506	333	-	3.541	174.054	$ 82.351.139.638	83
DICIEMBRE	$ 1.871.131.150,00	$ 1.777.894.787,00	$ 93.236.363,00	4.966	1.933	3.033	1.933	1.762	1.771	605	$ 264.854.771	9	$ 2.428.592	344	-	4.439	173.840	$ 82.351.867.273	826
TOTALES	$ 12.868.504.731,25	$ 12.211.706.225	$ 656.798.506	45.432	20.491	32.962	20.178	17.482	7.556	3.155	$ 1.452.746.044	3.911	$ 498.746.571	3.761	3.457	27.347			

En el año 2020, ingresaron por comparendos $8.617.914.770 que corresponde a un total de 45.432 comparendos. De igual manera, se encuentran 2.459 comparendos prescritos por un valor de $1.452.746.044 y se exoneraron 391 comparendos por un valor de $ 498.746.571.

A 31 de diciembre de 2019 el valor de cartera era de $ 74.131.832.085 y a 31 de diciembre de 2020 pasó a $ 82.351.867.273, se observa un incremento de $ 8.220.035.188 que equivale al 10%, (Esta cartera obtuvo los beneficios de la Ley 2027 de 2020).

CONCLUSIONES:

1. En temas presupuestales y de ingresos, tener en cuenta el marco fiscal de mediano plazo del Municipio de Neiva, y el plan de desarrollo municipal 2020-2023. por tal razón, los ingreso por multas y sanciones por infracciones de tránsito – (comparendos), se tendrá en cuenta, el superávit de ingresos presupuestados para las vigencias fiscales de los años 2021, 2022 y 2023.
2. A partir del año 2024, en la reglamentación del FET, se tendrá en cuenta lo previsto en el art 97 Ley 1955 de 2019, en lo referente a % de ingresos por multas y

sanciones por infracciones de tránsito (comparendos) para ser destinado a fortalecer la financiación del FET – SETP Neiva, de igual manera en los futuros planes de desarrollo municipales.

B. PLUSVALIA

Se define genéricamente, como el aumento del valor comercial de un bien inmueble, por alguna acción del Estado, es decir, por razones distintas al trabajo o a la actividad productiva de su propietario o poseedor.

TARIFA DE PARTICIPACION. El porcentaje de participación en plusvalía de que trata el Acuerdo será: El 30% desde el 01 de enero de 2018 al 31 de diciembre de 2022, el 35% a partir del 01 de enero del año 2023 y hasta el 31 de diciembre del año 2025 y el 40% a partir del 01 de enero del año 2026 en adelante, conforme a la regulación establecida en la normatividad vigente aplicable.

DESTINACIÓN DE LOS RECURSOS PROVENIENTES DE LA PARTICIPACION EN PLUSVALÍA. Los recursos provenientes de la participación en plusvalía se destinarán para los siguientes fines:

1. Compra de predios o inmuebles para desarrollar planes o proyectos de vivienda de interés social
2. Construcción o mejoramiento de infraestructuras viales, de servicios públicos domiciliarios, áreas de recreación y equipamientos sociales para la adecuación de asentamientos urbanos en condiciones de desarrollo incompleto o inadecuado.
3. Ejecución de proyectos y obras de recreación, parques y zonas verdes y expansión y recuperación de los centros y equipamientos que conforman la red del espacio público urbano.
4. Financiamiento de infraestructura vial y de sistemas de transporte masivo de interés general.
5. Actuaciones urbanísticas en macroproyectos, programas de renovación urbana u otros proyectos que se desarrollen a través de unidades de actuación urbanística.
6. Pago de precio o indemnizaciones por acciones de adquisición voluntaria o expropiación de inmuebles, para programas de renovación urbana.
7. Fomento de la creación cultural y al mantenimiento del patrimonio cultural del Municipio, mediante la mejora, adecuación o restauración de bienes inmuebles catalogados como patrimonio cultural, especialmente en las zonas de la ciudad declaradas como de desarrollo incompleto o inadecuado.

DE LA REGLAMENTACIÓN. La Administración Municipal conforme a sus atributos reglamentarios, definirá los lineamientos y las competencias para regular la estimación, revisión, operatividad del cálculo, liquidación y recaudo de la participación del efecto plusvalía, y todo lo concerniente a los mecanismos de pago y para hacer efectivo el cobro de la plusvalía, expedición de certificados de derechos de construcción, ajustados a lo previsto en la Ley 388 de 1997 y en las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan y reglamente, y demás ajustes que fueren menester.

De igual manera la Ley 1955 del 2019 "PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2018 – 2022" Pacto por Colombia, pacto por la equidad" en su ARTICULO 97 **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.

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 Municipio de Neiva suscribió el contrato de consultoría No. CD 1319 DE 2018, CUYO OBJETO ES: REALIZAR LOS AVALUOS COMERCIALES CORPORATIVOS DE LOS TERRENOS EN LAS ZONAS O SUB-ZONAS PARA LA DETERMINACION DEL EFECTO PLUSVALIA EN EL MUNICIPIO DE NEIVA.

Dicho contrato de consultoría arrojó en síntesis lo siguiente:

De acuerdo al estudio en mención la liquidación del gravamen de Plusvalía se realiza con base en el área neta de cada predio, se realiza una estimación del recaudo potencial, tomando como punto de partida el monto de la participación (de acuerdo al estatuto tributario) y las siguientes obligaciones:

Cesiones tipo A: 18% del área bruta.

Cesiones tipo B: 7% del área bruta.

Vías y circulaciones: 10% del área bruta.

Por tal razón, la liquidación se realiza sobre el 65% del área de cada predio. Adicionalmente, se estima un 15% adicional correspondiente a cartera de difícil recaudo y/o castigo de cartera. A continuación, se muestra el resumen del cálculo efectuado:

PLUSVALIA TOTAL GENERADA			
CLASE DE SUELO	CANTIDAD PREDIOS	PLUSVALIA TOTAL	
URBANO	15943	$	222,009,201,944
RURAL	1897	$	427,951,005,557
TOTAL		$	**649,960,207,500**

PARTICIPACION EN LA PLUSVALIA - 30% (AÑO 2022)			
CLASE DE SUELO	CANTIDAD PREDIOS	MONTO PARTICIPACIÓN	
URBANO	15943	$	66,602,760,583
RURAL	1897	$	128,385,301,667
TOTAL		$	**194,988,062,250**

RECAUDO POTENCIAL (AÑO 2022)			
CLASE DE SUELO	CANTIDAD PREDIOS	RECAUDO POTENCIAL*	
URBANO	15943	$	33.301.380.292
RURAL	1897	$	64.192.650.834
TOTAL		$	**97.494.031.125**

De acuerdo al estudio citado, se observa que en el suelo urbano hay 15.943 predios sujetos a plusvalía con un recaudo potencial de $ 33.301.380.292 y en el rural 1.897 con un valor $ 64.192.650.834, para un potencial recaudo total de $ 97.494.031.125. al año 2022.

De conformidad con el acuerdo 014 del 30 de agosto de 2017, fijó la tarifa de participación de la Plusvalía en el 30% desde el 01 de enero del 2018 al 31 de diciembre del 2022, el 35% a partir del 01 de enero del año 2023 y hasta el 31 de diciembre del año 2025 y el 40% a partir del 01 de enero del 2026 en adelante.

CONCLUSION: En la reglamentación del FET, se tendrá en cuenta la definición del %, del total anual de recaudo por ingresos de Plusvalía, que será destinado a fortalecer la financiación del FET – SETP Neiva.

C. VALORIZACIÓN

A la fecha el Municipio de Neiva no cuenta con estudios definidos sobre el cobro de predios por valorización (NO OBSTANTE, ES UNA ALTERNATIVA QUE ESTE GOBIERNO MUNICIPAL TIENE PARA APLICAR, COMO SOPORTE PARA FINANCIAR EL DESARROLLO DE PROYECTOS). En la reglamentación del FET, Sin embargo, se tendrá en cuenta la definición del % del total anual del recaudo por ingresos de valorización, que será destinado a fortalecer la financiación del FET – SETP Neiva.

D. CUMPLIMIENTO DE LA LEY 1730 DE 2014

INGRESOS POR REMATE DE VEHICULOS QUE LLEVAN MAS DE UN AÑO INMOVILIZADOS EN PATIOS DE TRANSITO Y SUS PROPIETARIOS NO LOS RECLAMAN.

De conformidad a la ley 1730 del 2014, el Municipio de Neiva a través de la Secretaría de Movilidad tiene la potestad de realizar los procesos señalados en la presente ley, debido a que en los patios que administra la secretaria de movilidad existe un inventario significativo de vehículos y motos que se encuentran inmovilizados con tiempo superior a un (1) año. Los propietarios y/o poseedores que no los reclamen de conformidad con esta ley, se le podrá crear la figura de declaración administrativa de abandono e iniciar el proceso Ejecutoriado el acto administrativo que declare el vehículo en abandono, el organismo de tránsito que lo declara, podrá enajenarlo mediante cualquiera de los procedimientos autorizados por el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, ya sea por unidad o por lotes, previa tasación del precio unitario de cada vehículo.

Según estadísticas de la Secretaria de Movilidad, existen inmovilizados en sus patios alrededor de:

VEHICULOS: 500

MOTOCICLETAS: 7.000

BICICLETAS: 200

OBSERVACION: Es pertinente aclarar que a la fecha el Municipio de Neiva, en función de su política de control y vigilancia de los vehículos, motocicletas, bicicletas y demás, inmovilizados cuenta con tres patios de depósito y custodia, así:

PATIO 1. (Granjas) de propiedad del Municipio de Neiva, donde reposan cientos de vehículos, motocicletas y bicicletas, en estado de alto deterioro. Ocasionando gastos al Municipio de Neiva de servicios públicos, vigilancia- tele monitoreada, por cuantiosas sumas de dinero mensual.

PATIO 2. Lote en arriendo (Salida Km 2 Municipio de Palermo), es un lote sin infraestructura adecuada para este tipo de custodia, con cientos de vehículos, motos y bicicletas, con alto grado de deterioró, almacenadas en medio de la maleza. Le ocasiona cuantiosos gastos mensuales al Municipio de Neiva.

PATIO 3. Ubicado frente al (Terminal de transportes de Neiva), donde reposan cientos de vehículos, motocicletas y bicicletas, en su mayoría en buen estado, ya que es el patio que se encuentra activo con ingresos y egresos diarios de bienes de transporte inmovilizados.

CONCLUSIÓN: Los ingresos anuales por la enajenación de vehículos, motocicletas y bicicletas inmovilizadas, en aplicación de la Ley 1730 de 2014; en la reglamentación del FET, se definirá los valores que ayudaran a fortalecer la financiación del FET – SET Neiva.

Que, en consecuencia, la Administración Municipal presenta al Honorable Concejo Municipal el Proyecto de Acuerdo denominado ***"POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA LA CREACION DEL FONDO DE ESTABILIZACION TARIFARIA Y DE SUBVENCION-FET, CON EL PROPOSITO DE FORTALECER LA FINANCIACION DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE LA CIUDAD DE NEIVA, SE CONCEDEN UNAS FACULTADES AL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE NEIVA PARA SU REGLAMENTACION Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"***

Que las fuentes de financiación planteadas benefician y fortalecen la estabilidad del FET así:

- El municipio cuenta con amplios terrenos para aumentar su crecimiento urbanístico, realizar o licitar con terceros estudios que logren identificar los valores con los que el inversionista pueda aportar al realizar sus proyectos.
- Valorizar toda clase de bienes inmuebles o predios que aún se encuentran en la ilegalidad para que sean tenidos en cuenta los pagos por impuestos de dichos bienes.
- Se cuenta con cartera acumulada por parte de la Secretaría de Movilidad, que deben ser recaudadas en el menor tiempo ofreciendo al infractor detectado alternativas e incentivos para el recaudo. Si hoy la Administración Municipal lo hace, debe implementar mecanismos más ágiles que permitan ingresos a corto plazo.
- Que se pueden disminuir costos por servicios indirectos en el momento en que decidan rematar los vehículos, pues estarían recaudando dineros por bienes que difícilmente el infractor va a rescatar, pero que lo único que logran es ocupar un espacio valioso para usufructuar de la mejor manera.
- Que se pueden conformar de manera legal el grupo de mototaxistas que hoy de manera ilegal desarrollan su actividad, para ello el municipio podría brindar alternativas de sostenimiento de estas agremiaciones.

- Que se pueden recibir ingresos por recaudos adicionales o residuales por concesiones, sobretasa a la gasolina o ACPM, 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.

En consideración a lo expresado, se puede concluir que el Proyecto de Acuerdo No, 8: "POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA LA CREACION DEL FONDO DE ESTABILIZACION TARIFARIA Y DE SUBVENCION-FET, CON EL PROPOSITO DE FORTALECER LA FINANCIACION DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE LA CIUDAD DE NEIVA, SE CONCEDEN UNAS FACULTADES AL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE NEIVA PARA SU REGLAMENTACION Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", presentado por la Administración Municipal, del que se emite Concepto Económico y Financiero es VIABLE, en la medida en que goza de los fundamentos Constitucionales y legales para que surta su trámite y el respectivo estudio ante la Corporación Concejo de Neiva, quien se encuentra facultada para realizar todas las observaciones pertinentes.

Atentamente,

Monica I. Valenzuela O.

MONICA ISABEL VALENZUELA OCAMPO
Asesora Económica y Financiera

2 Abril-21
Entre Virtual al correo Secretaria General.
02-Abril-2021.

PONENCIA PROYECTO DE ACUERDO No. 008 DE 2021

Atendiendo la designación efectuada por la Presidencia de la Corporación, en donde se me designó como Ponente del Proyecto de Acuerdo No. 008 de 2021 ***"POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE DE NEIVA PARA LA CREACIÓN DEL FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN – FET -, CON EL PROPÓSITO DE FORTALECER LA FINANCIACIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE NEIVA, Y SE CONCEDEN FACULTADES PARA SU REGLAMENTACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"***, atentamente me permito presentar dentro del término establecido, la respectiva ponencia previa las siguientes consideraciones:

1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

La presente iniciativa, presentada ante el Concejo de Neiva, por el Alcalde de Neiva **GORKY MUÑOZ CALDERON**, la Secretaria de Hacienda Municipal doctora **YURLEY ACOSTA CERON** y el Secretario de movilidad Ad hoc **CAMILO ALEJANDRO MANCHOLA QUINTERO**, que tiene por objeto autorizar al alcalde de Neiva para la creación del Fondo de Estabilización Tarifaria y Subvención, con el propósito de fortalecer la financiación de la operación del sistema estratégico de transporte público de la ciudad de Neiva.

