

PALMIRA
pa' lante



Alcaldía de Palmira
Nit.: 891.380.007-3

República de Colombia
Departamento del Valle del Cauca
Alcaldía Municipal de Palmira
DESPACHO ALCALDE

DECRETO

TRD – 2023-100.4.243

DECRETO No. 243
13 de Octubre de 2023

**“POR EL CUAL SE CREA Y REGULA EL FONDO DE ESTABILIZACIÓN Y SUBVENCIÓN
TARIFARIA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL MUNICIPIO DE
PALMIRA.”**

El alcalde de Palmira, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, y, en particular, de las conferidas por el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 (modificado por el artículo 174 de la Ley 2294 de 2023), por el artículo 14 de la Ley 86 de 1989 (modificado por el artículo 184 de la Ley 2294 de 2023), la Resolución 12333 del día 28 de diciembre de 2012, el Decreto Municipal 242 del día 13 de octubre de 2023, y,

CONSIDERANDO

Que, de conformidad con lo previsto en el artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, es finalidad del Estado garantizar la prestación eficiente a todos los habitantes, de los servicios públicos.

Que el artículo 3º de la Ley 105 de 1993 indica que “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 (...)”.

Que el artículo 4º de la Ley 336 de 1996 prefiere que 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”.

Que el artículo 5º de la Ley 336 de 1996 le concede el carácter esencial del transporte público implica la prelación del interés general sobre el particular, en especial, en cuanto de la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que deban seguir cada modo de transporte.

Que, conforme a lo establecido en el artículo 8º de la Ley 336 de 1996, “las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción”.

Que el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 (modificado por el artículo 174 de la Ley 2294 de 2023), indica que “Las entidades territoriales o administrativas podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, los cuales serán canalizados a través de los fondos de estabilización y subvención tarifaria. Estos fondos se adoptarán mediante acto administrativo, el cual deberá señalar las fuentes de los recursos que lo financiarán con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial y/o administrativa”.

Que, más adelante, el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 (modificado por el artículo 174 de la Ley 2294 de 2023), desarrolla las fuentes de financiación para la obtención de los recursos de los aludidos “fondos de estabilización y subvención tarifaria” (en adelante, FEST), dentro de los cuales, se incluyen los siguientes:

“1. Recursos territoriales. Las autoridades de los departamentos, municipios, distritos o áreas metropolitanas podrán aportar recursos propios y recursos de capital para la sostenibilidad de los

Centro Administrativo Municipal de Palmira – CAMP
Calle 30 No. 29 -39: Código Postal 763533
www.palmira.gov.co
Teléfono 2856121



PALMIRA
pa' lante



Alcaldía de Palmira
Nit.: 891.380.007-3

República de Colombia
Departamento del Valle del Cauca
Alcaldía Municipal de Palmira
DESPACHO ALCALDE

DECRETO

sistemas de transporte público. Para estos efectos las entidades territoriales podrán comprometer un porcentaje del recaudo del impuesto predial unificado para la sostenibilidad de su sistema de transporte público.

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 o distritos. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio gravado.

Corresponderá a los 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 cobrar contraprestaciones económicas por el estacionamiento de vehículos o zonas de estacionamiento regulado o denominadas zonas azules o espacio público habilitados para ello, sin perjuicio de que con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente disposición hayan implementado el cobro por el estacionamiento en vía en aplicación del artículo 28 de la Ley 105 de 1993. Si así fuere, podrán modificar el marco regulatorio al de la contraprestación, para regirse por lo dispuesto en este numeral.

4. Contraprestación por el acceso a zonas con infraestructuras que reducen la congestión. Las autoridades territoriales que adopten Plan de Movilidad Sostenible y Segura podrán establecer precios públicos diferenciales por acceso a zonas con infraestructuras de transporte construida para minimizar la congestión, cuyo cobro podrá realizarse a través de Sistemas Inteligentes de Transporte, pórticos o servicios de recaudo electrónico vehicular (REV) u otros.

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 la seguridad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.

5. Contraprestación por acceso a áreas con restricción vehicular o por circulación en el territorio. Las autoridades territoriales podrán incluir como mecanismo de gestión de la demanda y circulación vehicular, contraprestaciones por circulación plena en el territorio o definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. La circulación en el territorio o el acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su valor y condiciones con base en estudios técnicos, según el tipo de medida, con fundamento en el avalúo del vehículo, impactos en materia ambiental y seguridad vial, 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.

