



Cartagena de Indias D. T y C., miércoles, 17 de agosto de 2022
Oficio AMC-OFI-0111951-2022

Doctora:
GLORIA ESTRADA BENAVIDES
Presidente Concejo Distrital de Cartagena de Indias
Ciudad.

Asunto: "PROYECTO DE ACUERDO POR MEDIO DEL CUAL SE DESTINA UN PORCENTAJE DEL IMPUESTO DE SOBRETASA A LA GASOLINA DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS, A FAVOR DE LA SOSTENIBILIDAD Y FORTALECIMIENTO OPERACIONAL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA, SE OTORGAN AUTORIZACIONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."

Honorable concejal:

Respetuosamente me permito poner a consideración del Concejo Distrital de Cartagena, el proyecto de acuerdo relacionado en el asunto, el cual tiene por objeto implementar medidas que contribuyan a la sostenibilidad y viabilidad financiera del SITM -Transcribe en el largo plazo, de manera que se garantice y mejore la prestación del servicio de transporte urbano en el Distrito de Cartagena, de conformidad con los fundamentos de hecho y derecho que a continuación se establecen:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Marco Jurídico

- Marco Constitucional**

La autonomía de las Entidades Territoriales se encuentra consignado como principio fundamental en el artículo primero (1º) de la Constitución Política Colombiana así:

"ARTICULO 1o. Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general."

En virtud de lo anterior, la Carta Magna, otorga a las entidades territoriales las siguientes facultades:

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamientos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.



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

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

Es así como en desarrollo de dichas atribuciones los entes territoriales adoptan sus propios tributos. El Concejo Distrital de Cartagena, mediante acuerdo 041 de 26 de diciembre de 2006, entre otros aspectos, dicta disposiciones en materia de impuestos, estableciendo en los artículos 161 y ss, lo relativo a la sobretasa a la gasolina, como un ingreso indirecto, y fijó todas las condiciones para su administración y recaudo. Pese a que la sobretasa a la gasolina tiene autorización legal, a través de la Ley 488 de 1998 y la Ley 788 de 2002, la aplicación del mismo cobra vida con la regulación que realizan las autoridades de las Entidades Territoriales.

El mencionado principio de autonomía de las Entidades Territoriales se ve materializado en el hecho que corresponda a dichas Entidades, definir en condiciones de necesidad e interés general, la destinación que se realizará a la sobretasa a la gasolina, cercenando la intervención del legislador a casos excepcionalísimos.

En ese contexto, la Corte Constitucional protegiendo la soberanía de la Constitución Política Colombiana, y sus principios fundamentales – *entre los que se encuentra el principio de la autonomía a que aquí nos referimos* – ha declarado la inexecutable – *Sentencia C 897 de 1999, Sentencia C 533 de 2005, entre otras* - de las disposiciones legales que pretenden dar una destinación específica y/o taxativa a la sobretasa a la gasolina, bajo el entendido que:

*"(...) la ley no puede intervenir en el proceso de asignación del gasto de los recursos de las entidades territoriales que provienen de fuentes endógenas de financiación y en particular para fijar el destino de las rentas tributarias de propiedad de las entidades territoriales, sino cuando ello resulte necesario para proteger la estabilidad económica de la nación y, especialmente, para conjurar amenazas ciertas sobre los recursos del presupuesto nacional. Así mismo que toda restricción a la autonomía territorial, en cuanto implique la destinación específica de sus recursos propios, tendrá que ser necesaria, útil y proporcionada al fin constitucional que el legislador busca alcanzar, o de lo contrario deberá ser declarada inexecutable."*¹

Ahora bien, corresponde a los Concejos, aprobar el presupuesto, y definir lo relativo a los tributos y gastos locales, conforme lo establecido en el numeral cuarto (4º) y quinto (5º) del artículo 313² de la Constitución Política, entre otras funciones.



- **Marco legal en materia tributaria**

La sobretasa a la gasolina constituye un ingreso corriente de libre destinación que financia principalmente la inversión de los municipios, departamentos y distritos y también de la Nación, según las prioridades definidas en los respectivos planes de desarrollo.

Dicho tributo encuentra su marco legal en la Ley 488 de 1998, y 788 de 2002. La Ley 488 de 1998, por la cual se expiden normas en materia tributaria, y se dictan otras disposiciones fiscales de las Entidades Territoriales, fue modificada por la Ley 599 de 2000, Ley 633 de 2000, Ley 681 de 2000, Ley 681 de 2001, Ley 788 de 2002, Ley 863 de 2003, Ley 1111 de 2006, Ley 1430 de 2010, Ley 1607 de 2012, Ley 1819 de 2016, Ley 1955 de 2019, Ley 1964 de 2019, Ley 2106 de 2019, los Decretos 2106 de 2019, por la Ley 2093 de 2021, por la Ley 2118 de 2021; y adicionada por las leyes 2093 de 2021, Ley 2118 de 2021, y por la ley 2128 de 2021.

Es así como el Estatuto Tributario Nacional fija las condiciones en que se genera la sobretasa, los responsables, obligaciones de los recaudadores y las sanciones frente a incumplimiento de obligaciones.

Respecto a la destinación de la sobretasa, encontramos como regulación actual vigente, el artículo 53 del Estatuto Tributario, cuyo texto es el siguiente:

"Artículo 53. Aportes de Entidades Estatales, sobretasas e impuestos para financiamiento de sistemas de servicio público de transporte masivo de pasajeros. Las transferencias de recursos, la sustitución de pasivos y otros aportes que haga la Nación o las entidades territoriales, así como las sobretasas, contribuciones y otros gravámenes que se destinen a financiar sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros, en los términos de la Ley 310 de 1996, no constituyen renta ni ganancia ocasional, en cabeza de la entidad beneficiaria".