Señala igualmente que el Sistema de Transporte Público en Colombia no es sostenible ya que se encuentra en un desequilibrio financiero para los operadores, por tal razón en el caso del municipio de Neiva que se encuentra estructurando e implementando soluciones de movilidad llamadas Sistemas Estratégicos de Transporte Público, se debe analizar la sostenibilidad del sistema a través de las fuentes específicas de los Fondos de Estabilización Tarifaria, lo cual obliga a la formación del FET con destino para el SETP de la ciudad de Neiva, buscando el equilibrio entre la tarifa técnica del sistema y la tarifa al público.

2. PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2018 – 2022

La Ley 1955 de 2019, *"Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad"."*, cuyo objetivo principal es afianzar las bases de legalidad, emprendimiento y equidad para lograr la igualdad de oportunidades para todos los ciudadanos del territorio colombiano, por tal motivo entre los temas desarrollados, y en aras de la legalidad en materia de

infraestructura, en el artículo 97 y ss., destino al sistema de transporte, ingredientes financieros que permiten a futuro la sostenibilidad del mismo, en factores como la calidad del servicio y su infraestructura, seguridad ciudadana, protección al usuario, buscar el mejoramiento continuo del sistema y permitir a los entes territoriales constituir recursos complementarios para ser canalizados a través de los fondos de estabilización y subvención. Por tal motivo en el artículo 97 ibídem, estableció las fuentes de financiación para el sistema de transporte, modificando el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015. La norma en el artículo mencionado determina lo siguiente:

> *"**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 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 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.

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.

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 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." **(Negrilla y subrayado propio).**

3. CONSIDERACIONES DE LA PONENCIA

De conformidad con la creación y financiación del FET para la ciudad de Neiva, es importante aclarar que la ley 1955 de 2019, no estableció el procedimiento para la creación del Fondo de Estabilización Tarifaria, sin embargo el artículo 33 de la ley 1753 de 2015, estableció que mediante decretos municipales o distritales como mediante acuerdo municipales se crean estos fondos, ahora bien se trata de un fondo sin personería jurídica y que tiene como fin depositar los recursos provenientes de las fuentes que el mismo artículo 97 de la ley 1955 de 2019 definió.

Ahora bien, el objetivo de un fondo es obtener recursos financieros para un determinado fin, en el caso de estudio, busca compensar la regulación de tarifas del servicio público urbano de la ciudad de Neiva, financiando la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa cobrada, sin embargo, al analizar el artículo 5 del proyecto de acuerdo No. 008 de 2021, (**"FUENTES DE FINANCIACION.** El FET se financiará de acuerdo a lo previsto en el artículo 97de la Ley 1955 de 2019") y cada una de las fuentes que sustenta el proyecto encontramos lo siguiente:

1. 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. El artículo 97 de la ley 1955 de 2019, en su numeral 2 establece:

"(...)

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.

3. PLUSVALÍA Y VALORIZACIÓN.

En la sustentación del proyecto de acuerdo por parte de la administración municipal mencionan dos fuentes de financiación para el FET, la contribución por valorización y la segunda la plusvalía. La primera está totalmente descartada por que no existe ningún proyecto enmarcado por la contribución de valorización. La segunda contribución que es la plusvalía, actualmente se encuentra reglamentada pero no existe la primera liquidación y facturación por este concepto, inclusive el proceso que venía realizando desde la administración anterior, registra bastantes yerros legales y técnicos que han hecho imposible su cobro.

De igual manera, tampoco existe el correspondiente estudio y los análisis técnicos de los recursos con destino al FET por concepto de plusvalía o valorización, lo que no es normal la no existencia real de las fuentes de financiación, pues estamos ante un proceso de creación de un fondo sin conocer los resultados del recaudo por este concepto, y en consecuencia la destinación porcentual para el FET solo se puede determinar en la vigencia 2023 o 2024.

Debo dejar por sentado, que la administración adjunta un estudio Estructuración técnica, legal y financiera de detalle del Sistema Estratégico de Transporte (SETP) de la ciudad de Neiva, Estructuración financiera –Informe 5B con corte al mes Julio de 2019, que como referente histórico es importante tenerlo en cuenta, pero para el análisis financiero no incluye la vigencia 2020 y no tiene en cuenta el nuevo contexto pandémico que rompe todo tipo de proyección económica hecha con anterioridad al Covid19.

4. CONCLUSIONES

Teniendo en cuenta el Reglamento Interno del Concejo de Neiva, en el marco del artículo 116 del acuerdo 20 del 2014 el cual recuerda las funciones del ponente del proyecto, en lo correspondiente a :

(...)

a. *Revisar la Constitucionalidad, legalidad y conveniencia del proyecto*
b. *Estudiar en todos sus aspectos el asunto materia del proyecto realizando consultas y recogiendo la documentación necesaria*

(...)

Seguido de lo anteriormente citado, en el marco de mis obligaciones considero que según la información adjunta no es suficiente para la creación del FET, muy por el contrario correría el riesgo de no tener ninguna operatividad administrativa ni financiera, dado que de acuerdo a la sustentación del proyecto y a las exigencias

del articulo 97 de la ley 1955 de 2019, las fuentes de financiación para el FET no son posible su recaudo, no existen para las diferentes fuentes planteadas los correspondientes estudios y los análisis técnicos de los recursos con destino al FET; en tal sentido, es procedente realizar todos los trámites pertinentes que garanticen para las próximas vigencias fiscales la creación, reglamentación y financiación de este Fondo de Estabilización Tarifaria.

Debo aclarar que, no cuestiono los problemas por los que atraviesan gran parte de los Sistemas de Transporte Público en Colombia, más aún cuando estos no son sostenibles ya que se encuentran en un desequilibrio financiero para los operadores, pero no significa que se deba crear un Fondo del cual no se tiene claro que ingresos lo alimentaria y mucho menos desconociendo los porcentajes que se vayan a comprometer.

Finalmente, considero que el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022, no establece quien es el competente para crear el FET, pero la ley 1753 de 2015, si fijo como autoridad competente a los alcaldes que mediante decreto lo pueden crear, y en el caso de las empresas descentralizadas como las áreas metropolitanas mediante acuerdo de junta directiva, por lo que valdría la pena hacer un análisis profundo jurídicamente y de acuerdo a los estatutos de la empresa descentralizada SETP SIDERAL SAS, si esta tiene la competencia de crear dicho FONDO.

5. CONCLUSIÓN DE LA PONENCIA.

Por lo anteriormente expuesto, de conformidad con lo establecido en el Acuerdo 020 de 2014 Reglamento Interno del Concejo de Neiva, rindo **PONENCIA NEGATIVA** al Proyecto de Acuerdo No. 008 de 2021 ***"POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE DE NEIVA PARA LA CREACIÓN DEL FONDO DE ESTABILIZACION TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN – FET -, CON EL PROPÓSITO DE FORTALECER LA FINANCIACIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD DE NEIVA, Y SE CONCEDEN FACULTADES PARA SU REGLAMENTACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".***

Cordialmente,

LUIS ALEJANDRO SERNA SERNA
Concejal Ponente

Ampliación de plazo 23 Marzo

Alcaldía de Neiva / Primero Neiva	Designación ponencia **OFICIO**	
	FOR-GDC-03	**Versión:** 02
		Vigente desde: Enero 20 de 2020

D.A.A.D. 0109 - P.A 008

Neiva (H), 10 MAR 2021

SECRETARIA GENERAL
CONCEJO DE NEIVA
FECHA RECIBIDO 11 MAR 2021
N° DE RADICADO 0.2.1.0.3.1.-01
HORA DE RECIBIDO 8:23 am
N° DE FOLIOS 22 poquetes 140 folios c/u
PASA A
FIRMA Hasta fines

Doctora
LUZ AÍDA PASTRANA LOAIZA
Secretaria General
Honorable Corporación Concejo de Neiva
Calle 14 N. 1G-02
Contacto: 8722304-8713845
Email: Secretariaconcejodeneiva@gmail.com
Ciudad

Asunto: Remisión de Proyecto de Acuerdo *"Por medio del cual se Autoriza la Creación del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención-FET, con el propósito de fortalecer la financiación de la operación del Sistema Estratégico de Transporte Público de la Ciudad de Neiva, se conceden unas facultades al Alcalde del Municipio de Neiva para su Reglamentación y se dictan otras disposiciones".*

Cordial saludo.

Por medio de la presente me permito presentar ante la Honorable Corporación Concejo de Neiva, el siguiente proyecto de acuerdo para su respectivo estudio y aprobación, de los cuales se remiten 22 copias correspondientes a la citada iniciativa: ***"Por medio del cual se Autoriza la Creación del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención-FET, con el propósito de fortalecer la financiación de la operación del Sistema Estratégico de Transporte Público de la Ciudad de Neiva, se conceden unas facultades al Alcalde del Municipio de Neiva para su Reglamentación y se dictan otras disposiciones".***

Anexos del Proyecto:

Exposición de Motivos	(34 Folios)
Articulado	(3 Folios)
Análisis de Impacto Fiscal	(2 Folios)

Agradecemos su receptividad y valiosa colaboración.

JORGE EDISON PATIÑO SÁNCHEZ
Asesor de Despacho

ELABORÓ: MAURICIO PASCUAS POLO
CONTRATISTA

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

Alcaldía de Neiva / Primero Neiva	**OFICIO**	
	FOR-GDC-03	**Versión:** 02
		Vigente desde: Enero 20 de 2020

D.A.A.D. 0109

Neiva (H), 10 MAR 2021

Doctora
LUZ AÍDA PASTRANA LOAIZA
Secretaria General
Honorable Corporación Concejo de Neiva
Calle 14 N. 1G-02
Contacto: 8722304-8713845
Email: Secretariaconcejodeneiva@gmail.com
Ciudad

Asunto: Remisión de Proyecto de Acuerdo *"Por medio del cual se Autoriza la Creación del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención-FET, con el propósito de fortalecer la financiación de la operación del Sistema Estratégico de Transporte Público de la Ciudad de Neiva, se conceden unas facultades al Alcalde del Municipio de Neiva para su Reglamentación y se dictan otras disposiciones".*

Cordial saludo.

Por medio de la presente me permito presentar ante la Honorable Corporación Concejo de Neiva, el siguiente proyecto de acuerdo para su respectivo estudio y aprobación, de los cuales se remiten 22 copias correspondientes a la citada iniciativa: ***"Por medio del cual se Autoriza la Creación del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención-FET, con el propósito de fortalecer la financiación de la operación del Sistema Estratégico de Transporte Público de la Ciudad de Neiva, se conceden unas facultades al Alcalde del Municipio de Neiva para su Reglamentación y se dictan otras disposiciones".***

Anexos del Proyecto:

Exposición de Motivos	(34 Folios)
Articulado	(3 Folios)
Análisis de Impacto Fiscal	(2 Folios)

Agradecemos su receptividad y valiosa colaboración.

JORGE EDISON PATIÑO SÁNCHEZ
Asesor de Despacho

ELABORÓ: MAURICIO PASCUAS POLO
CONTRATISTA

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

PROYECTO DE ACUERDO

HONORABLE CONCEJO DE NEIVA

FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA FET

SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PUBLICO SETP – NEIVA

PROYECTO DE ACUERDO – HONORABLE CONCEJO DEL MUNICIPIO DE NEIVA

PROYECTO DE ACUERDO N. 008 **DE 2021**

"POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA AL ALCALDE DE NEIVA PARA LA CREACIÓN DEL FONDO DE ESTABILIZACION TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN – FET -, CON EL PROPÓSITO DE FORTALECER LA FINANCIACIÓN DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE LA CIUDAD DE NEIVA, Y SE CONCEDEN FACULTADES PARA SU REGLAMENTACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

EL HONORABLE CONCEJO DE NEIVA, En uso de sus atribuciones Constitucionales y Legales y en especial las que le confieren los artículos 82 y 313 de la Constitución Política de Colombia, en concordancia con lo establecido en la Ley 136 de 1994, artículos 73 al 90 de la Ley 388 de 1997, Ley 1448 del 2011, Ley 1551 de 2012, Ley 1753 de 2015, ley 1955 de 2019, Decreto Nacional 1788 de 2004, Decreto Ley 019 de 2012 y Decreto Nacional 1077 de 2015, y

ACUERDA:

ARTÍCULO 1. OBJETO. Autorizase al Alcalde de Neiva para la creación y reglamentación del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención - FET del Sistema Estratégico de Transporte Publico de la ciudad de Neiva, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 o la norma que lo modifique, sustituya o adicione.

ARTÍCULO 2. FINALIDAD. El FET tendrá como finalidad contribuir a la sostenibilidad del Sistema Estratégico de Transporte Público SETP de la ciudad de Neiva, en los términos del artículo 97 de la ley 1955 de 2019 o la norma que lo modifique, sustituya o adicione, mediante la provisión de recursos financieros para fortalecer la financiación de la diferencia entre tarifa técnica y la tarifa cobrada al usuario.

ARTÍCULO 3. DESTINACIÓN DE RECURSOS. La destinación de los recursos del FET debe contribuir a fortalecer el financiamiento del diferencial entre los costos incorporados en la tarifa técnica del sistema y los recaudos generados por las tarifas cobradas a los usuarios.

ARTÍCULO 4. NATURALEZA JURÍDICA. El FET es una cuenta de manejo presupuestal sin personería jurídica, adscrita a la Secretaría de Hacienda del Municipio de Neiva. El FET tendrá control contable independiente.

ARTÍCULO 5. FUENTES DE FINANCIACIÓN. El FET se financiará de acuerdo a lo previsto en el artículo 97 de la ley 1955 de 2019.

parágrafo único → en todo caso . . .

ARTÍCULO 6. GARANTÍA DE PERMANENCIA. De acuerdo con lo previsto en el presente

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

acuerdo, los recursos necesarios para el cumplimiento del objeto del FET deberán ser apropiados en el respectivo presupuesto anual, previa estimación realizada por la autoridad de transporte municipal o quien haga sus veces.