DECRETO

En las áreas metropolitanas, la región metropolitana o donde haya autoridades regionales de transporte debidamente conformadas, los alcaldes municipales o distritales podrán, de común acuerdo, establecer áreas con restricción vehicular metropolitanas o regionales, para lo cual podrán ceder directamente los recursos obtenidos por este mecanismo a un fondo metropolitano o supramunicipal para la financiación del transporte público.

6. Multas de tránsito. 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. Factor tarifario al transporte público. Las autoridades de transporte podrán modificar las tarifas de los servicios de transporte público colectivo o masivo, 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.

Además de las anteriores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar recursos de otras fuentes como sobretasa a la gasolina o al ACPM, en el porcentaje que le corresponde a la entidad territorial, así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales”.

Que el literal segundo del artículo 2.2.1.1.2.1. del Decreto 1079 de 2015 indica que, son autoridades de transporte competentes, en “En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución”.

Que el Decreto No. 074 del día 9 de abril de 2014 “POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN ESTRATÉGICO DE MOVILIDAD TERRITORIAL (PEMT) PARA EL MUNICIPIO DE PALMIRA”, estableció como objetivo general “optimizar la accesibilidad, la articulación, la integración, el ajuste y/o la complementación del sistema vial, de los modos de transporte y del desplazamiento humano y la distribución de bienes y la estructura urbana, proporcionando además estrategias para el desarrollo físico y socioeconómico sostenibles, que favorezcan la competitividad regional, en procura del mejoramiento de la calidad de vida de la población”.

Que el Acuerdo 003 del 2020 “POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO DEL MUNICIPIO DE PALMIRA 2020-2023: PALMIRA PA’LANTE”, estableció en su numeral 8.4.2. “Sector Integración Territorial: Movilidad e Infraestructura” como objetivo “Desarrollar un sistema de movilidad integrado que permita adoptar decisiones y acciones basadas en información confiable; que sea capaz de articular el crecimiento del ordenamiento territorial y los cambios en el equipamiento urbano”.

Que, derivados de ese objetivo, dicho plan desarrolló alguna de las siguientes estrategias:

- “Propiciar un sistema de transporte público urbano de pasajeros intermodal capaz de adaptarse a las necesidades de movilización urbana con cero o bajas emisiones, que brinde un servicio seguro, efectivo, accesible y asequible”;
- “Promover el uso de medios de transporte público individual y colectivo de pasajeros de bajas y cero emisiones y los no motorizados; que conecten el municipio con su zona de influencia, reduzcan el tiempo y los costos de viaje y desincentiven el uso de vehículos de transporte individual altamente contaminantes”;

DECRETO

- “la adopción de la bicicleta como medio de transporte bio-saludable será un factor fundamental en la mitigación del riesgo para los recorridos categorizados como menores a 5Km; para los desplazamientos mayores a 5 km se han diseñado acciones que incluyen una reestructuración del transporte público colectivo y una articulación del transporte intermunicipal en horarios y recorridos diferenciados y de igual forma se tienen acciones orientadas a la regulación del transporte privado”.
- “Actualizar los estudios técnicos de movilidad existentes y priorizar los asuntos de mayor interés para conocer a través de fuentes primarias de recolección de información, las dinámicas y las necesidades de movilidad de los ciudadanos. Así mismo, se busca fortalecer las capacidades técnicas y tecnológicas del Observatorio de Prevención y Seguridad Vial, así como de la Central de Tráfico para obtener datos de calidad que faciliten la toma de decisiones de política pública”.

Que, en desarrollo de todo lo anterior, el Decreto Municipal 242 del día 13 de octubre de 2023 (en adelante, el “Decreto del SITP”) adoptó y reguló el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL MUNICIPIO DE PALMIRA – VALLE DEL CAUCA - (en adelante, el SITP).

Que, el ARTÍCULO CUARTO: SOSTENIBILIDAD DEL SITP del prenombrado Decreto del SITP, estableció lo siguiente: “En caso de que el SITP requiera disponer de recursos para lograr que los modos de transporte que se integren sean sostenibles de acuerdo con la definición prevista en el artículo 14 de la Ley 86 de 1989 (modificado por el artículo 184 de la Ley 2294 de 2023), o por cuenta de la implementación de tarifas diferenciales, segmentadas o subsidiadas, requerirá de un fondo de estabilización y subvención a la tarifa (en adelante, FEST), que se fundeará tal como lo dispone el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 modificado por el artículo 174 de la Ley 2294 de 2023”.

Que, paso seguido, el aludido ARTÍCULO CUARTO: SOSTENIBILIDAD DEL SITP del prenombrado Decreto del SITP estipuló que “La creación, administración, funcionamiento de dicho FEST deberá ser desarrollado en un decreto independiente”.