Pese a que dicho artículo no se consagró con el fin exclusivo de definir la destinación de los dineros que se recaudan por sobretasa a la gasolina, nos permite tener claridad de aquel. Así, respecto la vigencia normativa y lo aplicable para definir la destinación, es pertinente resaltar los siguientes apartes del concepto del Ministerio de Transporte³, donde analiza la sentencia de la Corte Constitucional⁴, que declara inexecutable lo relativo a la titularización de las entidades territoriales, respecto los recursos obtenidos por sobretasa a la gasolina, contenido en el artículo 126 del estatuto tributario.

"Al respecto nos permitimos aclarar que la sobretasa a la gasolina a que hace referencia la Ley 105, fue modificada, en cuanto al hecho generador, base gravable, tarifa, causación, periodo gravable, declaración y pago, por la Ley 488 del 24 de diciembre de 1998, que expidió normas en materia tributaria, adicionando un artículo al estatuto tributario así: "Artículo 53. Aportes de Entidades Estatales, sobretasas e impuestos para financiamiento de sistemas de servicio público de transporte masivo de pasajeros. Las transferencias de recursos, la sustitución de pasivos y otros aportes que haga la Nación o las entidades territoriales, así como las sobretasas, contribuciones y otros gravámenes que se destinen a financiar sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros, en los términos de la Ley 310 de 1996, no constituyen renta ni ganancia ocasional, en cabeza de la entidad beneficiaria". Mediante el Decreto 2653 de diciembre 29 de 1998, se reglamentó la sobretasa a la gasolina y al Acpm de que trata el Capítulo VI de la Ley 488 del 24 de

³ Concepto del Ministerio de Transporte No. MT-1350-2 – 64313 del 14 de diciembre de 2006.

⁴ Sentencia No. C-897-99 de 10 de noviembre de 1999, Magistrado Ponente Dr. Eduardo Cifuentes Muñoz.

La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.



diciembre de 1998, La Ley 681 de 2001 modificó algunos aspectos de la sobretasa a la gasolina y al ACPM y el Decreto 1505 de julio 19 de 2002, reglamentó parcialmente la ley 681 de 2001 en materia de sobretasa a la gasolina y al ACPM.

Posteriormente la ley 788 de diciembre 27 de 2002, también sobre normas en materia tributaria, adicionó el Estatuto Tributario con el siguiente artículo: Artículo 260-11. Sobretasa a cargo de los contribuyentes obligados a declarar el impuesto sobre la renta. Créase una sobretasa a cargo de los contribuyentes obligados a declarar el impuesto sobre la renta y complementarios. Esta sobretasa será equivalente para el año gravable 2003 al diez por ciento (10%) del impuesto neto de renta determinado por dicho año gravable. A partir del año gravable 2004 esta sobretasa será equivalente al cinco por ciento (5%) del impuesto neto de renta del respectivo período gravable.

PARÁGRAFO. La sobretasa que se crea en este artículo está sujeta para el ejercicio 2003 a un anticipo del 50% del valor de la misma calculada con base en el impuesto neto de renta del año gravable 2002, el cual deberá pagarse durante el segundo semestre del año 2003, en los plazos que fije el reglamento. La destinación establecida en el artículo 126 de la Ley 488 de 1998, fue declarada inexecutable mediante Sentencia C-897/99, en donde la norma analizada integra el régimen fiscal de los ingresos provenientes de la sobretasa a la gasolina y al ACPM., respecto a los fines que regulaban la materia, es decir la disposición contenida en el artículo 29 de la Ley 105 de 1993. El efecto normativo sobre la capacidad de endeudamiento y contratación de las entidades territoriales es simplemente una consecuencia obvia de tal regulación fiscal. En la sentencia indicada, se concluyó que las entidades territoriales cuentan con dos fuentes de financiación: fuentes exógenas, que provienen de transferencias de recursos de la nación o participación en recursos del Estado – como los provenientes de las regalías. Las fuentes endógenas, son aquellas que se originan en la jurisdicción de la respectiva entidad, en virtud de un esfuerzo propio, por decisión política de las autoridades locales o seccionales. El porcentaje de los recursos de la sobretasa al ACPM cedidos a las entidades territoriales es de un cincuenta por ciento (50%). La sobretasa a la gasolina motor extra y corriente de que trata el artículo 117 de la Ley 488 de 1998, es una renta estrictamente territorial, esto es, una fuente de financiación endógena de las entidades territoriales beneficiadas. El Legislador no puede intervenir en su destinación, sino, exclusivamente, si se trata de una intervención imprescindible, idónea y estrictamente proporcionada, para defender recursos nacionales seriamente amenazados, o, para garantizar la estabilidad macroeconómica de la Nación. Debe afirmarse entonces que, en principio, las entidades territoriales tienen el derecho a definir, de manera autónoma, la destinación de los recursos que obtengan de la sobretasa de que trata el artículo 117 de la Ley 488 de 1998. Sin embargo, excepcionalmente el legislador podrá intervenir en dicha destinación siempre que cada intervención supere los requisitos mencionados.