ARTÍCULO 7. Facúltese al Alcalde del municipio de Neiva, para que reglamente la operatividad y funcionamiento del FET, acorde con lo establecido en el artículo primero del presente acuerdo, en un término que no exceda seis (6) meses, contados a partir de la sanción y publicación del presente acuerdo.

Basado en los estudios...

ARTICULO 8. VIGENCIA Y DEROGATORIA: El presente Acuerdo entrará en vigencia a partir de su sanción y publicación y deroga normas que le sean contrarías.

Dado en Neiva a los

Presentado a consideración de los Honorables Concejales

DEIBY MARTINEZ CORTÉS
Presidente Concejo

LUZ AÍDA PASTRANA LOAIZA
Secretaria Concejo

Este proyecto fue presentado por la administración municipal para ser estudiado por el honorable concejo municipal.

GORKY MUÑOZ CALDERON
Alcalde de Neiva

YURLEY ACOSTA CERÓN
Secretaria de Hacienda Municipal

CAMILO ALEJANDRO MANCHOLA QUINTERO
Secretario de Movilidad Ad hoc

HERNAN MAURICIO PAREDES RIAÑO
Jefe Oficina Asesora Jurídica

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

EXPOSICION DE MOTIVOS
FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. ANTECEDENTES.

Los Fondos de Estabilización de Tarifaria (FET) son mecanismos de fomento creados por la Ley, que buscan el equilibrio del precio de un producto con miras a fortalecer su comercialización. En Colombia existen fondos de estabilización del precio de combustibles derivados de petróleo, del café y, recientemente, los FET para los Sistemas de Transporte Publico, debido a que, en Colombia, estos sistemas no son sostenibles pues se encuentran en un círculo vicioso de desequilibrio financiero de los operadores, reducción de frecuencias del servicio y reducción de la demanda. A pesar de ello, las ciudades intermedias del país se encuentran adelantando la estructuración e implementación de las soluciones de movilidad llamadas Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP). Es necesario, entonces, que en tal proceso se evalúe la sostenibilidad del sistema desde dos frentes: Las estimaciones de demanda y las fuentes de financiación, específicamente de los FET. Para tal efecto este documento busca establecer las condiciones de estructuración del FET para el SETP de la ciudad de Neiva, a partir de la estimación de la diferencia entre la Tarifa al público y la tarifa técnica del sistema.

2. **FUNDAMENTOS JURÍDICOS.**

2.1. MARCO CONSTITUCIONAL

2.1.1. Marco Constitucional con relación al Servicio de Transporte Público.

Desde nuestra Constitución Política de 1991, donde se estableció como forma de organización política, el Estado Social y Democrático de Derecho, se generó la obligación al Estado de buscar estándares mínimos de vida digna. El Principio del Estado Social y Democrático de Derecho, no está dentro de la Carta Política para no darle aplicabilidad. La cláusula "Social" insta al Estado a buscar para sus ciudadanos las condiciones de mínimo vital. Así lo expone la Sentencia de la Corte Constitucional SU – 747 de 1998 M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz:

> *"Con el término social se señala que la acción del Estado debe dirigirse a garantizarle a los asociados condiciones de vida digna. Es decir, con este concepto se resalta que la voluntad del Constituyente en torno al Estado no se reduce a exigir de éste que no interfiera o recorte las libertades de las personas, sino que también exige que el mismo se ponga en movimiento para contrarrestar las desigualdades sociales existentes y para ofrecerle a todos, las oportunidades necesarias para desarrollar sus aptitudes y para superar los apremios materiales."*

Dicha cláusula social fundamentada en el principio y Derecho de igualdad material, se convierte entonces, en un mandato de orden constitucional para los poderes públicos ya que dentro de sus actuaciones deben siempre buscar cerrar la brecha de desigualdades materiales, por lo cual la prestación de servicios públicos se convierte en una obligación del Estado con el fin de cumplir con dicha necesidad social.

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

El fundamento Constitucional de los servicios públicos y por ende del servicio público de transporte, se encuentra consagrado en el artículo 365 de la Carta Política de la siguiente manera:

> *"Artículo 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. (...)"*

Por esta razón, los servicios públicos han sido concebidos por la Constitución Política de 1991 como "inherentes a la finalidad social del Estado", y como lo establece el citado artículo, es deber del Estado asegurar que sean prestados de manera eficiente, así estos sean prestados a través de particulares, pues siempre mantiene la regulación, el control y la vigilancia, con el fin de garantizar los presupuestos constitucionales.

En cuanto a la libre circulación y locomoción de los habitantes del territorio la Carta Política en su artículo 24, señala que: "Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia (...)".
Para hacer efectiva la libertad de locomoción, además de evitar su restricción, el Estado debe adelantar todas las acciones positivas para su efectiva materialización. Es decir, el servicio público de transporte constituye un elemento prestacional de la libertad de locomoción.

Además, y como relación con la movilidad, es importante recordar que el desarrollo normativo a nivel internacional y nacional conlleva la consideración e implementación de medios de transporte sostenibles, limpios y amables con el medio ambiente. Nuestra Constitución Política en su artículo 79, previó que: "Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

En cuanto al desarrollo constitucional del derecho de locomoción, el transporte como servicio público esencial y en cumplimiento de los objetivos de accesibilidad, la Honorable Corte Constitucional mediante diversas sentencias de tutela ha determinado que el derecho de locomoción es un derecho constitucional conexo al ejercicio de otros derechos fundamentales como la educación y el trabajo.

En este orden de ideas, y teniendo expuesto lo señalado anteriormente, el transporte como servicio público esencial, debe ceñirse bajo la obligación del estado colombiano de hacer efectivo el derecho a la libre locomoción, siempre bajo el entendido de gozar de un ambiente sano, sin mencionar la conexidad con los ya mencionados derechos fundamentales.

Con relación a la movilidad, es importante recordar que el desarrollo normativo a nivel internacional y nacional conlleva la consideración e implementación de medios de transporte sostenibles, limpios y amables con el medio ambiente. Nuestra Constitución Política en su artículo 79, previó que: "Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. Es

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines."
A su vez, de conformidad con el artículo 80. Ibídem, "El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible. su conservación, restauración o sustitución. Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.

Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas".

Por su parte el artículo 82, constitucional determina la función del Estado de "(...) velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular (...)".

La norma suprema en su artículo 366, establece el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población como finalidades esenciales del Estado. Así:

> *"Artículo 366. El bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado. Será objetivo fundamental de su actividad la solución de las necesidades insatisfechas de salud, de educación, de saneamiento ambiental y de agua potable. Para tales efectos, en los planes y presupuestos de la Nación y de las entidades territoriales, el gasto público social tendrá prioridad sobre cualquier otra asignación."*

2.1.2. Marco Constitucional con relación a Instrumentos de Financiación del Transporte Público

En el artículo 1 de la CPC, donde se establecen los principios del Estado Social y Democrático de Derecho, se promulgó que, "Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales (...)". Esto quiere decir, que, como principio fundamental, se tiene que las entidades territoriales gozan de autonomía en sus actuaciones, pero éstas deben ir en armonía y siguiendo los límites que estipulen la Constitución y la Ley, por ser una República unitaria.
Así mismo, el artículo 287 de la Carta Política, promulga que, "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."

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

3. MARCO JURISPRUDENCIAL

3.1. JURISPRUDENCIA CON RELACIÓN AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Sentencia T-604 de 1992 de la Corte Constitucional

En cuanto al servicio público esencial de transporte, la Corte Constitucional ha determinado, que éste es de vital importancia para el aseguramiento de otros derechos fundamentales como el derecho a la salud, a la educación, al trabajo y la libertad de locomoción de las personas que por su condición socio económica, deben recurrir indispensablemente al transporte público como único medio para el desarrollo de dichos derechos, ya que carecen de otros medios para su movilización. En esta misma línea, la accesibilidad al servicio público de transporte de las personas con discapacidad física, ha sido protegida vía tutela ante la Corte Constitucional por su conexidad con el Derecho a la libertad de locomoción y el Derecho a la igualdad material, de estos sujetos de especial protección.

De las consideraciones relevantes que expuso la Corte Constitucional en esta sentencia para su resolución, debe resaltarse cuando estableció que, "El fenómeno de la ciudad - su tamaño y distribución - hace del transporte público urbano un medio indispensable para ciertos estratos de la sociedad, en particular aquellos que viven en las zonas marginales y carecen de otra forma de movilización. De la capacidad efectiva de superar distancias puede depender la estabilidad del trabajo, el acceso y la permanencia en el sistema educativo, el ejercicio de la iniciativa privada y, en general, el libre desarrollo de la personalidad.
La necesidad de trascender la distancia entre los sitios de habitación, trabajo, estudio, mercado, etc., en el menor tiempo y costo posibles, coloca al ciudadano carente de medios de transporte propios, a merced del Estado o de los particulares que prestan este servicio. La potencialidad de afectar la vida diaria del usuario por parte de las empresas transportadoras explica la mayor responsabilidad social y jurídica exigible a éstas y el estricto control de las autoridades con el fin de garantizar la prestación adecuada del servicio."

Frente a la relevancia constitucional que tiene el servicio público de transporte, en esta sentencia la Corte dejó claro que, "La fuerza de estructuración económica que posee el transporte público permite, cuando se accede al servicio, participar de la prosperidad general. Su carencia, en cambio, compromete un estándar mínimo de la existencia. 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 (CP art. 365) - uno de cuyos fines esenciales es promover la prosperidad general (CP art. 2) -, 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" (CP art. 334).

> "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 (CP art. 25) a la enseñanza (CP art. 27), a la libre circulación (CP art. 24) y, en general, al libre desarrollo de la personalidad (CP art. 16), 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."

Finalmente, la Ratio Decidendi de esta sentencia en respuesta al problema jurídico expuesto anteriormente sostuvo que, "El usuario de una ruta de transporte público urbano que se ve privado del servicio y con ello desmejorado en su capacidad efectiva de movilización puede recurrir a la autoridad administrativa para que, de comprobarse el incumplimiento, se proceda a sancionar a la empresa responsable. La situación de indefensión se concreta, sin embargo, cuando la administración no toma los correctivos a tiempo o la organización privada no corrige materialmente las irregularidades en la prestación." Finalmente, la Corte decide conceder la acción de tutela al ciudadano.

Sentencia T -595 de 2002 de la Corte Constitucional.

En concordancia con lo anterior, La Corte Constitucional en la Sentencia T -595 de 2002 M.P. Manuel José Cepeda, estableció que, "A la luz de las disposiciones constitucionales, los tratados internacionales sobre el tema, las demás disposiciones legales pertinentes y la jurisprudencia constitucional, se concluye que el ámbito de protección de la libertad de locomoción de una persona discapacitada, contempla la posibilidad de acceder al sistema de transporte básico de una ciudad en condiciones de igualdad, es decir, sin tener que soportar limitaciones que supongan cargas excesivas. Los grupos discapacitados tienen el derecho a que se remuevan las cargas desproporcionadas que les impiden integrarse cabalmente a la sociedad."
Cuando en esta sentencia se hace alusión a que los tratados internacionales también contemplan como ámbito de protección de la libertad de locomoción de una persona en condiciones de discapacidad, el poder acceder al sistema de transporte público, se puede citar la "Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad", artículo 9, "Accesibilidad" en el cual se expone que:

> Artículo 9. "A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a: a) Los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo (...)".

En la parte resolutiva de la sentencia citada, la Corte tutela los derechos del accionante y ordena a la Empresa Transmilenio S.A., diseñar un plan para garantizar el acceso al Sistema de Transporte Público de la ciudad sin tener que soportar cargas excesivas. Esto demuestra que el acceso al servicio público de transporte puede ser requerido vía tutela, por su conexidad con otros Derechos fundamentales, y por ser, como se ha mencionada previamente, un servicio público esencial.

Sentencia C-439 de 2011 de la Corte Constitucional

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

Respecto al derecho constitucional a la libre locomoción, la Ley 105 de 1993 "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte (...)" en su artículo 2 "De la libre circulación" en su literal c establece la preferencia del Estado por que dicha movilización se de en transporte de servicio público en lugar de en transporte de servicio particular. Igualmente, la Ley 105 de 1993 en su artículo 3 "Principios de transporte público", numeral 1, literal c), establece que las autoridades competentes propenderán por el uso de medios de transporte masivo.

El servicio público de transporte fue concebido inicialmente por la Constitución Política de 1991 como un "servicio público esencial". No obstante, jurisprudencialmente, la Corte Constitucional ha establecido que éste es de vital importancia para el aseguramiento de otros derechos fundamentales como el derecho a la salud, a la educación, al trabajo y la libertad de locomoción de las personas que por su condición socio económica, deben recurrir indispensablemente al transporte público como único medio para el desarrollo de dichos derechos, ya que no cuentan con otros medios para su movilidad. Por esta razón, la Corte Constitucional en la Sentencia C-439 de 2011 definió que las autoridades deben diseñar y ejecutar políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

Esto implica una mayor responsabilidad de las entidades involucradas en su prestación, y en este caso, la Alcaldía de Cali como autoridad municipal y Metro Cali S.A como ente gestor del Sistema de Transporte Masivo, deben adelantar acciones efectivas para su prestación, ya que como lo ha sostenido la Corte "el transporte es un instrumento de efectividad de los derechos fundamentales." (Sentencia T-604 DE 1992 MP. Eduardo Cifuentes Muñoz).