Que, a través del ARTÍCULO NOVENO: FASES DE IMPLEMENTACIÓN DEL SITP del Decreto del SITP, se crearon dos (2) fases de implementación del SITP así:

1. *“Fase Piloto: Dicha fase consiste en la implementación del piloto previsto en la parte considerativa de este Decreto, consistente en integrar dos rutas del proyecto TUPAL con el sistema público de Bicicletas PALMIBICI. Las condiciones, plazo, requerimientos y detalles de implementación de esta fase, serán desarrolladas mediante resolución que emita la Secretaría de Tránsito y Transporte.*

Esta Fase Piloto culminará con el inicio de la Fase de Cofinanciación, lo cual sucederá cuando se cumplan las condiciones que se indican en el numeral 2 subsiguiente.

2. *Fase de Cofinanciación: Dicha fase iniciará cuando el municipio de Palmira logre la cofinanciación prevista en el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 (modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023), para el SITP, o, para, al menos, un modo de transporte que se integre al SITP. Se entenderá que esta fase ha iniciado en el momento en el que el municipio de Palmira suscriba un convenio de cofinanciación con la Nación.*

Las condiciones de operación de esta Fase de Cofinanciación deberán quedar vertidas en la estructuración del modo de transporte cofinanciado o en la estructura de cofinanciación del SITP, según corresponda.

Esta Fase de Cofinanciación perdurará en el tiempo y permitirá que se integren todos los modos de transporte al SITP que se estructuren para dicho fin”.

REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA
ALCALDÍA MUNICIPAL DE PALMIRA
PALMIRA
pa' lanté



Alcaldía de Palmira
NIT.: 891.380.007-3

República de Colombia
Departamento del Valle del Cauca
Alcaldía Municipal de Palmira
DESPACHO ALCALDE

DECRETO

Que, a su vez, el ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO: AUTORIZACIÓN DE CREACIÓN DE TARIFAS DIFERENCIALES PARA LA FASE PILOTO del Decreto del SITP, le otorgó "a la Secretaría de Tránsito y Transporte, previa certificación de disponibilidad presupuestal por parte de la Secretaría de Hacienda, autorización para la creación de tarifas diferenciales, segmentadas o subsidiadas para la Fase Piloto del SITP".

Que, para la Fase de Cofinanciación, una de las obligaciones de los sistemas cofinanciables, subyace en el artículo 16 de la Ley 86 de 1989 (modificado por el artículo 184 de la Ley 2294 de 2023), y regla que "Los sistemas de transporte públicos cofinanciados por la Nación deben ser sostenibles, basados en la calidad de la prestación de servicio, control de la ilegalidad y de la evasión del pago de la tarifa por parte de las entidades territoriales. Para ello, las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de financiación de origen territorial, si se requiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración y mantenimiento de los equipos".

Que, producto de lo anterior, también se estima necesario contar con un FEST para la Fase de Cofinanciación del SITP en caso de que se requiera de aportes públicos para hacer sostenible al SITP en dicha Fase.

Que teniendo en cuentas las consideraciones expuestas anteriormente, se hace necesario, para todas las fases del SITP, adoptar y regular el Fondo de Estabilización y Subvención a la Tarifa del SITP y dictar disposiciones necesarias para su administración, funcionamiento y operación.

Qué en mérito de lo expuesto,

DECRETA

CAPITULO I DE LOS ASPECTOS GENERALES

ARTÍCULO PRIMERO: CREACIÓN DEL FONDO DE ESTABILIZACIÓN Y SUBVENCIÓN A LA TARIFA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PALMIRA. Créase el FONDO DE ESTABILIZACIÓN Y SUBVENCIÓN A LA TARIFA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DEL MUNICIPIO DE PALMIRA (en adelante, el FEST), de acuerdo con el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 (modificado por el artículo 174 de la Ley 2294 de 2023) o la norma que lo modifique, sustituya o adicione.

ARTÍCULO SEGUNDO: FINALIDAD. El FEST tendrá como finalidad contribuir a la sostenibilidad prevista en el artículo 16 de la Ley 86 de 1989 (modificado por el artículo 184 de la Ley 2294 de 2023) o la norma que lo modifique, sustituya o adicione, y en el ARTÍCULO CUARTO: SOSTENIBILIDAD DEL SITP del Decreto del SITP.

ARTÍCULO TERCERO: DESTINACIÓN DE LOS RECURSOS. La destinación de los recursos del FEST deberá cubrir, durante la Fase Piloto del SITP: el costo de cualquier tarifa diferencial, segmentada o subsidiada.