La Corte ya había señalado que contribuciones como la sobretasa a la gasolina motor, cuando su adopción depende de las autoridades propias de las entidades territoriales beneficiadas, constituyen fuentes endógenas de financiación de dichas entidades. Según tales decisiones, el legislador sólo podría intervenir en la destinación de los mencionados recursos si ello resultara absolutamente necesario, útil y estrictamente proporcionado para la defensa del patrimonio nacional seriamente comprometido o, para la garantía de la estabilidad macroeconómica de la Nación. La sobretasa a la gasolina motor extra y corriente, de que trata el artículo 117 de la Ley 488 de 1998, constituye una fuente endógena de financiación de las entidades territoriales. En consecuencia, los recursos que se obtienen en virtud de la mencionada disposición son recursos propios *strictu sensu*, de manera tal que compete, en principio, a las entidades territoriales, la facultad de definir su destinación. La Ley 488 de 1998, dispuso que los departamentos podrán destinar hasta un cuarenta por ciento (40%) de los ingresos por concepto de las sobretasas a la gasolina y al ACPM, para prepagar deuda interna, contraída antes de la vigencia de la presente Ley y cuyos recursos se hubieren destinado a financiar proyectos o programas de inversión. En virtud de lo anterior, resulta claro que, no obstante, el tributo se recaude en la jurisdicción de los respectivos departamentos – incluido el Distrito Especial –, este no ingresa íntegramente al patrimonio de dichas entidades. Como fue mencionado con antelación, la disposición parcialmente demandada sólo puede hacer referencia al porcentaje de los recursos mencionados, que se traslada al patrimonio de las entidades territoriales (50%), pues el porcentaje restante pertenece a la Nación y no puede, en consecuencia, ser titularizado por aquellas.

En síntesis, resulta cierto que el artículo 29 de la Ley 105 establecía una destinación específica para los recursos obtenidos en virtud de la sobretasa del 20% al combustible automotor cuyos titulares eran los municipios y distritos. Empero, dicha sobretasa desapareció con la expedición de la Ley 488 de 1998 que originó una nueva contribución sustancialmente diferente, al menos en cuanto al hecho generador, las tarifas y los beneficiarios. De otra parte la sentencia C-533/05 mediante la cual se demandaba apartes de la Ley 812 de junio 26 de 2003, declaró INEXEQUIBLES las expresiones "Para los proyectos financiados con recursos públicos, los provenientes de la sobretasa a la gasolina se destinarán como mínimo en un 50% a la construcción, mantenimiento y conservación de las vías urbanas, secundarias y terciarias, de acuerdo con la competencia del ente territorial respectivo, sin perjuicio de los compromisos adquiridos" En tal virtud, para los proyectos financiados con recursos públicos, los provenientes de la sobretasa a la gasolina se destinarán como mínimo en un 50% a la construcción, mantenimiento y conservación de las vías urbanas, secundarias y terciarias, de acuerdo con la competencia del ente territorial respectivo, sin perjuicio de los compromisos adquiridos. Se dará continuidad al fomento de infraestructura básica con recursos del programa Colombia Profunda. La norma parcialmente demandada, faculta a las entidades territoriales para titularizar un porcentaje de los recursos provenientes de la sobretasa a la gasolina motor extra y corriente. Sin embargo, señala que la renta titularizada "sólo podrá ser destinada a los fines establecidos por las leyes que regulan la materia". En síntesis, la sobretasa a la gasolina motor extra y corriente, de que trata el artículo 117 de la Ley 488 de 1998, constituye una fuente endógena de financiación de las entidades territoriales. En consecuencia, los recursos que se obtienen en virtud de la mencionada disposición son recursos propios *stricto sensu*, de manera tal que compete, en principio, a las entidades territoriales, la facultad de definir su destinación. Nada de esto cambia por tratarse de rentas titularizadas, pues el hecho de que está operación financiera permita obtener anticipadamente tales recursos no transforma su naturaleza ni los convierte en recursos nacionales."

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamientos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.



- **Plan Nacional de Desarrollo “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”**

El Plan Nacional de Desarrollo para la vigencia 2018 – 2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, adoptado mediante Ley 1955 de 25 de mayo de 2019, incorpora en su artículo 97, otras fuentes de financiación para los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, con la finalidad de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte, así como contribuir a la calidad en la prestación del servicio. Así en el numeral 9 de dicho artículo, se legitima la destinación específica con cargo a la sobretasa de la gasolina, que se pretende con la presentación del presente anteproyecto, tal como se transcribe a continuación:

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

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:

(...)

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

Subrayado extra-texto.

Es así como los diferentes planes de desarrollo guardan armonía con la finalidad de establecer mecanismos directos e indirectos para la sostenibilidad, de los sistemas de transporte, dentro de los que se incluyen los sistemas integrados de transporte masivo. Así las cosas, las políticas nacionales aprobadas por el órgano ejecutivo y legislativo, deben guardar armonía con las políticas territoriales, procurando el fin común – se reitera – de la sostenibilidad del sistema de transporte de todos los cartageneros.

Así mismo, el Gobierno Nacional expidió en el año 2020 el CONPES 3991 “Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional”, para el cual se realizó un diagnóstico sobre la situación de movilidad a nivel país donde se toca el tema de los sistemas de transporte público en el punto 4.3. “Dificultad para el financiamiento y sostenibilidad de sistemas de transporte público” y se reitera lo expresado anteriormente sobre otras fuentes de financiación para los SITM. En este sentido, expresa lo siguiente:

“

(...)



es importante resaltar que el PND 2014-2018 reconoció que los sistemas de transporte público deben ser sostenibles y que para ello puede acudir a fuentes de financiación diferentes a la tarifa, condición reafirmada en el PND 2018-2022. Así, con el objeto de contribuir a dicha sostenibilidad, la Ley 1955 de 2019 le permite a las entidades territoriales establecer otras fuentes de financiación canalizados a través de fondos de estabilización, o mecanismos tales como recursos propios territoriales, contribución por el servicio de parqueaderos fuera de vía o de estacionamiento en vía, estacionamiento en vía pública, infraestructura nueva para minimizar la congestión, áreas con restricción vehicular, destinación de un porcentaje de recaudo por concepto de multas de tránsito, aplicación de factores tarifarios a servicios de transporte público complementario, derecho real accesorio de superficie en infraestructura de transporte, valor residual de concesiones, valorización, subasta de norma urbanística, herramientas de captura de valor del suelo, sobretasa a la 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." Aspecto que viene destacado desde la norma nacional antes citada.