3.2. JURISPRUDENCIA CON RELACIÓN A INSTRUMENTOS DE FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

Sentencia C-084 de 1995 de la Corte Constitucional

El artículo 29 de la Ley 105 de 1993, fue declarado exequible por la Sentencia C-084 de 1995, en donde precisamente se establecen los elementos esenciales de la sobretasa a la gasolina por vía legislativa:

> "Artículo 29º.- Sobretasa al combustible automotor. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 86 de 1989, autorízase 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.
> Sobre la exequibilidad de este artículo, y con referencia a la destinación específica que en él se expone, la Corte expreso que, esta ley no está creando una contribución, sino que está autorizando a los municipios y distritos para imponer tales contribuciones dentro de un marco general. Dicho marco general es con destino exclusivo a un "fondo de mantenimiento y construcción de vías públicas y a financiar la construcción de proyectos de transporte masivo". Es decir, establece los elementos esenciales de la sobretasa a la gasolina.
> En dicha sentencia se precisó que, "En este caso es claro, en primer término, que la norma impugnada no está imponiendo la sobretasa al precio del combustible automotor, sino que está autorizando a los municipios y distritos a hacerlo, por medio de un acuerdo

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresion diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

del concejo respectivo. De otro lado, el artículo señala un marco lo suficientemente preciso en el cual deben actuar los concejos distritales y municipales puesto que establece -aun cuando sea de manera genérica- todos los elementos del tributo.
(...)
Como es obvio, los respectivos acuerdos deberán fijar este elemento del tributo dentro del marco estabiecido por la ley "

Sentencia del Consejo de Estado, Sección Cuarta, radicado 7715 del 13 de junio de 1993

En esta sentencia, se demandó la nulidad parcial de los Decretos que reglamentaron el artículo 29 de la Ley 105 de 1993, el Consejo de Estado sostuvo que, "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.
(...)
Así mismo se estabieció que la previsión de que los recursos recaudados por dicho concepto se destinaran a nutrir un fondo de mantenimiento y construcción de vías y a la implementación del servicio público de transporte masivo de pasajeros"
Por otro lado, en la misma Sentencia, el Consejo de Estado expuso que, "(...) se requiere la toma de la decisión política, por parte de la corporación de elección popular, plasmada en un acuerdo mediante el cual se adopte el tributo. Esto es, la voluntad de la ley debe materializarse en el acuerdo."

Sentencia C-533 de 2005 de la Corte Constitucional

La Corte Constitucional ha establecido que,: "la Constitución Política no le otorga al Congreso de la República la facultad exclusiva y excluyente para establecer los elementos de todo tributo del orden departamental, distrital o municipal, pues en aplicación del contenido del artículo 338 Superior, en concordancia con el principio de autonomía de las entidades territoriales y con las funciones asignadas a las autoridades territoriales, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales disponen de competencia tanto para determinar los elementos del tributo no fijados expresamente en la ley como para establecer las condiciones específicas en las que operará el respectivo tributo en cada departamento, distrito o municipio"
Uno de los aspectos más importantes que contiene el principio de autonomía que ostentan las entidades territoriales, como por ejemplo los municipios, es la posibilidad o facultad para administrar sus propios recursos, pues las decisiones que se deben tomar en torno al gasto público, son quizá una de las más trascendentales.
Así mismo ha expuesto que, "(...) para que no se produzca el vaciamiento de competencias fiscales de las entidades territoriales, al menos, los recursos que provienen de fuentes endógenas de financiación - o recursos propios - deben someterse, en principio, a la plena disposición de las autoridades locales o departamentales correspondientes, sin injerencias indebidas del legislador."

Sentencia C-089/01 de la Corte Constitucional

De igual forma la Corte ha considerado que, "cuando se trata de recursos territoriales provenientes de fuente endógena (recursos propios), la posibilidad de intervención por parte del legislador aparece muy restringida, pues de otra forma la autonomía financiera de las entidades territoriales correría el riesgo de perder su esencia."

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

Sin embargo, cuando se trata de recursos endógenos, la Corte ha precisado ciertos casos en los cuales se considera constitucional la intervención del legislador, a la hora de dictar de manera general, la destinación específica de esta clase de tributos. Esta posibilidad según lo expone el mismo poder, es excepcional y se da en los siguientes escenarios:

> "Cuando (i) lo señala expresamente la Constitución
> (ii) es necesario proteger el patrimonio de la Nación, es decir, para conjurar amenazas sobre los recursos del presupuesto nacional
> (iii) resulta conveniente para mantener la estabilidad económica interna y externa
> (iv) las condiciones sociales y la naturaleza de la medida así lo exigen por trascender el ámbito simplemente local o regional."

Retomando el tema expuesto sobre la exequibilidad de este artículo respecto a la destinación específica que en él se expone, la Corte expreso que, esta ley no está creando una contribución, sino que está autorizando a los municipios y distritos para imponer tales contribuciones dentro de un marco general. Dicho marco general es con destino exclusivo a un "fondo de mantenimiento y construcción de vías públicas y a financiar la construcción de proyectos de transporte masivo". Es decir, establece los elementos esenciales de la sobretasa a la gasolina.

4. MARCO LEGAL

4.1. LEY 105 DE 1993 "POR LA CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES BÁSICAS SOBRE EL TRANSPORTE, SE REDISTRIBUYEN COMPETENCIAS Y RECURSOS ENTRE LA NACIÓN Y LAS ENTIDADES TERRITORIALES, SE REGLAMENTA LA PLANEACIÓN EN EL SECTOR TRANSPORTE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

> "**Artículo 2º**.- Principios Fundamentales.
> b. De la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas".
> c. De la libre circulación: De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley.
> Por razones de interés público, el Gobierno Nacional podrá prohibir, condicionar o restringir el uso del espacio aéreo, la infraestructura del transporte terrestre de los ríos y del mar territorial y la navegación aérea sobre determinadas regiones y el transporte de determinadas cosas.
> En caso de conflicto o insuficiencia de la infraestructura del transporte, el Estado preferirá el servicio público colectivo del servicio particular.
>
> **Artículo 3º**.- Principios del transporte público. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:
>
> 1. DEL ACCESO AL TRANSPORTE: El cual implica:
>   a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.
c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.
d. Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos.

4.2. LEY 136 DE 1994 "POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS TENDIENTES A MODERNIZAR LA ORGANIZACIÓN Y EL FUNCIONAMIENTO DE LOS MUNICIPIOS".

El marco legal general del presente Proyecto de Acuerdo se ve sustentado, en primera instancia, por las funciones que radican en cabeza del Municipio de Neiva como entidad territorial, según lo consignado en la Ley 136 de 1994 – modificada por la Ley 1151 de 2012 - respecto a la calidad de vida, el bienestar y el acceso equitativo a los bienes y servicios por parte de su población.

La Ley 136 de 1994 establece, en su artículo 1, que la finalidad del Municipio es lograr el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población en su respectivo territorio. Así mismo, en su artículo 3, modificado por el artículo 6, numerales 7, 11 y 19 de la Ley 1551 de 2012, manifiesta lo siguiente:

"Artículo 3. Funciones. Son funciones del Municipio:

(...) 7. Procurar la solución de las necesidades básicas insatisfechas de los habitantes del Municipio, en lo que sea de su competencia, con especial énfasis en los niños, las niñas, los adolescentes, las mujeres cabeza de familia, las personas de la tercera edad, las personas en condición de discapacidad y los demás sujetos de especial protección constitucional. (...)

11. Promover el mejoramiento económico y social de los habitantes del respectivo municipio (...)".

Así mismo, el artículo 5 de la Ley 136, modificado por el artículo 4 de la Ley 1551 de 2012, establece la sostenibilidad como principio rector de las actuaciones de los Municipios, de la siguiente manera:

"Artículo 5. Principios rectores de la administración municipal. (...)

g). Sostenibilidad. El Municipio, como entidad territorial, en concurso con la nación y el departamento, buscará las adecuadas condiciones de vida de su población. Para ello adoptará acciones tendientes a mejorar la sostenibilidad ambiental y la equidad social; propiciando el acceso equitativo de los habitantes de su territorio a las oportunidades y beneficios de desarrollo; buscando reducir los desequilibrios; haciendo énfasis en lo rural y promover la conservación de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos".

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

4.3 LEY 336 DE 1996 "POR LA CUAL SE ADOPTA EL ESTATUTO NACIONAL DEL TRANSPORTE".

La Ley 336 de 1996 en su artículo 4 y 5 consagra el servicio público de transporte como servicio público esencial, donde además expone, que debe gozar de especial protección por parte del Estado; y es que los servicios públicos esenciales tienen un carácter superior a los demás servicios públicos, pues la prestación de estos debe ser continua e ininterrumpida. Así, por ejemplo, desde la Carta Política en el artículo 56, se garantiza el Derecho de Huelga, salvo en los servicios públicos esenciales definidos por el legislador, y, como se ha resaltado anteriormente, tanto la Ley 105 de 1993 y la ley 336 de 1996 como la jurisprudencia de la Corte Constitucional, definen el servicio público de transporte terrestre como uno de estos, equiparándolo a servicios públicos tales como acueducto, alcantarillado y aseo.

> **"Artículo 1°:** La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el territorio nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan.
> **Artículo 2°:** La seguridad especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte
> **Artículo 3°:** Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.
> **Artículo 4°:** El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el plan nacional de desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.
> **Artículo 5°:** El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

4.4. LEY 769 DE 2002 "POR LA CUAL SE EXPIDE EL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

"Artículo 3°. Autoridades de tránsito. Son autoridades de tránsito en su orden, las siguientes:

- El Ministerio de Transporte
- Los Gobernadores y los alcaldes.
- Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital.

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras. · Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial. (...)".

4.5. LEY 1730 DEL 2014 (JULIO 29)

Por la cual se sustituye el contenido del artículo 128 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Artículo 1°. El artículo 128 de la Ley 769 de 2002, quedo:

Artículo 128. ***Disposición de los vehículos inmovilizados.*** Si pasado un (1) año, sin que el propietario o poseedor haya retirado el vehículo de los patios y no haya subsanado la causa que dio origen a la inmovilización y no esté a paz y salvo con la obligación generada por servicios de parqueadero y/o grúa, la autoridad de tránsito respectiva, deberá:
Publicar por una vez en un periódico de amplia circulación nacional y en el territorio de la jurisdicción del respectivo organismo de tránsito, el listado correspondiente de los vehículos inmovilizados desde hace un (1) año como mínimo y que aún no han sido reclamados por el propietario o poseedor, para que dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la publicación, el propietario y/o poseedor del vehículo se presente a subsanar la causa que dio lugar a la inmovilización y a su vez, cancelar lo adeudado por concepto de servicios de parqueadero y/o grúa y luego se proceda a autorizar la entrega del vehículo.

Vencido este término para reclamar el vehículo, si el propietario o poseedor no han subsanado la obligación por la infracción que dio lugar a la inmovilización y los servicios de parqueadero y/o grúa pendiente, se autoriza al organismo de tránsito para que mediante acto administrativo declare el abandono del vehículo inmovilizado. Acto administrativo que deberá garantizar el derecho a la defensa, conforme a lo establecido en las normas del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Para tal efecto créese la figura de declaración administrativa de abandono, la cual consiste en declarar la renuencia del propietario o poseedor de retirar el vehículo del parqueadero y a su vez, asumir la obligación adeudada por concepto de los servicios prestados por concepto de parqueadero y/o grúa con el correspondiente organismo de tránsito que la declare. Siendo así, el organismo de tránsito podrá proceder a la enajenación del vehículo para sustituirlo por su equivalente en dinero. Y ss.

4.6. LEY 1079 DE 2015 "DECRETO ÚNICO REGLAMENTARIO DE TRANSPORTE"

En el Decreto Único de Transporte, 1079 de 2015, artículo 2.2.1.2.1.3, el cual compila el artículo 4 del Decreto 3109 de 1997, establece los componentes del Sistema enlistando los siguientes: "la infraestructura, predios, equipos, sistemas, señales, paraderos, estaciones e infraestructura vial."
Sección 2, Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) articulo 2.2. 1.2. 2.1 y ss.

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

4.7. LEY 1801 DE 2016 "POR LA CUAL SE EXPIDE EL CÓDIGO NACIONAL DE POLICÍA Y CONVIVENCIA".

ARTÍCULO 89. DEFINICIÓN DE ESTACIONAMIENTO O PARQUEADEROS. Son 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. PARÁGRAFO. Los estacionamientos o parqueaderos ubicados en inmuebles de uso público, como parques, zonas verdes y escenarios deportivos o culturales, sólo podrán ser utilizados para el estacionamiento de vehículos con fines relativos a la destinación de tales bienes.
ARTÍCULO 90. REGLAMENTACIÓN DE LOS ESTACIONAMIENTOS O PARQUEADEROS ABIERTOS AL PÚBLICO. Para el funcionamiento y administración de los estacionamientos o parqueaderos abiertos al público, se observarán los siguientes requisitos:

1. Constitución de póliza de responsabilidad civil extracontractual, para la protección de los bienes depositados y las personas. En el recibo de depósito del vehículo se informará el número de la póliza. compañía aseguradora y el procedimiento de reclamación.
2. Expedir recibo de depósito del vehículo al momento del ingreso, en el que se consigne el número de placa del vehículo y la hora de ingreso.
3. Ofrecer al conductor del vehículo la opción de relacionar bienes adicionales al que deja en depósito.
4. Cumplir con las tarifas establecidas por la autoridad distrital o municipal.
5. Cumplir los requisitos de carácter sanitario, ambiental y de tránsito.
6. Contar con seguridad permanente, y de acuerdo con la clasificación del estacionamiento o parqueadero, con acomodadores uniformados con licencia de conducción y con credenciales que faciliten su identificación por parte de los usuarios.
7. Señalizar debidamente la entrada y la salida de vehículos y demarcar el espacio que ocupa cada vehículo y los corredores de giro y movilidad.
8. Cumplir las exigencias para el desarrollo de actividades económicas.
9. Adecuar o habilitar plazas para el estacionamiento de bicicletas.

4.8. LA LEY 1955 DE 2019 "Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022. Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad"

ARTÍCULO 97. OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE. Modifico el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedo 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:

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

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 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 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.
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.
Notas del Editor
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

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

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.

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 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.

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."

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

4.11. DOCUMENTO CONPES 3756 de 2013

Declara la importancia estratégica del proyecto sistema estratégico de transporte público del municipio Neiva.

4.12. DECRETO 1599 DE 1998 "Por el cuol se reglamenton las disposiciones referentes o la participación en plusvalía de que trata la Ley 388 de 1997".

De los hechos generadores y de la estimación de la piusvalía

Artículo 1°.- La participación en la plusvalía por parte de los municipios y distritos es un mecanismo creado por el artículo 82 de la Constitución Política y desarrollado por la Ley 388 de 1997 con el propósito de garantizar el derecho al espacio público y asegurar el reparto equitativo de las cargas y beneficios de derivados del ordenamiento territorial.

Los concejos municipales y distritales mediante acuerdo de carácter general fijarán las normas para la aplicación de la participación en plusvalía en sus respectivos territorios.