Durante la Fase de Cofinanciación: el costo de cualquier tarifa diferencial, segmentada o subsidiada; o, cualquier diferencial entre los costos incorporados en la tarifa técnica del SITP (o de uno de sus modos de transporte) y los recaudos generados por las tarifas cobradas a los usuarios (conforme lo que se pacte convencional o contractualmente).

ARTÍCULO CUARTO: NATURALEZA JURÍDICA. El FEST es una cuenta de manejo presupuestal del municipio de Palmira, adscrita a la Secretaría de Hacienda.

Centro Administrativo Municipal de Palmira – CAMP
Calle 30 No. 29 -39: Código Postal 763533
www.palmira.gov.co
Teléfono 2856121





Alcaldía de Palmira
Nit.: 891.380.007-3

República de Colombia
Departamento del Valle del Cauca
Alcaldía Municipal de Palmira
DESPACHO ALCALDE

DECRETO

ARTÍCULO QUINTO: ADMINISTRACIÓN. La administración, planeación y seguimiento del FEST estará a cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte como autoridad competente del SITP, quien podrá asignar recursos al FEST, de forma independiente, dependiendo al SITP o a los modos de transporte que se integren a este, de acuerdo con las necesidades y regulación aplicable a cada uno.

ARTÍCULO SEXTO: ESTIMACIÓN DE NECESIDADES. Durante la Fase Piloto, la estimación de necesidades la hará la Secretaría de Tránsito y Transporte y las reportará a la Secretaría de Hacienda de acuerdo con el procedimiento que internamente establezcan para dicho fin.

Durante la Fase de Cofinanciación, el(los) ente(s) gestor(es), hará(n) dicha estimación a partir de las necesidades que, de acuerdo con las obligaciones convencionales o contractuales, presenten. Igualmente, deberá(n) reportar a la Secretaría de Hacienda de acuerdo con el procedimiento que internamente establezcan para dicho fin.

ARTÍCULO SÉPTIMO: FUENTES DE FINANCIACIÓN. El FEST se financiará con las fuentes que trata el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 (modificado por el artículo 174 de la Ley 2294 de 2023) o la norma que lo modifique, sustituya o adicione; las asignadas por cualquier norma para estos efectos; y, por las asignaciones presupuestales que la Alcaldía destine anualmente al cumplimiento del objeto contenido en el ARTÍCULO SEGUNDO del presente Decreto.

ARTÍCULO OCTAVO: GARANTÍA DE PERMANENCIA. De acuerdo con lo previsto en el presente Decreto, los recursos necesarios para el cumplimiento de la finalidad del FEST, deberán ser apropiados en el respectivo presupuesto anual, previa estimación conforme se regula en el ARTÍCULO SEXTO anterior, sin perjuicio de la necesidad de proveer recursos adicionales a los estimados.

ARTÍCULO NOVENO: EJECUCIÓN. La Secretaría de Tránsito y Transporte, de acuerdo con la Fase del SITP, regulará vía resolución, la forma en la que se ejecutarán los recursos del FEST.

ARTÍCULO DÉCIMO: ACTOS ADMINISTRATIVOS. Corresponde a la Secretaría de Tránsito y Transporte expedir los actos administrativos necesarios para la implementación del FEST.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO: CONTROL Y VIGILANCIA. El control y vigilancia de lo establecido en el presente Decreto, estará a cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO: VIGENCIA. El presente Decreto rige a partir de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Palmira – Valle del Cauca, a los trece (13) días del mes de octubre del año dos mil veintitrés (2023).

ÓSCAR EDUARDO ESCOBAR GARCÍA
Alcalde Municipal

Proyectó: Angélica Guerrero García – Contratista – Secretaría de Tránsito y Transporte *Angélica G.*
Carlos Alberto González Guzmán – Contratista – Secretaría de Tránsito y Transporte *Carlos A. González G.*
Revisó: Daniel Alberto Parra Valdés – Secretario de Tránsito y Transporte *D. Parra*
Mario Fernando Urrestra Laverde – Secretario Jurídico (E) *M. Urrestra*
Manuel Fernando Flórez Arellano – Secretario General
María Eugenia Figueroa Vélez – Secretaria de Hacienda *M. Figueroa*
Aprobó: Daniel Alberto Parra Valdés – Secretario de Tránsito y Transporte *D. Parra*

Centro Administrativo Municipal de Palmira – CAMP
Calle 30 No. 29 -39: Código Postal 763533
www.palmira.gov.co
Teléfono 2856121