De igual manera, en el punto 5.3.3. Consolidación de mecanismos de financiamiento para la movilidad sostenible, la Línea de acción 3.1. Sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte menciona que:

“
(...)

las autoridades locales podrán definir la necesidad de involucrar fuentes alternativas de financiación, de tal forma que la calidad del servicio no sea sacrificada por considerar la tarifa al usuario como única fuente para cubrir los costos de operación.”

- **Plan de Desarrollo Distrital “Salvemos juntos a Cartagena”.**

El Plan de Desarrollo 2020-2023: “Salvemos juntos a Cartagena, por una Cartagena Libre y Resiliente”, en el Pilar Estratégico: Cartagena Resiliente, contempla la Línea Estratégica: Espacio Público, Movilidad y Transporte Resiliente, la cual a su vez, contiene los programas “Movilidad para Cartagena” y “Transporte para todos”, con éste último, el Distrito de Cartagena pretende implementar el sistema de transporte Masivo (SITM) a un 90%, con la construcción de la infraestructura faltante (patios complementarios), todas sus rutas y buses en operación, cubriendo la demanda de transporte público de la ciudad de Cartagena en un 100%, siendo un sistema con accesibilidad para todas las personas y asequible para toda la población que requiera el uso de transporte público.

Atendiendo que el Sistema Integrado de Transporte Masivo se constituye como unos de los objetivos a desarrollar en la línea estratégica antes mencionada, la presente iniciativa tiene como propósito dar cumplimiento a las metas planteadas a 2023, partiendo de las líneas bases encontradas en la vigencia 2019, por consiguiente es de gran importancia para su fortalecimiento destinar recursos que permitan su financiación en el tiempo, y el impuesto de la sobretasa a la gasolina se convierte en una fuente de destinación legítima para lo que aquí se pretende comprometer.



2. Objetivo del Proyecto de Acuerdo

El objetivo del presente proyecto de acuerdo es implementar medidas que contribuyan a la sostenibilidad y viabilidad financiera del SITM Transcaribe en el largo plazo, de manera que se garantice y mejore la prestación del servicio de transporte urbano en el Distrito de Cartagena, específicamente en los siguientes componentes:

1. Contribuir a la solvencia económica del SITM Transcaribe y los agentes que lo integran.
2. Establecer mejoras en el plan de servicio operativo de manera que se mejore la calidad de este y contribuya a la movilidad de la población de la ciudad.
3. Mejorar los actuales esquemas de vigilancia de la infraestructura del sistema Transcaribe y demás obligaciones que actualmente se encuentran en cabeza del Ente Gestor del SITM.

3. Consideraciones Generales

El SITM Transcaribe se encuentra categorizado como uno de los macroproyectos en el Distrito de Cartagena de Indias, cuyo objetivo es privilegiar el transporte público sobre el privado y permitir la integración física, operativa y tarifaria a través del servicio urbano de Transporte Masivo de pasajeros del Distrito de Cartagena, cuya titularidad y administración se encuentra a cargo de Transcaribe S.A. conforme a lo dispuesto en el Acuerdo 004 del 13 de febrero de 2003, y Escritura Pública 0654 de julio 15 de 2003.

Considerando que los procesos de selección y adjudicación de las concesiones que integrarían el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cartagena definidas en los diferentes CONPES, resultaron en la selección de los Concesionarios No. 1 (SOTRAMAC S.A.S) y No. 3 (TRANSAMBIENTAL S.A.S) de la operación, toda vez que el proceso para la adjudicación de la Concesión No. 2 se declararon desiertos, y ante la imposibilidad de adjudicar la concesión número 2 para la operación del sistema, TRANSCARIBE exploró una alternativa de prestación directa del servicio, teniendo en cuenta que le corresponde al Estado garantizar la prestación eficiente de los servicios públicos, manteniendo su regulación, control y vigilancia, siempre que el servicio sea requerido, si los particulares no concurren a su prestación el Estado debe intervenir para garantizarlos.

Adicionalmente, el Acuerdo 004 de 2003, *"Por medio del cual se concede autorización al Alcalde Mayor de la ciudad para crear una empresa que se encargue de desarrollar el sistema integrado de servicio público urbano y de transporte masivo multimodal, que tenga por objeto la gestión, organización y planificación del sistema de transporte colectivo, masivo y multimodal de pasajeros en el Distrito de Cartagena y su área de influencia y para constituir un Fondo Cuenta"*. TRANSCARIBE S.A., determina frente a la competencia en la prestación del servicio previó lo siguiente:

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamientos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.



*“La empresa de transporte no podrá ser operador, ni socio del sistema integrado de servicio público urbano y de transporte masivo multimodal de Cartagena por sí mismo o por interpuesta persona. **La empresa que regula el sistema integrado de servicio público, urbano y de transporte masivo multimodal de Cartagena será responsable de la prestación del servicio cuando se declare desierto un proceso de selección** o cuando se suspendan o terminen anticipadamente los contratos o se declare la caducidad de los mismos con los operadores por las causas previstas en la Ley o en los contratos” (Negrilla y Subrayado fuera del texto).*

Por lo anterior, al declararse desierto el proceso para la adjudicación de una de sus concesiones de operación (Concesión No. 2), la Junta Directiva de Transcaribe S.A. en sesión del 15 de diciembre de 2014, con fundamento en la normatividad nacional, el Acuerdo 004 de 2003 y en los estatutos, tomó la decisión de que, TRANSCARIBE fuera el operador de la Concesión número 2, denominándola Porción No. 2 de operación.