5. MARCO LOCAL

5.1. Normatividad Local

- **5.1.1** **Acuerdo 008 del 2004** por el cual se establecen las normas para la aplicación de la participación en plusvalía en el municipio de Neiva.
- **5.1.2** **Acuerdo 034 de 2013** "Por medio del cual se conceden unas autorizaciones pro tempore al alcalde municipal para la creación y puesta en marcha de una empresa del orden municipal, que será titular de ente gestor de Sistema Estratégico de Transporte Publico SETP del Municipio de Neiva y cuya naturaleza será de la de una sociedad por acciones simplificadas S.A.S. y de distan otras disposiciones".
- **5.1.3** **Acuerdo Municipal 014 de 2017** "Por medio del cual se establecen las normas para la aplicación de la participación en plusvalía en el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones".
- **5.1.4** **Acuerdo Municipal 008 de 2020 "Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo municipal 2020-2023, mandato, ciudadano, territorio de vida y paz"; ver: Numeral 3.5 (pág., 345-348) sistema estratégico de transporte publico SETP.**
- **5.1.5** **Decreto 927 del 2009** "Plan maestro de parqueaderos y estacionamientos en el Municipio de Neiva".
- **5.1.6** **Decreto No. 010 de 2011:** "Por medio del cual se modifica el CAPITULO IV, artículos DECIMO SEXTO al VIGESIMO CUARTO del Decreto 100 de mayo de 2002 y se deroga el Decreto 1147 de noviembre de 2005, y el Decreto 598 de 2009".
- **5.1.7** **Decreto No. 0037 de 2011**: "Por medio del cual se modifica y adiciona el artículo primero del Decreto 010 de 2011."
- **5.1.8** **Decreto No. 164 de 2013:** "Por medio del cual se adoptan medidas para el tránsito de vehículos tipo motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros, cuatrimotos en el Municipio de Neiva".
- **5.1.9** **Decreto Municipal 948 de 2013** "Adoptó la implementación del SETP para la ciudad de Neiva. Además, plantea los objetivos del SETP, así como la declaración de vacancia de Rutas, los indicadores de servicio, y el plan de acción que prevé la fase Preoperativa y las fases de renovación total y parcial".

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

5.1.10 **Decreto Municipal 535 de 2014** "congeló la capacidad transportadora con base en las tarjetas de operación vigente de las empresas de transporte público colectivo, habilitadas en la ciudad de Neiva".

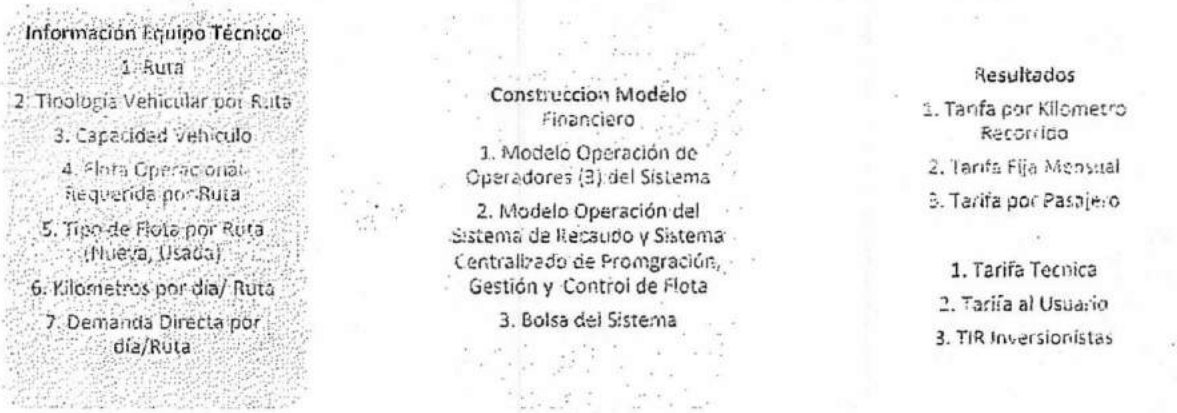
5.1.11 **Decreto Municipal 1047 de 2014** "Ordenó a las empresas prestadoras de servicio público de transporte colectivo la implementación de los sensores de registro y control en cada uno de los vehículos. con el propósito de registrar el número de pasajeros que suben y bajan de los vehículos.

5.1.12 **Decreto Municipal 1060 de 2014** "Se implementó de acuerdo a las facultades que el municipio tiene como autoridad de transporte, con base en la Ley 336 de 1996 y el Decreto 170 de 2001, un periodo de transición comprendido entre la adopción del SETP y la entrada en operación del mismo".

5.1.13 **Decreto 0204 de 2019** "Por el cual se fijan las tarifas para el servicio de parqueaderos clases "A", "B", y "C" en la ciudad de Neiva".

5.1.14 **Decreto 0809 de 2020 "**Por el cual se reglamenta, precisa y desarrollan las condiciones de adopción, Implementación, operación y control del Sistema Estratégico de Transporte Público para el municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones".

6. APARTES DEL ESTUDIO DE ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, LEGAL Y FINANCIERA DEL SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANPORTE - SETP DE LA CIUDAD DE NEIVA REALIZADO POR EL CONSORCIO CAL Y MAYOR IKON.



La Gráfica, indica los tres pasos del proceso general de modelación financiera del Sistema. Inicialmente el diseño técnico presenta los resultados operacionales del sistema de transporte, para cada ruta modelada, expresados en tipologías vehiculares, cantidad de vehículos por tipología, kilómetros recorridos, y demanda estimada. Una vez recibida la información del equipo técnico, el equipo financiero realiza el costeo de adquisiciones (CAPEX) junto con su financiación (CFIN), y el costeo de la operación y administración de los componentes (OPEX). Este costeo es reflejado en la proyección de estados financieros.

Finalmente, en el tercer paso se establece la tarifa técnica del sistema, la tarifa al usuario, y se hallan los valores de remuneración a cada agente y las tasas de retorno obtenidas.

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresion diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

4.9. CIRCULAR CONJUNTA "SOSTENIBILIDAD DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE MASIVO, INTEGRADO Y ESTRATÉGICO", DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE, MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO, SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE, PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN, DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN. SEPTIEMBRE 30 DE 2016".

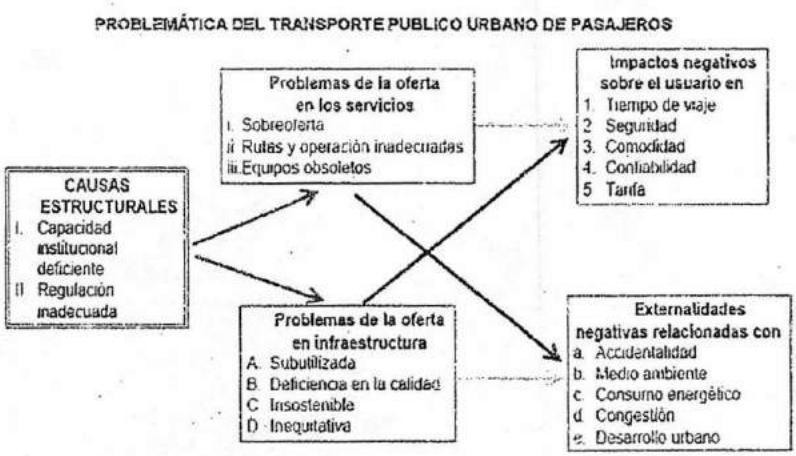
El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Departamento Nacional de Planeación, la Superintendencia de Puertos y Transporte y la Procuraduría General de la Nación (en adelante, las "Autoridades Competentes") suscribieron la "CIRCULAR CONJUNTA – SOSTENIBILIDAD DE LOS SISTEMAS MASIVO, INTEGRADO Y ESTRATÉGICO" el día treinta (30) de septiembre de 2016 (en adelante, la "Circular Conjunta"), con el fin de plantear algunas recomendaciones y acciones que permitan la continuidad y sostenibilidad de estos sistemas.

En este contexto, las Autoridades Competentes, dando alcance al PND, les solicitaron a las alcaldías municipales la creación de un plan de acción que comprendiera los siguientes ejes:

a. Evaluación del servicio
b. Plan de choque
c. Plan de mejoramiento
d. Reestructuración técnica, legal y financiera e. Gobierno corporativo

4.10. DOCUMENTO CONPES 3167 DEL 2002.

Define una política orientada a mejorar las condiciones de prestación del servicio de transporte público urbano de pasajeros, en atención a que existe problemas estructurales definidos especialmente en la Sobre oferta de parque automotor, deficiencia en la infraestructura de operación, concentración de servicios, guerra del centavo y debilidades en las estructuras empresariales que generan contaminación, accidentalidad y una recurrente mala prestación del servicio.



De lo anterior el gobierno nacional en implementación de las políticas para impulsar las CIUDADES AMABLES, expidió el documento CONPES 3756 de 2013, que le da viabilidad a la implementación del Sistema Estratégico de Transporte público Colectivo, en la ciudad de Neiva.

Tarifa Técnica: corresponde a la sumatoria de los valores de remuneración de cada agente, expresada en unidad de pago (es decir, en el pago que hace cada usuario). Para lo anterior, es necesario obtener la equivalencia entre el valor de remuneración de cada agente, y la unidad de pago de la tarifa base usuario.
Tarifa Usuario: corresponde al valor que pagan los grupos de usuarios por acceder al sistema, según las características del viaje diseñadas en el componente técnico.

RESUMEN ESCENARIOS DEL ANALISIS DE SENSIBILIDAD

Con base en los escenarios obtenidos previamente, la Tabla 181 presenta los resultados principales relacionados a la tarifa. costos e ingresos adicionales del sistema. y valor del Fondo de Sostenibilidad para cada uno de los escenarios propuestos.

En todos los escenarios se presenta el costo total del Ente Gestor (denominada como columna B) que se deberá financiar con fuentes adicionales, el cual permanece constante en los diferentes escenarios al no considerarse variaciones en su estructura operativa, destacando que estos gastos y costos del Ente Gestor deben asumirse con recursos del municipio y/o otras fuentes de financiación. Igualmente, mediante otras fuentes de financiación y/o aportes del municipio se debe cubrir la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa actual actualizada, denominados como recursos requeridos para la operación (columna A), garantizando la sostenibilidad del Sistema.

En tal virtud, los aportes totales del municipio corresponden a la suma de los costos del ente gestor y los recursos requeridos para la operación (columna C). En todos los escenarios, exceptuando el número 11, se incluyen los costos de mantenimiento tecnológico después de los tres años de garantía inicial establecidos en el numeral 5.3.2.9, resaltando que el escenario 12 presenta una solución tecnológica alternativa conforme se indica en el respectivo numeral 8.12 y en el informe de estructuración tecnológica.

Finalmente, se incluyen costos eventuales de desintegración, reiterando que no existe ningún derecho adquirido ni obligación de realizar estos pagos y como tal no es la recomendación de la estructuración reconocer los mismos.

De acuerdo con los resultados expuestos en la tabla mencionada, se concluye que el escenario base requeriría un aporte por $203.102 millones de pesos durante los trece años de análisis para cubrir los costos operacionales, lo cual debería ser cubierto con aportes del municipio y/o fuentes de financiación adicionales; adicionalmente, la ciudad deberá aportar otros $49.882 millones de pesos durante los trece años por concepto de la operación del Ente Gestor, para un total de fondos requeridos por valor de $252.984 millones de pesos.

En comparación con el escenario base, se destaca que los cambios en los esquemas de remuneración (escenarios 1 y 2) no representan ahorros significativos en los recursos adicionales requeridos para garantizar la sostenibilidad del Sistema, mientras que en el escenario de un único operador de transporte (escenario 3) se lograría reducir el fondo total a $192.710 millones de pesos (incluyendo los costos del ente gestor), si bien no se recomienda que la operación sea realizada por un único operador de acuerdo con las consideraciones expuestas en la estructuración legal. De otro lado, es importante señalar que la inclusión de flota a gas no solo es favorable en términos medioambientales sino en términos económicos, pues representa un ahorro de $4.000 millones en el fondo de sostenibilidad en comparación con la compra de flota a diésel (escenario 4).

Así mismo, se destaca la importancia que tiene la implementación de medidas de control al mototaxismo para reducir el déficit operacional (escenario 5), tal que se estima una reducción de aproximadamente el 45% en los aportes requeridos para el municipio y se destaca que en estas condiciones de demanda se lograría la sostenibilidad del sistema con los ingresos tarifarios y las fuentes adicionales de cobro por estacionamiento y plusvalía. Así, más allá de buscar fuentes de financiación, el municipio deberá adelantar medidas para el control del mototaxismo en aras de lograr la sostenibilidad del Sistema. De hecho, si la tarifa base proyectada para los escenarios con restricciones por mototaxismo aumentara $100 más que el aumento por inflación a partir del año 2022, el fondo para los escenarios B y F disminuiría en 29% y 21%, respectivamente; este aumento solo se podría dar ante un mejor nivel de servicio del SETP y el control al mototaxismo.

En términos del impacto que tiene el diseño operacional en la sostenibilidad financiera vale la pena destacar que, de no realizarse la optimización propuesta por la estructuración técnica (mejorando incluso la calidad del servicio) el fondo requerido ascendería a $579.200 millones (escenario 7), lo que representa aproximadamente el doble de lo requerido para el escenario base. De otra parte, si se llegase a presentar un incremento en la demanda durante el periodo de trece años de operación naturalmente se requerirán mayores costos por inversión adicional en flota, sin embargo, el incremento de ingresos al captar mayor demanda es superior al incremento de costos por inversión de flota adicional para garantizar un nivel de servicio adecuado, conforme se puede observar al comparar el escenario 8 con el escenario base.

Seguidamente, los escenarios 9 y 10 de cofinanciación de flota con recursos CONPES presentan respectivamente una reducción del 60% y 75% del fondo de sostenibilidad con respecto al escenario base, reiterando que la diferencia entre ambos escenarios obedece a la cantidad de operadores de transporte, siendo recomendable que sean tres operadores de acuerdo con el análisis jurídico y técnico presentado en la estructuración legal. En cualquier caso, resulta claro que la cofinanciación de flota a través de recursos CONPES le permitiría a la ciudad alcanzar la sostenibilidad operacional del Sistema únicamente con las fuentes adicionales propuestas por el equipo estructurador. En relación con la cofinanciación de flota con recursos CONPES es importante señalar que aún se requiere un paso previo de reglamentación sobre cómo sería este esquema de vinculación por parte del Gobierno Nacional antes de que la ciudad lo pueda implementar, siendo un estado deseable, pero que requiere de una gestión preliminar antes de poder materializarlo. Adicionalmente, de los tres escenarios de cofinanciación de flota evaluados se recomienda el escenario 12, pues si bien requiere $20 mil millones adicionales en los trece años de operación para el fondo de sostenibilidad en comparación con el escenario 9, es más factible incorporar la inversión en flota como elemento cofinanciable si se disminuye la inversión inicial en tecnología, conforme se describe en la estructuración técnica en el escenario de solución tecnológica alterna. Finalmente, más allá de presentar un déficit superior, no se recomienda el escenario de incluir en la tarifa el mantenimiento tecnológico (escenario 11) por las implicaciones que tendría cambiar el esquema tarifario durante la ejecución del proyecto (inicialmente no se requeriría ese agente tarifario por la garantía) y las facilidades para contratar directamente con el proveedor por parte del Municipio.