Así mismo, Transcaribe S.A., en el marco de su objetivo misional, es la entidad encargada del manejo y operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM – del Distrito de Cartagena, denominándose para ello “Ente Gestor”. En virtud de lo anterior, debe atender todo lo relacionado a estudios técnicos, diseños y proyectos necesarios para la operación del SITM y todo lo que ella engloba, a saber: diseño operacional del SITM y planeación de este, adecuación de infraestructura vial, estaciones, paraderos, patios portales, patios talleres, rutas del sistema, buses del sistema y chatarrización/desintegración de buses del Transporte Publico Colectivo-TPC-.

En este orden de ideas, el Ente Gestor del SITM, es el responsable de planear, administrar y controlar los recursos físicos y buses destinados a la operación del sistema, con el fin de tener una programación de la operación optimizada y ajustada a la realidad, teniendo como objetivo principal, asegurar la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte a los habitantes del Distrito de Cartagena, este es uno de los grandes retos y desafíos de la ciudad en cumplimiento de su finalidad constitucional social, considerando el alto impacto que tiene este servicio en la sociedad, medio ambiente, seguridad vial, productividad y competitividad en el territorio.

A razón de lo anterior, los Documentos emitidos por el Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES que atienden al Proyecto SITM Transcaribe, es decir, CONPES 3259 de 2003, 3516 de 2008 y 3823 de 2014 consideraban que el Sistema Integrado de Transporte Masivo se configuraría como el agente de mayor participación dentro de los modos de Transporte Público, presentando una relación como la que se expone a continuación:

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamientos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.



Tabla 1. Demanda Propuesta por día Hábil Diseño Conceptual 2003 vs. CONPES 3516 de 2008

Conceptos	Diseño Conceptual 2003	Propuesta CONPES 3516 de 2008
Demanda Transporte Publico	441.781	601.266
Participación Esperada del SITM	70,00%	79,00%
Demanda SITM	309.247	475.000

Fuente: Documentos CONPES 3516 de 2008

Dicha propuesta de demanda de pasajeros se estableció desde la perspectiva de lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, modificado por el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019, cuyo texto es el siguiente:

“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. (...).

Así mismo, la oferta de kilómetros desde el punto de vista de la estructuración buscaba atender las necesidades de movilidad de los habitantes del Distrito, tal como se evidencia a continuación:

Tabla 2. Distribución de Kilómetros Día por Concesionario – Estructuración

Kilómetros	Kilómetros Totales del Sistema			
	Concesionario 1	Concesionario 2	Concesionario 3	Subtotal
Articulado	11.519	0	0	11.519
Padrón	0	17.489	16.907	34.396
Convencional	27.800	23.358	20.797	71.955
Total	39.319	40.847	37.704	117.870

Fuente: Tabla 11. Distribución de Kilómetros Día por Concesionario. Asistencia Técnica Especializada a Transcribe. Informe Final



Desde la entrada en Operación del SITM Transcaribe el día 27 de marzo de 2016, la demanda promedio hábil del SITM Transcaribe presentaba una tendencia creciente, oscilando entre las 69.000 y 126.000, en la vigencia 2020, las validaciones disminuyen producto de las medidas restrictivas establecidas por el Gobierno Nacional para la prevención de la propagación del SARS2-COVID19, para la vigencia 2021, se reactiva nuevamente la demanda, aumentando un 10% con respecto al año anterior, como se indica a continuación:

Tabla 3. Evolución de la Demanda Promedio Día Hábil 2016 – 2021

Conceptos	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Demanda Promedio Hábil	69.456,96	87.414,56	99.696,82	126.154,57	49.528,66	54.663
Variación (%)	0%	26%	14%	27%	-61%	10%

Cálculo: Dirección Administrativa y Financiera de Transcaribe S.A.

Fuente: Oficio TC-DO-07.02-0013-21 Certificación de Datos Históricos SITM

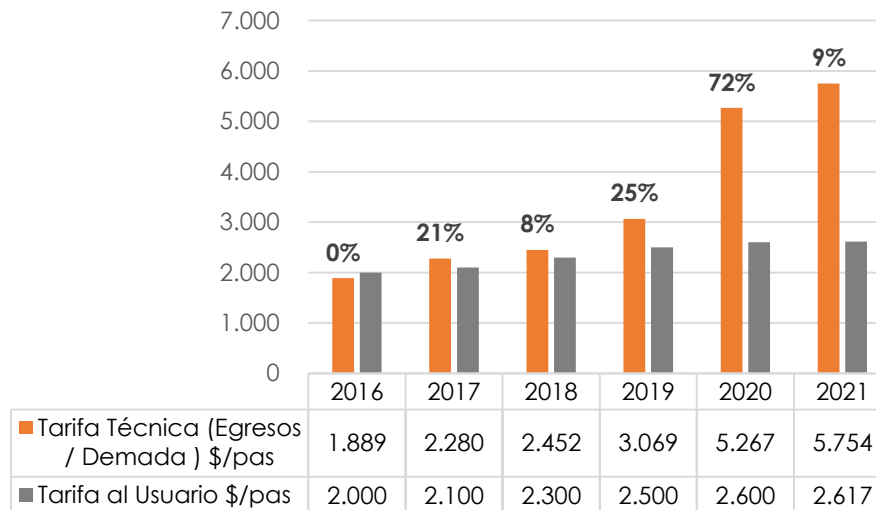
El pico más alto e histórico de validaciones diarias ha sido de 171.228, durante el mes de noviembre de 2019, por lo cual resulta evidente el no logro de la demanda esperada desde el punto de vista de la estructuración, razón que afecta tanto el recaudo como los ingresos esperados por los diferentes agentes que intervienen en el sistema, toda vez que la oferta de kilómetros se encuentra supeditada a dicha demanda por parte de los usuarios, tal como fue concebido en un comienzo.

Además de las diferentes situaciones de carácter estructural que afrontan los diferentes Sistemas de Transporte Masivos del país, el proceso de implementación del SITM Transcaribe en la ciudad de Cartagena, presentó adicionalmente disminución en la flota adquirida durante la adjudicación e implementación de sus concesiones, de conformidad con lo consignado en los CONPES 3259 de 2003, 3516 de 2008 y 3823 de 2014. Siendo así que, por razones cambiarias (aumento del dólar), el SITM Transcaribe cuenta con una Flota disponible de 329 buses: 54 buses de tipo articulado, 158 buses de tipo padrón y 117 buses de tipo busetón, en contraste con la flota vinculada de referencia requerida en la Fase 2 (344 buses compuestos por 54 buses de tipo articulado, 173 buses de tipo padrón y 117 buses de tipo busetón), es decir, 15 buses de tipo padrón menos que los concebidos contractualmente; situación que incide en la operación normal del Sistema y por ende, a la remuneración de los distintos agentes que lo integran.

Por todo lo anterior, se han presentado incrementos, vigencia a vigencia, en la tarifa técnica ⁵, tal como se evidencia en la siguiente gráfica:



Gráfica 1. Tarifa Técnica vs. Tarifa al Usuario 2016 – 2021 (En Pesos)



El diferencial entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario⁶, ha generado una situación financiera deficitaria en el SITM, como se ilustra a continuación:

Tabla 4. Balance Financiero del SITM 2016 – 2021 (En Pesos)

Conceptos	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ingresos Tarifa Usuario	32.883.266.000	57.526.461.000	69.975.919.900	96.160.601.900	37.852.040.000	44.353.362.300
Ingresos Operacionales SITM	32.883.266.000	57.526.461.000	69.975.919.900	96.160.601.900	37.852.040.000	44.353.362.300
Egresos Teóricos						
Fiducia	217.561.188	434.886.366	553.290.336	881.744.585	605.199.737	720.880.926
Colcard	2.798.335.508	4.931.712.115	5.701.212.575	7.409.390.066	2.980.753.450	3.314.762.443
Ente Gestor	1.315.007.288	2.301.082.140	2.799.037.072	3.832.112.783	1.544.585.744	1.774.134.492
Sotramac S.A.S.	6.137.338.166	11.127.705.169	17.223.763.512	36.645.692.950	25.835.072.083	29.303.306.513
Transcaribe Operador	0	4.562.080.467	5.593.353.294	21.350.368.618	16.965.448.884	20.690.876.425
Transambiental S.A.S.	16.930.336.808	30.041.293.687	36.066.671.567	38.144.732.585	26.380.112.007	32.711.455.011
FUDO	3.656.706.515	6.444.673.622	7.450.306.502	11.681.715.191	5.074.484.294	6.447.723.754
Total Egresos Teóricos⁷	31.055.285.473	59.843.433.565	75.387.634.859	119.945.756.777	79.385.656.199	94.963.139.564
Situación del Periodo	1.827.980.527	-2.316.972.565	-5.411.714.959	-23.785.154.877	-41.533.616.199	-50.609.777.264

Calculo: Dirección Administrativa y Financiera de Transcaribe S.A.

Fuente: Oficio TC-DO-07-02-0013-21 Certificación de Datos Históricos SITM

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamientos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.



En los diversos sistemas de transporte masivo del País, las tarifas para el cobro de la prestación del servicio han sido insuficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos, por tal razón, se estableció en el marco de la Ley 1955 de 2019, la sostenibilidad de los sistemas de transporte colectivos y masivos, tal como lo expresa el artículo 98 de esta Ley:

“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.”
(Negrilla y subrayado fuera del texto)

Por tal razón, y con fundamento en el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, el Distrito de Cartagena mediante Decreto 0319 de 2019, “Por medio del cual se establece el Fondo de Estabilización o Compensación Tarifaria que cubra el diferencial entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario del Sistema Integrado de Transporte Masivo - TRANSCARIBE, en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, y se dictan otras disposiciones”, establece el Fondo de Estabilización Tarifaria- FET como mecanismo para la cobertura de riesgos asociados a la estabilidad del Sistema de Transporte, y con el objeto de servir como fuente de liquidez para cubrir el diferencial entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario del Sistema, y garantizar la operación de transporte en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, en el evento en que se materialice el riesgo de tarifa estipulado en los Contratos de Concesión

Con la finalidad de dar cumplimiento a sus obligaciones contractuales y legales, Transcaribe S.A. ha comunicado a la Administración Central, la necesidad de recursos a provisionar, para nutrir el Fondo de Estabilización Tarifaria – FET; debido a las dificultades para la financiación de sus costos y gastos operacionales, dado que, los ingresos emanados de la aplicación de las fórmulas establecidas en los contratos de concesión No. TC-LPN-005-2010, TC-LPN-004-2013 y TC-SA-MC-007-2014 suscritos con Consorcio COLCARD, Sotramac S.A.S. y Transambiental S.A.S, respectivamente, así como del contrato de fiducia mercantil para la administración y pago de los recursos derivados de la operación del SITM no son suficientes para financiar la totalidad de los gastos requeridos en una vigencia fiscal.