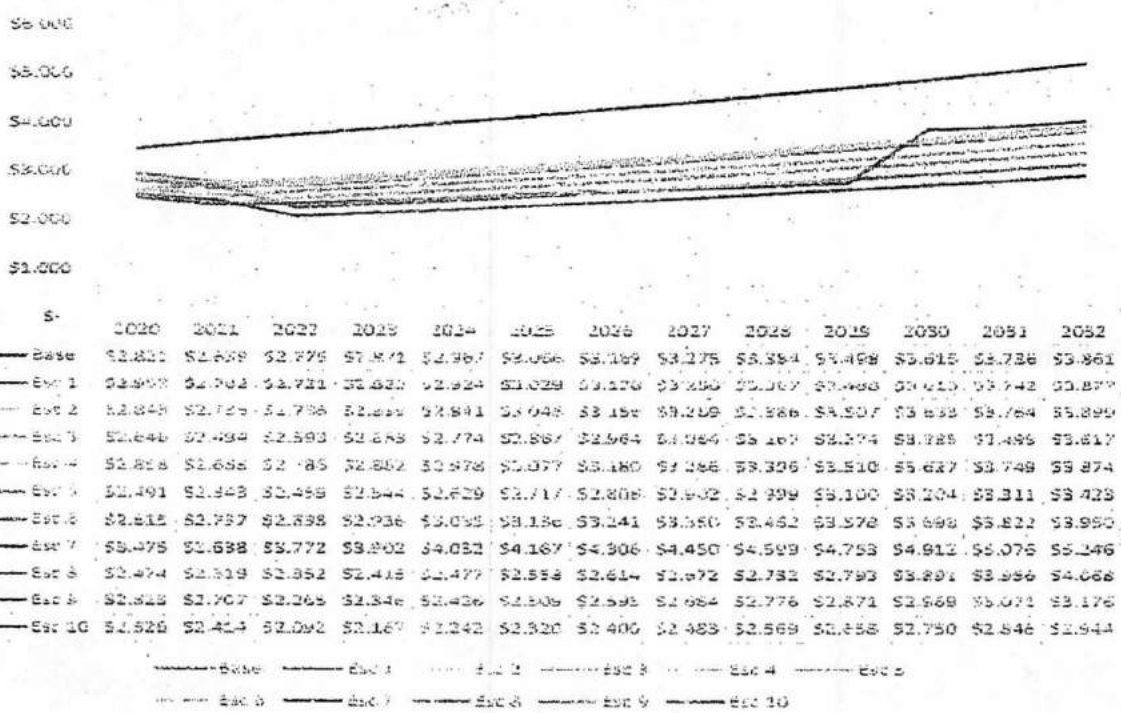
La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

Tabla 101. Resumen de los Escenarios propuestos

Esc.	Proyección demanda	Demanda anual	No. Operadores	Redundancia Mínima	Gas	Pista CONPES	Tasa (anual)	Esquema remuneración	Selección tecnología	Precio de Bolsa (3MM COP)	Precio promedio ofertas (3MM COP)	Precio de ofertas eficientes (3MM COP) (A)	Costo Fijo Base (3MM COP) (B)	Total Reporte (A-B)	Tarifa usuario (COP) (2072)	Cobro Remanente (3MM COP)
Base	Constante	23,516,603	2 Fase 1 tecnología	No	Si	No	15	Variable + Fijo	Base	$717,763	$949,287	$783,102	$49,882	$252,984	$2,200	$22,000
1	Constante	23,516,603	2 Fase 1 tecnología	No	Si	No	15	Variable	Base	$737,155	$939,640	$801,455	$49,882	$251,337	$2,755	$12,603
2	Constante	23,516,603	3 Fase 1 tecnología	No	Si	No	15	Fijo	Base	$737,155	$941,367	$804,181	$49,882	$254,059	$2,750	$12,600
3	Constante	23,516,603	1 Fase 3 Tecnologías	No	Si	No	15	Variable + Fijo	Base	$737,162	$939,618	$797,436	$49,882	$250,733	$2,800	$12,600
4	Constante	23,516,603	3 Fase 1 tecnología	No	No	No	15	Variable + Fijo	Base	$737,155	$941,432	$807,208	$49,882	$257,108	$2,800	$12,600
5	Constante	36,43...,644	3 Fase 1 tecnología	Si	Si	No	5	Variable + Fijo	Base	$801,329	$1,007,067	$814,007	$49,882	$764,099	$2,50	$12,600
6	Constante	10,870,102	3 Fase 1 tecnología	No	Si	No	15	Variable + Fijo	Base	$810,740	$1,063,676	$845,075	$49,882	$795,193	$3,650	$12,600
7	Constante	23,516,603	3 Fase 1 tecnología	No	Si	No	5	Variable + Fijo	Base	$704,575	$1,284,152	$820,313	$49,882	$770,430	$4,800	$12,600
8	Creciente	32,078,555-28,431,644	3 fase 1 tecnología	Si	Si	No	15	Variable + Fijo	Base	$954,414	$1,092,482	$138,068	$49,882	$187,950	$3,400	$12,600
9	Constante	23,516,603	3 Fase 1 tecnología	No	Si	Si	15	Variable + Fijo	Base	$737,160	$787,167	$50,701	$49,882	$100,584	$2,300	$12,603
10	Constante	23,516,603	1 fase 3 tecnología	No	Si	Si	15	Variable + Fijo	Base	$710,624	$726,152	$15,528	$49,882	$65,410	$2,100	$12,600
11	Constante	23,516,603	3 Fase 1 tecnología	No	Si	No	15	Variable + Fijo	Base	$737,160	$873,920	$136,134	$49,882	$186,016	$2,500	$12,600
12	Constante	23,516,603	3 fase 3 tecnología	No	Si	Si	15	Variable + Fijo	Arbitral	$737,155	$807,649	$70,495	$49,882	$120,377	$2,100	$12,600

Fuente: Elaboración Propia

Grafica 47. Tarifa Técnica por Escenario



Fuente: Elaboración Propia

La Tabla 182 presenta la rentabilidad de la inversionista percibida por cada uno de los agentes del sistema. Cabe resaltar que cada uno de los escenarios fue cerrado para satisfacer los CFIN del sistema, los cuales incluyen la rentabilidad del inversionista con base en Costo del Equity (18.02%), calculado en la sección 5.5.5, tanto para los operadores como para el Operador Tecnológico. En algunos escenarios, el valor de la rentabilidad supera el valor del Costo del Equity, pues al cerrar el modelo financiero considerando el principio de sostenibilidad (No existan faltantes de Caja), la rentabilidad para un operador puede exceder el costo del Equity estimado, lo que se ve reflejado en los resultados obtenidos a continuación:

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

Tabla 182. Rentabilidades para el inversionista por Escenario y Agente

Agente	Base	Esc 1.	Esc. 2	Esc. 3	Esc. 4	Esc. 5	Esc. 6	Esc. 7	Esc. 8	Esc. 9	Esc. 10	Esc. 11	Esc. 12
Operador 1	18.26%	18.03%	18.02 %	18.26 %	18.02%	18.26%	18.05%	18.05%	18.26%	18.02%	18.05 %	18.2%	18.02%
Operador 2	18.02%	18.02%	18.02 %		18.02%	18.02%	18.02%		18.02%	18.02%		18.0%	18.02%
Operador 3	18.02%	18.04%	18.02 %		18.02%	18.02%	18.02%		18.02%	18.02%		18.0%	18.02%
Tecnologia	18.51%	18.51%	18.51 %	18.51 %	18.51%	18.45%	19.17%	18.25%	18.18%	18.51%	18.51 %	18.2%	18.35%

Fuente: Elaboración Propia

Tabla 183. VPN por escenario y Agente - Cifras en Millones de pesos

Agente	Base	Esc 1.	Esc. 2	Esc. 3	Esc. 4	Esc. 5	Esc. 6	Esc. 7	Esc. 8	Esc. 9	Esc. 10	Esc. 11	Esc. 12
Operador 1	$5,728	$5,772	$5,782	$ 14,436	$5,317	$6,153	$9,164	$17,605,	$5,552	$3,229	$6,002	$5,272	$3,231
Operador 2	$6,570	$6,696	$6,547		$6,508	$ 6,995	$11,710		$3,860	$2,471		$6,569	$2,474
Operador 3	$4,145	$4,326	$4,379		$3,975	$ 4,503	$ 6,615		$2,736	$2,987		$4,144	$2,989
Tecnologia	$1,588	$1,588	$1,588	$1,588	$1,588	$ 1,581	$ 1,377	$1,261	$1,551	$1,588	$1,588	$2,632	$2,258

Fuente: Elaboracion Propia

Márgenes de Rentabilidad

La Tabla 184 presenta los márgenes promedio para cada agente por cada escenario durante el periodo de proyección contemplado. Con base en este criterio, el escenario que presenta unos mejores porcentajes de rentabilidad son los escenarios 6, 8 y 5, por sus altos niveles de demanda. Por su parte el escenario base cuenta con unos márgenes mayores a los del Escenario 4, pues la flota presenta una disminución en su gasto de combustible debido al cambio de tipología presentado de Diésel a Gas. Lo anterior se ve reflejado en incrementos de los márgenes EBITDA para cada Operador de aproximadamente 2 puntos porcentuales.

Tabla 184. Margenes Promedio por Escenario y Agente

Agente	Base	Esc 1.	Esc. 2	Esc. 3	Esc. 4	Esc. 5	Esc. 6	Esc. 7	Esc. 8	Esc. 9	Esc. 10
Margen EBITDA	23%	23%	23%	22%	21%	24%	30%	27%	25%	4%	4%
Margen EBITD	16%	16%	16%	15%	15%	16%	21%	18%	17%	4%	4%
Margen Neto	9%	9%	9%	8%	8%	9%	11%	12%	10%	2%	2%
Margen EBITDA	23%	24%	23%	N/A	22%	24%	31%	N/A	28%	5%	N/A
Margen EBITD	16%	16%	16%	N/A	16%	16%	21%	N/A	20%	4%	N/A
Margen Neto	9%	9%	8%	N/A	8%	9%	11%	N/A	11%	2%	N/A
Margen EBITDA	16%	17%	17%	N/A	15%	18%	25%	N/A	22%	5%	N/A
Margen EBITD	12%	12%	12%	N/A	11%	13%	18%	N/A	16%	4%	N/A
Margen Neto	6%	7%	7%	N/A	6%	7%	9%	N/A	11%	2%	N/A
Margen EBITDA	10%	10%	10%	10%	10%	9%	10%	10%	9%	10%	10%
Margen EBITD	7%	7%	7%	7%	7%	6%	7%	7%	6%	7%	7%
Margen Neto	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%

Fuente: Elaboración Propia

Finalmente, es importante mencionar que la caída de los márgenes en los escenarios 8.8 y 8.9, se ve explicada por la disminución en los valores remuneratorios ocasionada por la exclusión del CAPEX de flota en dichos valores. No obstante, este escenario al igual que los 7 restantes, están estructurados con el fin de que los operadores obtengan una rentabilidad de mínimo 18.02% efectivo anual.

Tiempo de Recuperación Inversión

La Tabla 185 presenta el tiempo que tarda el inversionista en recuperar su inversión en meses. Cabe resaltar que el plazo mínimo para empezar a recibir utilidades para cada uno de los operadores es a partir del 5 año de operación, pues por los criterios de bancabilidad, un plazo menor es poco probable encontrarlo actualmente en el mercado financiero para el sector de transporte público.

Como se puede observar en la tabla expuesta a continuación, el escenario 6 es el escenario que más tarde recupera su inversión, pues su costo es superior a los otros escenarios por la captura de la demanda del mototaxismo, y el comportamiento creciente de la demanda, que a su vez generan un incremento en la oferta (flota) en diferentes momentos del horizonte de proyección.

Por otra parte, los escenarios 8.5, 8.9 y 8.10 son los que recuperan más rápidamente la inversión de los operadores en promedio, pues por un lado, el escenario 8.5 tiene un nivel de demanda mayor que se mantiene constante a lo largo del periodo de proyección, y no incluye etapa de transición, lo que a su vez implica que la inversión se realiza desde el primer momento, y los indicadores de servicio también mejoran al momento de la implementación, mientras que por otro, los escenarios 8.9 y 8.10 asumen que el CAPEX de la flota no se financia vía tarifa, si no que por el contrario está financiación se realiza con recursos CONPES, por lo que su inversión es menor y se recupera más rápidamente.

Tabla 184. Márgenes Promedio por Escenario y Agente

Agente	Base	Esc 1.	Esc 2	Esc 3	Esc 4	Esc 5	Esc 6	Esc 7	Esc 8	Esc 9	Esc 10
Margen EBITDA	23%	23%	23%	22%	21%	24%	30%	27%	25%	4%	4%
Margen EBITD	16%	16%	16%	15%	15%	16%	21%	18%	17%	4%	4%
Margen Neto	9%	9%	9%	8%	8%	9%	11%	12%	10%	2%	2%
Margen EBITDA	23%	24%	23%	N/A	22%	24%	31%	N/A	28%	5%	N/A
Margen EBITD	16%	16%	16%	N/A	16%	16%	21%	N/A	20%	4%	N/A
Margen Neto	9%	9%	8%	N/A	8%	9%	11%	N/A	11%	2%	N/A
Margen EBITDA	16%	17%	17%	N/A	15%	18%	25%	N/A	22%	5%	N/A
Margen EBITD	12%	12%	12%	N/A	11%	13%	18%	N/A	16%	4%	N/A
Margen Neto	6%	7%	7%	N/A	6%	7%	9%	N/A	11%	2%	N/A
Margen EBITDA	10%	10%	10%	10%	10%	9%	10%	10%	9%	10%	10%
Margen EBITD	7%	7%	7%	7%	7%	6%	7%	7%	6%	7%	7%
Margen Neto	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%

Tabla 185. Tiempo de Recuperación (meses) por Escenario y Agente

Agente	Base	Esc. 1	Esc. 2	Esc. 3	Esc. 4	Esc. 5	Esc. 6	Esc. 7	Esc. 8	Esc. 9	Esc. 10	Esc. 11	Esc. 12
Operador 1	99	99	99	99	99	99	87	99	111	68	75	99	68
Operador 2	87	87	99		87	87	87		135	87		87	87
Operador 3	99	99	99		99	99	87		135	68		99	68
Tecnología	123	123	123	123	123	123	123	123	123	123	123	111	111

Fuente: Elaboración Propia

CONCLUSIONES

• A partir del diseño operacional y legal se ha estructurado el diseño financiero para el SETP de Neiva, observando los principios de sostenibilidad, costeabilidad y bancabilidad.

• El diseño presentado del escenario base recoge los resultados de distintas interaciones, buscando el sistema con el menor costo posible que cumpla con características mínimas de prestación de servicio e indicadores de calidad.

• El escenario base recomendado supone 5 agentes: o 3 operadores de transporte y patio (uno por cada patio); o 1 operador tecnológico; o 1 fiducia de administración de recursos.

• Para cada agente, se ha establecido un mecanismo de remuneración que cubra sus costos de inversión (CAPEX), costos de operación y administración (OPEX) y costos financieros de deuda y capital invertido, observando el criterio de bancabilidad. o En el caso del agente de transporte su remuneración consiste en un pago por kilómetro recorrido y un pago mensual por bus vinculado (según el diseño operacional aprobado) o En el caso del agente tecnológico se estima un pago por pasajero o En el caso del agente fiduciario se aplica un porcentaje fijo sobre los ingresos del sistema.

• La agregación de los valores de remuneración supone la tarifa técnica del sistema, observando el principio de costeabilidad, a partir de la inclusión de elementos, funciones y/o agentes al diseño.

• La tarifa técnica obtenida como resultado es superior a la tarifa actual del usuario, lo que supone la necesidad de recursos adicionales para cubrir la diferencia, bajo el principio de sostenibilidad. Dada que la capacidad de pago de la población se encuentra por debajo de la tarifa técnica, se propone la destinación de aportes por parte del municipio para cubrir el déficit por la implementación del SETP.

• Los aportes del municipio pueden disminuirse al implementar fuentes adicionales, dentro de las cuales se han identificado las más relevantes: o Plusvalía. o Implementación de zonas azules y contribución de estacionamientos fuera de vía.

• Sin aportes del municipio o de otras fuentes adicionales ciertas, no se garantiza la sostenibilidad del sistema.

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

• A pesar de haber descargado de la tarifa técnica una gran cantidad de componentes del sistema debido a la reasignación de recursos disponibles del CONPES destinados para la infraestructura (tales como CAPEX del componente tecnológico y de adecuación de patios), el sistema arroja resultados de tarifa técnica que excede la capacidad de pago de la demanda estimada. A pesar de las iteraciones tanto de diseño técnico como del diseño financiero, el sistema se encuentra optimizado y aun así no es sostenible.

• La principal razón de la insostenibilidad observada es el nivel de demanda actual 44, el cual no es suficiente para alcanzar el punto de equilibrio del sistema 45. Se recomienda enfáticamente al ente gestor lograr implementar acciones que incrementen la demanda, atacando las fuentes de transporte informal (mototaxismo).

• Tiene mayor impacto destinar recursos a fortalecer la demanda del sistema que a cubrir el faltante o financiar directamente elementos o componentes del SETP (Excepto en el caso en que la flota si pudiera ser adquirida con recursos del CONPES). Destinar recursos para cubrir el déficit de la operación, o destinar recursos para adquisición de infraestructura tecnológica o de transporte, no resuelve en el largo plazo la insostenibilidad del sistema.

• Los recursos contemplados para cubrir el déficit entre los ingresos operacionales del sistema y los pagos a los agentes no incluyen otros conceptos no cargados a la tarifa técnica, como la desintegración de la flota actual ni el costo del ente gestor. La entidad debe adicionar a las necesidades de financiación de los anteriores conceptos.

7. ANÁLISIS DE FUENTES DE FINANCIACIÓN FET – SETP NEIVA

7.1. INGRESOS POR MULTAS Y SANCIONES POR INFRACCIONES DE TRANSITO (COMAPRENDOS)

LEGALIDAD

De acuerdo a la Ley 769 de 2002 en su Artículo 2, define ***Comparendo: Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción; y en su Artículo 160. DESTINACIÓN. De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios y los particulares en quienes se delegue y participen en la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas.***

De igual manera la Ley 1955 del 2019 "PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2018 – 2022" Pacto por Colombia, pacto por la equidad" en su ARTICULO 97 **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:

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

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.

ESTADISTICA COMPARENDOS 2014- 2019

AÑO	COMPARENDOS REALIZADOS	COMPARENDOS PAGADOS	%	COMPARENDOS NO PAGADOS	%	VALOR INGRESO COMPARENDOS
2014	29694	14453	47 %	15.241	53	3.999.908.317
2015	39873	18026	45 %	21.847	55	5.311.845.104
2016	36597	17520	48 %	19.077	52	5.404.271.254
2017	35155	17061	49 %	18.094	51	5.210.850.456
2018	41954	22395	53 %	19.559	47	6.660.117.493
2019	35946	18042	50 %	17.904	50	5.758.692.472
Total	**219.219**	**107.497**		**111.722**		**32.345.685.096**

Fuente. Secretaría de Movilidad de Neiva

Del periodo analizado **2014 – 2019**, se observa que la Secretaría de Movilidad de Neiva realizó **219.219** comparendos, de los cuales se cancelaron un total de **107.497** que corresponden a unos ingresos de **$32.345.685.096**.

ESTADISTICA DE COMPARENDOS PREESCRITOS Y EXONERADOS

AÑO	PRESCRITOS		EXONERADOS	
	CANT	VALOR	CANT	VALOR
2018	4498	1.436.266.661	416	633.749.851
2019	5834	1.959.387.403	929	925.183.329
	10.332	**3.395.654.064**	**1345**	**1.558.933.180**

Fuente. Secretaría de Movilidad de Neiva

En este periodo de análisis, se observa que se prescribieron 14.902 comparendos y se exoneraron 3.000, para un total de 17.302 comparendos no cobrados.

Si observamos, en términos económicos los años 2018 y 2019 en estos ítems tenemos 10.332 comparendos prescritos, que de haberse cobrado debidamente se tendría unos ingresos de **$3.395.654.064** y 1.345 comparendos por exoneración que de haberse cobrado debidamente se tendría unos ingresos de **$1.558.933.180**, estos dos ítems suman **11.677** comparendos, que en términos económicos sumarían **$4.954.587.244**

COMPORTAMIENTO Y ANALISIS DE CARTERA POR COMPARENDOS

AÑO	VALOR CARTERA	VARIACION EN CIFRAS	VARIACION PORCENTUAL
2014	39.955.000.307		
2015	46.372.720.377	6.417.720.070	16
2016	51.842.910.115	5.470.189.738	12
2017	58.313.050.679	6.470.140.564	12
2018	66.024.549.366	7.711.498.687	13
2019	73.787.459.756	7.762.910.390	12

Fuente. Secretaria de Movilidad de Neiva

Se observa que la cartera de comparendos en el periodo analizado viene sufriendo un incremento anual promedio del 13%. Por otro lado, también se observa que cada año la misma se afecta de forma negativa por prescripción de comparendos. A manera de ejemplos citamos los años 2018 y 2019 se prescribieron 10.332, que llevados a valor económico da $ **3.395.654.064**

ESTADISTICA DE COMPARENDOS AÑO 2020

MES/AÑO	2020																				SALDO CARTERA		
						Prescritos		Ubicado de conductor		COMPARENDOS													
	TOTAL RECAUDO $	Comisiones, intereses y Cursos recaudo local	Comparendos Recaudo Externo	No. Comp	Nuevo	Cantos	Montos	Inicial	Historicos	Prescritos Cant/Valor		Exonerados Cant/Valor		Financiados	Mandamientos Elaborados	Pagados	Numero Reg Activos	Saldo	Elaborados vs pagados
ENERO	823.869.502,00 $	275.592.632,00	57.276.293,00	2013	702	259	53	874	823	-	-	26	102.891.300	95	-	579	169.167	74.131.832.085	57
FEBRERO	875.053.068,00 $	346.456.347,00	60.067.743,00	2224	1591	248	61	838	825	227	227.591.605	127	127.665.259	126		925	169.926	74.558.209.885	44
MARZO	597.031.915,00 $	251.153.544,00	44.815.088,00	2475	1396	153	2-	567	485	170	130.937.910	54	67.294.253	94	3.457	693	167.956	75.978.919.055	24
ABRIL	339.981.811,00 $	259.652.774,00	5.162.112,00	1489	1840	9	0	1	16	9	63.316.084	31	37.101.652	6	-	621	165.117	76.969.330.125	26
MAYO	522.350.802,00 $	520.987.993,00	14.650.359,00	4406	2295	100	23	18	147	53	8.329.984	16	8.358.360	25	-	1.220	167.295	78.038.907.946	28
JUNIO	1.057.570.643,00 $	593.724.830,00	105.250.240,00	4819	3748	343	14	437	939	65	66.490.682	31	24.634.483	8	-	2.218	170.423	78.845.565.851	48
JULIO	1.369.663.941,00 $	761.532.595,00	159.337.590,00	6172	1553	192	23	910	995	111	40.794.161	62	83.616.559	4	-	3.359	173.879	81.377.834.170	54
AGOSTO	1.159.752.358,00 $	730.652.073,00	166.952.515,00	4798	913	384	22	937	903	373	94.958.998	47	86.069.063	1		3.215	174.401	82.196.038.317	67
SEPTIEMBRE	1.130.634.458,25 $	905.367.393,25	161.826.428,00	6316	788	161	20	734	926	433	287.426.551	-	-	72	-	2.984	174.249	82.374.149.297	82
OCTUBRE	1.366.793.601,00 $	854.560.614,00	168.331.633,00	4963	1011	439	76	815	846	324	216.353.631		-	332	-	3.343	173.869	82.883.344.275	67
NOVIEMBRE	1.440.452.662,00 $	895.719.171,50	147.339.700,00	4894	1553	251	28	724	825	474	177.880.241	2	677.100	113	-	3.561	174.056	83.203.120.666	81
DICIEMBRE	1.871.151.150,00 $	1.328.661.787,50	277.515.631,00	3453	1153	529	12	861	975	445	264.486.373	8	2.428.583	144	-	4.692	171.510	82.351.867.273	138
TOTALES	12.605.504.721,25 $	7.233.799.825	1.389.125.642	45.432	18.491	2.864	275	7.435	7.856	2.459	1.452.746.044	391	498.746.571	796	3.457	29.587			

Fuente: secretaria de movilidad

En el año 2020, ingresaron por comparendos $8.617.914.770 que corresponde a un total de 45.432 comparendos. De igual manera, se encuentran 2.459 comparendos prescritos por un valor de $1.452.746.044 y se exoneraron 391 comparendos por un valor de $ 498.746.571.
A 31 de diciembre de 2019 el valor de cartera era de $ 74.131.832.085 y a 31 de diciembre de 2020 pasó a $ 82.351.867.273, se observa un incremento de $ 8.220.035.188 que equivale al 10%, (Esta cartera obtuvo los beneficios de la Ley 2027 de 2020).

CONCLUSIÓNES: 1. En temas presupuestales y de ingresos, tener en cuenta el marco fiscal de mediano plazo del Municipio de Neiva, y el plan de desarrollo municipal 2020-2023. por tal razón, los ingreso por multas y sanciones por infracciones de tránsito – (comparendos), se tendrá en cuenta, el superávit de ingresos presupuestados para las vigencias fiscales de los años 2021, 2022 y 2023.

2. A partir del año 2024, en la reglamentación del FET, se tendrá en cuenta lo previsto en el art 97 Ley 1955 de 2019, en lo referente a % de ingresos por multas y sanciones por infracciones de transito (comparendos) para ser destinado a fortalecer la financiación del FET – SETP Neiva, de igual manera en los futuros planes de desarrollo municipales.

7.2. PLUSVALIA

Se define genéricamente, como el aumento del valor comercial de un bien inmueble, por alguna acción del Estado, es decir, por razones distintas al trabajo o a la actividad productiva de su propietario o poseedor.

LEGALIDAD

El Municipio de Neiva inició el proceso legal de Plusvalía, mediante Acuerdo Municipal 008 de 2004 "Por el cual se establecen las normas para la aplicación de la participación en plusvalía en el Municipio", este acuerdo se aprobó de conformidad con la Ley 388 1997 Decreto Nacional 1599 de 1998 y demás normas legales. Sin embargo, las administraciones de la época, no consideraron darle aplicación en su momento a este acuerdo.

Mediante Acuerdo Municipal 014 del 30 de agosto de 2017 "Por medio del cual se establecen las normas para la aplicación de la participación en plusvalía en el Municipio de Neiva y se dictan otras disposiciones", este acuerdo se aprobó de conformidad con la Ley 388 1997, Decreto Nacional 1599 de 1998 y demás normas legales.

Artículo 1. PLUSVALIA. Se define genéricamente, como el aumento del valor comercial de un bien inmueble, por alguna acción del Estado, es decir, por razones distintas al trabajo o a la actividad productiva de su propietario o poseedor.
PARTICIPACION EN PLUSVALÍA. Es el instrumento que establece la ley para que los propietarios participen al Estado, en este caso representado por el Municipio de Neiva, del mayor valor o plusvalía que obtienen los bienes inmuebles resultante de la acción urbanística o hechos generadores.

ARTICULO 2. SUJETO ACTIVO. El sujeto activo de la participación de plusvalía es el Municipio de Neiva, a quien le corresponde, a través de la administración tributaria Municipal la administración, recaudo, determinación, discusión, devolución y cobro de la misma.

ARTICULO 3. SUJETOS PASIVOS. Estarán obligados a la declaración y pago de la participación en plusvalías derivadas de la acción urbanística y construcción de obras de infraestructura en el Municipio de Neiva, los propietarios o poseedores de los inmuebles respecto de los cuales se configure el hecho generador.