Por lo tanto, debido a que no se han conseguido los resultados operacionales esperados, para el desarrollo de las actividades propias del Ente Gestor, hasta tanto se continúe con las tareas de Operador, surge la necesidad imperativa de implementación de alternativas de ingresos.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamientos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.



Así las cosas, la Administración Distrital ha propuesto comprometer recursos de la sobretasa de la gasolina como renta de destinación específica, con el objeto de cumplir las obligaciones emanadas del Documento CONPES 3259 de 2003, la Ley 1955 de 2019, Decreto 1277 de 2015, y los Decretos Distritales 0319 de 2019 y 0532 de 2021, los acuerdos de respaldo y demás disposiciones relacionadas con las competencias tarifarias en materia de servicio público esencial de Transporte, en un 50% del valor estimado dentro del presupuesto de rentas, destinado a los gastos de inversión a favor de la sostenibilidad y fortalecimiento operacional del Sistema Integrado de Transporte Masivo de la ciudad de Cartagena.

ANÁLISIS DE IMPACTO FISCAL DE LA INICIATIVA.

Tal y como se expuso, la fuente del ingreso que servirá para cubrir esta inversión corresponde a los recursos provenientes del impuesto por sobretasa a la gasolina, por consiguiente para un mayor análisis a continuación se detalla el comportamiento de esta renta en los últimos 5 años y la estimación de la misma para los próximos 10 años.

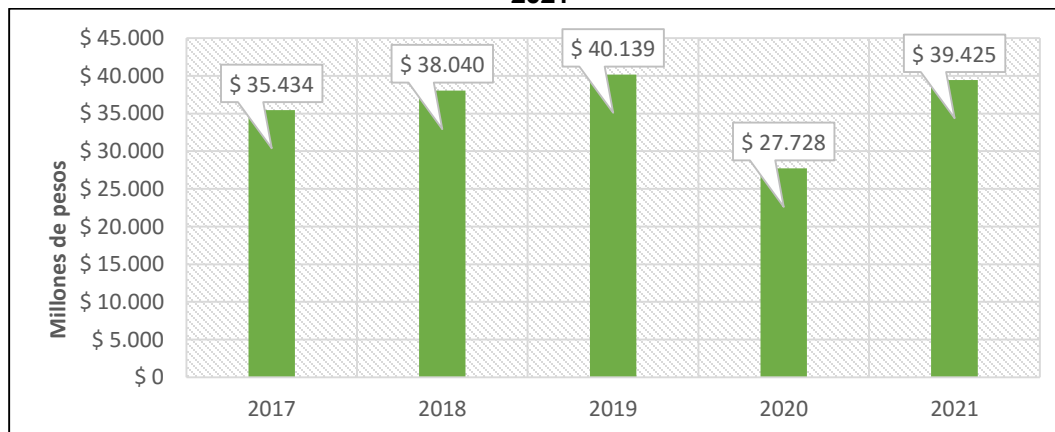
IMPUESTO SOBRETASA LA GASOLINA

- **Comportamiento histórico del recaudo de sobretasa a la gasolina años 2017 a 2021**

Se considera pertinente, presentar análisis del comportamiento histórico que se tiene del recaudo de del impuesto por sobretasa a la gasolina, del periodo comprendido entre las vigencias 2017 a 2021.

En la gráfica 4, podemos observar la variación que ha tenido este impuesto desde el año 2017 al 2021, donde se evidencia que se ha recaudado en promedio un valor de \$36.153.324.402 de pesos, como se detalla a continuación:

Gráfica 4. Comportamiento histórico del recaudo de sobretasa a la gasolina años 2017 a 2021



Fuente: Sistema presupuestal PREDIS. Secretaría de Hacienda Distrital de Cartagena

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamientos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.



- **Proyección de Recaudo del Impuesto Sobretasa a la Gasolina 2022-2032**

En consecuencia de lo indicado, es necesario estimar la renta de la sobretasa a la gasolina del periodo 2022 al 2032, como lo señala el Marco Fiscal de Mediano Plazo (tabla 7), con el fin de definir si los aportes que se destinarían a TRANSCARIBE S.A, pueden cumplir con las necesidades que tiene la empresa, así como también el monto que se debe estimar en el presupuesto Distrital para respaldar los compromisos adquiridos.

Para lo cual, a continuación se muestra la estimación promedio de la renta Impuesto de Sobretasa a la gasolina en el plan financiero del Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP) 2022-2032 así:

Tabla 7. Proyección de recaudo del impuesto Sobretasa a la gasolina 2022-2032

AÑO	VALOR
2022	43.825.039.468
2023	45.139.790.652
2024	46.493.984.372
2025	47.888.803.903
2026	49.325.468.020
2027	50.805.232.060
2028	52.329.389.022
2029	53.899.270.693
2030	55.516.248.814
2031	57.181.736.278
2032	58.897.188.366

Fuente: Marco Fiscal de Mediano Plazo. Secretaría de Hacienda Distrital de Cartagena

- **Proyección Destinación Específica 50% del Recaudo del Impuesto Sobretasa a la Gasolina 2022-2032**

Tomando como base lo estimado, el valor promedio correspondiente al 50% de la renta de sobretasa a la gasolina a destinar a partir de la vigencia 2023 como renta específica para TRANSCARIBE S.A del periodo en estudio sería:



Tabla 8. Proyección destinación específica recaudo del impuesto Sobretasa a la gasolina 2022-2032

AÑO	VALOR (Destinación Especifica)
2023	22.569.895.326
2024	23.246.992.186
2025	23.944.401.952
2026	24.662.734.010
2027	25.402.616.030
2028	26.164.694.511
2029	26.949.635.347
2030	27.758.124.407
2031	28.590.868.139
2032	29.448.594.183

Fuente: Marco Fiscal de Mediano Plazo. Secretaría de Hacienda Distrital de Cartagena

Cabe anotar, que estas estimaciones pueden variar positiva o negativamente de acuerdo al comportamiento real del recaudo, lo que indica que los aportes a TRANSCARIBE S.A, se realizarán única y exclusivamente por lo recaudado.

- IMPACTO FISCAL**

De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 “En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo”.

En consonancia con lo anterior, mediante oficio AMC-OFI-0111983-2022 de fecha 17 de agosto de 2022, la Secretaría de Hacienda, emite concepto de impacto fiscal viable para la iniciativa propuesta, en el cual manifiesta que el proyecto de acuerdo **“PROYECTO DE ACUERDO POR MEDIO DEL CUAL SE DESTINA UN PORCENTAJE DEL IMPUESTO DE SOBRETASA A LA GASOLINA DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS, A FAVOR DE LA SOSTENIBILIDAD Y FORTALECIMIENTO OPERACIONAL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA, SE OTORGAN AUTORIZACIONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**, no requiere de rentas sustitutas, no otorga beneficios tributarios y no afecta las metas plurianuales consultadas del Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP) 2022-2032 del Distrito de Cartagena de Indias.

Po otra parte, el día 16 de agosto de 2022, se llevó a cabo reunión de sesión del Consejo Superior de Política Fiscal de Cartagena– CONFISCAR, mediante el cual los intervinientes, dieron viabilidad a todas las actuaciones administrativas, presupuestales y financieras requeridas para la materialización de la presente iniciativa, tal y como consta en el acta de sesión **0062** de fecha agosto 16 de 2022.

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamientos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.



Por lo anterior, y atendiendo su competencia Constitucional, presentamos al Honorable Concejo Distrital de Cartagena de Indias, el presente proyecto, con la finalidad sea aprobado y de esta manera, cumplir con sostenibilidad del sistema, garantizando la continua prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros en el Distrito de Cartagena.

ANEXOS

1. **Certificado de Impacto Fiscal emitido por la Secretaría de Hacienda Distrital.**
2. **Acta de sesión de CONFISCAR 0062 de fecha agosto 16 de 2022.**

Anticorruptivamente,

WILLIAM DAU CHAMAT
Alcalde Mayor de Cartagena de Indias D. T. y C.

Vo.Bo. Diana Villalba Vallejo
Secretaria de Hacienda Distrital

Vo.Bo. Franklin Amador Hawkins
Secretario de Planeación Distrital

Vo.Bo. Lucely Morales Ramos
Directora Financiera de Presupuesto

Vo.Bo. Myrna Martínez Mayorga
Jefe Oficina Asesora Jurídica

Vo.Bo. Mauricio José Hernández Delgado
Gerente de Transcribe S.A

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamientos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.



PROYECTO DE ACUERDO No. _____ 2022

PROYECTO DE ACUERDO POR MEDIO DEL CUAL SE DESTINA UN PORCENTAJE DEL IMPUESTO DE SOBRETASA A LA GASOLINA DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS, A FAVOR DE LA SOSTENIBILIDAD Y FORTALECIMIENTO OPERACIONAL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA, SE OTORGAN AUTORIZACIONES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.

EL CONCEJO DISTRITAL DE CARTAGENA DE INDIAS D. T. Y C.

En ejercicio de sus atribuciones Constitucionales y legales, especialmente las conferidas por el artículo 313 Superior., las Leyes 136 de 1994, 1551 de 2012, 1730 de 2014, 2010 de 2019 y demás normas pertinentes y concordantes

ACUERDA

ARTÍCULO PRIMERO: Autorizar al Alcalde Mayor de Cartagena de Indias para comprometer recursos de la sobretasa de la gasolina como renta de destinación específica, con el objeto de cumplir las obligaciones emanadas del Documento CONPES 3259 de 2003, la Ley 1955 de 2019, Decreto 1277 de 2015, y los Decretos Distritales 0319 de 2019 y 0532 de 2021, los acuerdos de respaldo y demás disposiciones relacionadas con las competencias tarifarias en materia de servicio público esencial de Transporte, en un 50% del valor estimado dentro del presupuesto de rentas, destinado a los gastos de inversión, a favor de la sostenibilidad y fortalecimiento operacional del Sistema Integrado de Transporte Masivo-SITM de la ciudad de Cartagena.

ARTÍCULO SEGUNDO: La Secretaría de Hacienda Distrital girará a Transcaribe S.A. los recursos de los que trata el presente Acuerdo, previa certificación del recaudo realizada por la Tesorería Distrital y los trámites presupuestales pertinentes.

ARTÍCULO TERCERO: Transcaribe S.A. dispondrá de los presentes recursos a partir de vigencia 2023, para financiar en un 100% el Fondo de Estabilización Tarifaria – FET, los cuales complementarán los recursos de la bolsa total, dando cumplimiento a lo dispuesto en el Decreto 1277 de 2015.

ARTICULO CUARTO: El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su sanción y publicación.

Dado en Cartagena de Indias D.T. y C., a los XXXX (XX) días del mes de XXXX del año 2022.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

GLORIA ESTRADA BENAVIDES
Presidente Concejo

JULIO MORELOS NASSI
Secretario General Concejo

En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamientos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.



En cumplimiento con la Directiva Presidencial 04 de 2012 que trata sobre la Eficiencia Administrativa y Lineamientos de la Política de Cero Papel en la Administración pública, la recepción de documentos internos se hará a través del SIGOB; no requiere ser recibido en físico. La impresión de documentos deberá hacerse solo cuando sea indispensable.