ARTICULO 8. TARIFA DE PARTICIPACION. El porcentaje de participación en plusvalía de que trata el Acuerdo será: El 30% desde el 01 de enero de 2018 al 31 de diciembre de 2022, el 35% a partir del 01 de enero del año 2023 y hasta el 31 de diciembre del año 2025 y el 40% a partir del 01 de enero del año 2026 en adelante, conforme a la regulación establecida en la normatividad vigente aplicable.

ARTICULO 14. DESTINACIÓN DE LOS RECURSOS PROVENIENTES DE LA PARTICIPACION EN PLUSVALÍA. Los recursos provenientes de la participación en plusvalía se destinarán para los siguientes fines:

1. Compra de predios o inmuebles para desarrollar planes o proyectos de vivienda de interés social
2. Construcción o mejoramiento de infraestructuras viales, de servicios públicos domiciliarios, áreas de recreación y equipamientos sociales para la adecuación de asentamientos urbanos en condiciones de desarrollo incompleto o inadecuado.
3. Ejecución de proyectos y obras de recreación, parques y zonas verdes y expansión y recuperación de los centros y equipamientos que conforman la red del espacio público urbano.

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

4. Financiamiento de infraestructura vial y de sistemas de transporte masivo de interés general.
5. Actuaciones urbanísticas en macroproyectos, programas de renovación urbana u otros proyectos que se desarrollen a través de unidades de actuación urbanística.
6. Pago de precio o indemnizaciones por acciones de adquisición voluntaria o expropiación de inmuebles, para programas de renovación urbana.
7. Fomento de la creación cultural y al mantenimiento del patrimonio cultural del Municipio, mediante la mejora, adecuación o restauración de bienes inmuebles catalogados como patrimonio cultural, especialmente en las zonas de la ciudad declaradas como de desarrollo incompleto o inadecuado.

ARTÍCULO 15°. DE LA REGLAMENTACIÓN. La Administración Municipal conforme a sus atributos reglamentarios, definirá los lineamientos y las competencias para regular la estimación, revisión, operatividad del cálculo, liquidación y recaudo de la participación del efecto plusvalía, y todo lo concerniente a los mecanismos de pago y para hacer efectivo el cobro de la plusvalía, expedición de certificados de derechos de construcción, ajustados a lo previsto en la Ley 388 de 1997 y en las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan y reglamente, y demás ajustes que fueren menester.

De igual manera la Ley 1955 del 2019 "PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2018 – 2022" Pacto por Colombia, pacto por la equidad" en su ARTICULO 97 **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.

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 Municipio de Neiva suscribió el contrato de consultoría No. CD 1319 DE 2018, CUYO OBJETO ES: REALIZAR LOS AVALUOS COMERCIALES CORPORATIVOS DE LOS TERRENOS EN LAS ZONAS O SUB-ZONAS PARA LA DETERMINACION DEL EFECTO PLUSVALIA EN EL MUNICIPIO DE NEIVA.

Dicho contrato de consultoría arrojó en síntesis lo siguiente:
De acuerdo al estudio en mención la liquidación del gravamen de Plusvalía se realiza con base en el área neta de cada predio, se realiza una estimación del recaudo potencial, tomando como punto de partida el monto de la participación (de acuerdo al estatuto tributario) y las siguientes obligaciones:
Cesiones tipo A: 18% del área bruta.
Cesiones tipo B: 7% del área bruta.

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

Vías y circulaciones: 10% del área bruta.

Por tal razón, la liquidación se realiza sobre el 65% del área de cada predio. Adicionalmente, se estima un 15% adicional correspondiente a cartera de difícil recaudo y/o castigo de cartera. A continuación, se muestra el resumen del cálculo efectuado:

PLUSVALÍA TOTAL GENERADA		
CLASE DE SUELO	CANTIDAD PREDIOS	PLUSVALÍA TOTAL
URBANO	15943	$ 222,009,201,944
RURAL	1897	$ 427,951,005,557
TOTAL		**$ 649,960,207,500**

PARTICIPACIÓN EN LA PLUSVALÍA - 30% (AÑO 2022)		
CLASE DE SUELO	CANTIDAD PREDIOS	MONTO PARTICIPACIÓN
URBANO	15943	$ 66,602,760,583
RURAL	1897	$ 128,385,301,667
TOTAL		**$ 194,988,062,250**

RECAUDO POTENCIAL (AÑO 2022)		
CLASE DE SUELO	CANTIDAD PREDIOS	RECAUDO POTENCIAL*
URBANO	15943	$ 33.301.380.292
RURAL	1897	$ 64.192.650.834
TOTAL		**$ 97.494.031.125**

Fuente, Contrato de consultoría No. CD 1319 de 2018, consultor: valorar es saber

De acuerdo al estudio citado, se observa que en el suelo urbano hay 15.943 predios sujetos a plusvalía con un recaudo potencial de $ 33.301.380.292 y en el rural 1.897 con un valor $64.192.650.834, para un potencial recaudo total de $ 97.494.031.125. al año 2022.

De conformidad con el acuerdo 014 del 30 de agosto de 2017, fijó la tarifa de participación de la Plusvalía en el 30% desde el 01 de enero del 2018 al 31 de diciembre del 2022, el 35% a partir del 01 de enero del año 2023 y hasta el 31 de diciembre del año 2025 y el 40% a partir del 01 de enero del 2026 en adelante.

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

Vías y circulaciones: 10% del área bruta.

Por tal razón, la liquidación se realiza sobre el 65% del área de cada predio. Adicionalmente, se estima un 15% adicional correspondiente a cartera de difícil recaudo y/o castigo de cartera. A continuación, se muestra el resumen del cálculo efectuado:

PLUSVALIA TOTAL GENERADA		
CLASE DE SUELO	CANTIDAD PREDIOS	PLUSVALÍA TOTAL
URBANO	15943	$ 222,009,201,944
RURAL	1897	$ 427,951,005,557
TOTAL		**$ 649,960,207,500**

PARTICIPACIÓN EN LA PLUSVALIA - 30% (AÑO 2022)		
CLASE DE SUELO	CANTIDAD PREDIOS	MONTO PARTICIPACIÓN
URBANO	15943	$ 66,602,760,583
RURAL	1897	$ 128,385,301,667
TOTAL		**$ 194,988,062,250**

RECAUDO POTENCIAL (AÑO 2022)		
CLASE DE SUELO	CANTIDAD PREDIOS	RECAUDO POTENCIAL
URBANO	15943	$ 33.301.380.292
RURAL	1897	$ 64.192.650.834
TOTAL		**$ 97.494.031.125**

Fuente, Contrato de consultoría No. CD 1319 de 2018, consultor: valorar es saber

De acuerdo al estudio citado, se observa que en el suelo urbano hay 15.943 predios sujetos a plusvalía con un recaudo potencial de $ 33.301.380.292 y en el rural 1.897 con un valor $64.192.650.834, para un potencial recaudo total de $ 97.494.031.125. al año 2022.

De conformidad con el acuerdo 014 del 30 de agosto de 2017, fijó la tarifa de participación de la Plusvalía en el 30% desde el 01 de enero del 2018 al 31 de diciembre del 2022, el 35% a partir del 01 de enero del año 2023 y hasta el 31 de diciembre del año 2025 y el 40% a partir del 01 de enero del 2026 en adelante.

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

CONCLUSION: En la reglamentación del FET, se tendrá en cuenta la definición del %, del total anual de recaudo por ingresos de Plusvalía, que será destinado a fortalecer la financiación del FET – SETP Neiva.

7.3 VALORIZACIÓN:

A la fecha el Municipio de Neiva no cuenta con estudios definidos sobre el cobro de predios por valorización *(NO* OBSTANTE, ES UNA ALTERNATIVA QUE ESTE GOBIERNO MUNICIPAL TIENE PARA APLICAR, COMO SOPORTE PARA FINANCIAR EL DESARROLLO DE PROYECTOS). En la reglamentación del FET, Sin embargo, se tendrá en cuenta la definición del % del total anual del recaudo por ingresos de valorización, que será destinado a fortalecer la financiación del FET – SETP Neiva.

7.4CUMPLIMIENTO DE LA LEY 1730 DE 2014:

INGRESOS POR REMATE DE VEHICULOS QUE LLEVAN MAS DE UN AÑO INMOVILIZADOS EN PATIOS DE TRANSITO Y SUS PROPIETARIOS NO LOS RECLAMAN.

De conformidad a la ley 1730 del 2014, el Municipio de Neiva a través de la Secretaría de Movilidad tiene la potestad de realizar los procesos señalados en la presente ley, debido a que en los patios que administra la secretaria de movilidad existe un inventario significativo de vehículos y motos que se encuentran inmovilizados con tiempo superior a un (1) año. Los propietarios y/o poseedores que no los reclamen de conformidad con esta ley, se le podrá crear la figura de declaración administrativa de abandono e iniciar el proceso Ejecutoriado el acto administrativo que declare el vehículo en abandono, el organismo de tránsito que lo declara, podrá enajenarlo mediante cualquiera de los procedimientos autorizados por el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, ya sea por unidad o por lotes, previa tasación del precio unitario de cada vehículo.

Según estadísticas de la Secretaria de Movilidad, existen inmovilizados en sus patios alrededor de:

VEHICULOS: 500
MOTOCICLETAS: 7.000
BICICLETAS: 200

OBSERVACION: Es pertinente aclarar que a la fecha el Municipio de Neiva, en función de su política de control y vigilancia de los vehículos, motocicletas, bicicletas y demás, inmovilizados cuenta con tres patios de depósito y custodia, así: PATIO 1. (granjas) de propiedad del Municipio de Neiva, donde reposan cientos de vehículos, motocicletas y bicicletas, en estado de alto deterioro. Ocasionando gastos al Municipio de Neiva de servicios públicos, vigilancia- tele monitoreada, por cuantiosas sumas de dinero mensual.

PATIO 2. Lote en arriendo (Salida Km 2 Municipio de Palermo), es un lote sin infraestructura adecuada para este tipo de custodia, con cientos de vehículos, motos y bicicletas, con alto

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

grado de deterioró, almacenadas en medio de la maleza. Le ocasiona cuantiosos gastos mensuales al Municipio de Neiva.

PATIO 3. Ubicado frente al (Terminal de transportes de Neiva), donde reposan cientos de vehículos, motocicletas y bicicletas, en su mayoría en buen estado, ya que es el patio que se encuentra activo con ingresos y egresos diarios de bienes de transporte inmovilizados.

CONCLUSIÓN: Los ingresos anuales por la enajenación de vehículos, motocicletas y bicicletas inmovilizadas, en aplicación de la Ley 1730 de 2014; En la reglamentación del FET, se definirá los valores que ayudaran a fortalecer la financiación del FET – SET Neiva.

Atentamente,

GORKY MUÑOZ CALDERON
Alcalde de Neiva

YURLEY ACOSTA CERON
Secretaria de Hacienda Municipal

CAMILO ALEJANDRO MANCHOLA QUINTERO
Secretario de Movilidad Ad hoc

HERNAN MAURICIO PAREDES RIAÑO
Jefe Oficina Asesora Jurídica

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

MARCO FISCAL DE MEDIANO PALZO- ENERO 25 DE 2020

IMPACTO FISCAL LEY 819 DE 2003

La ley 819 de 2003 contiene el conjunto de reglas, procesos y procedimientos que someten la administración de las finanzas públicas, tanto Nacionales como Territoriales, a una permanente rendición de cuentas sobre el monto y la utilización de los recursos públicos a través del tiempo.

A nivel territorial tiene los siguientes objetivos específicos: a) garantizar la transparencia en el manejo de los recursos públicos y la sostenibilidad de la Deuda Pública, haciéndolos evidentes a través de la elaboración del MFMP. b) Hacer que la entidad territorial refleje en la elaboración del presupuesto de cada vigencia fiscal las metas del balance primario que les permita asegurar la sostenibilidad de la deuda pública. c) hacer más eficiente la programación y ejecución presupuestal, al avanzar hacia presupuesto de caja y limitar la autorización de vigencias futuras. d) reforzar los controles a nivel de endeudamiento fijado en la ley 358 de 1997. e) Reglamentar la colocación de excedentes de liquides. f) cerrar espacio a los rescates financiero de la Nación.

El artículo 7 denominado ***"Análisis del impacto fiscal de la norma"*** Ley 819 de 2003 expresa: En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, Ordenanza o acuerdo, que ordene gastos o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el MFMP. Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

Cuando el proyecto de acuerdo sea de origen gubernamental y plantee un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá necesariamente contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto actual o un aumento de los ingresos, lo que deberá ser analizado y aprobado por la respectiva Secretaría de Hacienda.

Que, en consecuencia, la Administración Municipal presenta al Honorable Concejo Municipal el Proyecto de Acuerdo denominado ***"POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA LA CREACION DEL FONDO DE ESTABILIZACION TARIFARIA Y DE SUBVENCION-FET, CON EL PROPOSITO DE FORTALECER LA FINANCIACION DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA ESTRATEGICO DE TRNSPORTE PUBLICO DE LA CIUDAD DE NEIVA, SE CONCEDEN UNAS FACULTADES AL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE NEIVA PARA SU REGLAMENTACION Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"***

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

Que en el marco del Plan De Desarrollo" Mandato ciudadano , territorio de vida y paz 2020-2023" el municipio de Neiva, se encuentra adelantando la reglamentación y control de la implementación de la operación del sistema estratégico de transporte publico SETP, como lo muestra el Decreto Municipal 0809 de 2020, y para ello se hace necesario definir las fuentes de financiación del fondo de estabilización tarifaria FET, cuyo propósito esencial es contribuir al financiamiento y fortalecimiento de la operación del SETP.

Que los estudios adelantados por el SETP, refleja en la exposición de motivos del proyecto" por medio del cual se autoriza la creación del fondo de estabilización tarifaria y de subvención, -FET-, con el propósito de fortalecer la financiación de la operación del sistema estratégico de transporte público de la ciudad de Neiva, se conceden facultades al alcalde del municipio de Neiva para su reglamentación y se dictan otras disposiciones" prevé que las variables financieras actuales y proyectadas en el proyecto en mención como fuentes de financiación del FET-SETP, Neiva, NO afectan el Marco fiscal de mediano plazo del Municipio de Neiva, ni los indicadores establecidos para la financiación del plan de desarrollo vigente.

YURLEY ACOSTA CERON
Secretaria de Hacienda Municipal

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva