



TRABAJO DE GRADO
Opción Investigación o Proyecto de Grado

**Análisis de la destinación de recursos de la sobretasa de la gasolina para el
mantenimiento vial en Medellín (2019-2024)**

Corporación Universitaria Remington.

Facultad contable

Contaduría Pública

María Victoria Isaza Martínez

Santiago Alzate Cardona

2024

Dedicatoria

Dedico el trabajo a mi familia, a mi pareja, a mi hija, le doy las gracias a Dios por permitirme realizar una meta más.

Agradecimientos

Le doy las gracias a la universidad y mis profesores por la gran ayuda, a mis papas por siempre esforzarse.

Tabla de Contenidos

Resumen.....	6
Palabras clave.....	7
Introducción	8
Planteamiento del problema.....	11
Justificación.....	14
Pregunta de Investigación.....	14
Marco teórico.....	15
Base Gravable y tarifa.....	18
Contexto histórico de la sobretasa a la gasolina motor en Colombia.....	19
Marco legal.....	22
Reglamentaciones territoriales: Medellin.....	23
Planificación urbana y movilidad: una apuesta ambiciosa.....	25
Objetivo General.....	28
Objetivos específicos.....	28
Metodología.....	29
Resultados.....	30
Conclusiones.....	33
Referencias.....	35

Lista de tablas

Tabla 1. Valores de referencia de venta al público por galón.....	7
---	---

Resumen

La presente investigación analiza la gestión y destinación de los recursos generados por la sobretasa a la gasolina en el municipio de Medellín, durante el período comprendido entre 2019 y 2024, enfocándose particularmente en su aplicación al mantenimiento de la infraestructura vial. En un contexto urbano en constante expansión, las vías juegan un papel esencial no solo en la movilidad y la calidad de vida ciudadana, sino también en el desarrollo económico y la sostenibilidad ambiental.

Para abordar esta temática, se utilizó una metodología mixta con enfoque descriptivo-analítico, partiendo de la revisión documental de fuentes normativas como la Ley 488 de 1998 y la Ley 2093 de 2021, así como los acuerdos municipales N.º 066 de 2017 y N.º 093 de 2023. Asimismo, se analizaron informes presupuestales y de gestión de la Alcaldía de Medellín y otras entidades locales como "Medellín Cómo Vamos", contrastando los datos de recaudo y de ejecución presupuestal con énfasis en la transparencia y la eficacia de la inversión pública. La investigación incluye también un componente comparativo con las ciudades de Bogotá y Cali para el año 2023, con el fin de entender cómo otras urbes abordan la distribución de estos recursos.

Los hallazgos revelan que, si bien la sobretasa representa una fuente importante de ingresos tributarios municipales, su destinación prioritaria al sistema de transporte masivo ha limitado el impacto de dichos recursos en el mantenimiento vial. A través del análisis normativo, financiero y comparativo, se evidencian desafíos significativos en términos de gestión, transparencia y priorización de necesidades infraestructurales.

Este estudio se apoya en autores clave como Martínez (2022), quien destaca la relevancia del control ciudadano sobre el gasto público, y en el marco jurisprudencial de la Corte Constitucional que reafirma la autonomía territorial en la destinación de ingresos tributarios. A nivel internacional, se incorporan aportes de la OECD (2020) sobre la gestión eficiente del financiamiento urbano, y estudios del BID (2021) sobre sostenibilidad fiscal en ciudades latinoamericanas. Finalmente, se concluye con

recomendaciones orientadas a mejorar la asignación y el uso de la sobretasa, propiciando una gestión más equitativa, técnica y sostenible.

Palabras clave: Sobretasa a la gasolina, mantenimiento vial, Medellín, financiamiento urbano, políticas públicas, gestión tributaria.

Introducción

La infraestructura vial es un componente esencial en el desarrollo de las ciudades contemporáneas, no solo por su función en la conectividad urbana, sino por su rol en el crecimiento económico, la equidad territorial y la sostenibilidad ambiental. En ciudades como Medellín, donde la topografía, la densidad demográfica y los retos de movilidad confluyen, la gestión del mantenimiento vial adquiere un valor estratégico en la planificación urbana y la administración pública.

En este marco, la sobretasa a la gasolina representa una herramienta de financiación fundamental para las entidades territoriales en Colombia. Este tributo, consagrado por primera vez en la Ley 488 de 1998 y modificado posteriormente por la Ley 2093 de 2021, fue concebido para dotar a los gobiernos locales de una fuente de recursos endógena destinada prioritariamente al mejoramiento y conservación de la infraestructura vial (Congreso de la República, 2021). Sin embargo, las reformas normativas y las decisiones administrativas locales han alterado significativamente la destinación original de estos fondos, priorizando en algunos casos el financiamiento de los sistemas de transporte masivo sobre la red vial convencional (Concejo de Medellín, 2017; 2023).

La ciudad de Medellín ha sido pionera en la implementación de políticas de movilidad integradas, destacándose por su apuesta por un sistema de transporte masivo multimodal, incluyente y eficiente, como lo demuestran los avances del Metro, el Metrocable y el Tranvía. No obstante, este enfoque ha venido acompañado de una redistribución de los recursos fiscales que ha reducido progresivamente la inversión en mantenimiento de la malla vial secundaria y terciaria, particularmente en comunas periféricas y corregimientos (Medellín Cómo Vamos, 2020).

Diversos informes técnicos y de seguimiento ciudadano han puesto en evidencia un deterioro creciente en la red vial local y una percepción negativa de los usuarios respecto al estado de las calles y avenidas de la ciudad (OCDE, 2020; Medellín Cómo Vamos, 2023). Esta problemática se vuelve más crítica si se considera que el mantenimiento vial

preventivo y correctivo no solo prolonga la vida útil de la infraestructura, sino que reduce costos operacionales del transporte, mejora la seguridad vial y tiene un efecto directo en la calidad del aire y en la eficiencia del sistema de movilidad urbana (BID, 2021; World Bank, 2022).

En este contexto, la presente tesis se propone analizar la destinación de los recursos derivados de la sobretasa a la gasolina en Medellín durante el periodo 2019-2024, haciendo especial énfasis en la proporción efectivamente asignada al mantenimiento vial, y contrastando esta dinámica con las normas nacionales vigentes y con los modelos adoptados por otras ciudades colombianas como Bogotá y Cali. El estudio busca identificar brechas entre el recaudo y la inversión efectiva, y discutir los retos que enfrentan las políticas públicas locales para asegurar una gestión eficiente, equitativa y transparente de estos recursos.

Este análisis se justifica en la necesidad urgente de repensar el modelo de financiación de la infraestructura urbana en el marco de las transformaciones que viven las ciudades del siglo XXI, caracterizadas por la digitalización, la sostenibilidad y la participación ciudadana como pilares de la gobernanza urbana. Tal como lo plantea Castells (2020), las ciudades deben evolucionar hacia ecosistemas urbanos resilientes, donde la gestión de los recursos fiscales esté alineada con las prioridades sociales y ambientales de sus habitantes.

Desde una perspectiva metodológica, el trabajo se fundamenta en una revisión documental, el análisis comparativo y la evaluación presupuestal de los recursos recaudados y ejecutados. De este modo, se busca aportar al debate sobre la autonomía territorial, la priorización del gasto público, y la planificación financiera en contextos urbanos complejos como Medellín. Ciudades contemporáneas, no solo por su función en la conectividad urbana, sino por su rol en el crecimiento económico, la equidad territorial y la sostenibilidad ambiental. En ciudades como Medellín, donde la topografía, la densidad demográfica y los retos de movilidad confluyen, la gestión del mantenimiento vial adquiere un valor estratégico en la planificación urbana y la administración pública.

En este marco, la sobretasa a la gasolina representa una herramienta de financiación fundamental para las entidades territoriales en Colombia. Este tributo, consagrado por primera vez en la Ley 488 de 1998 y modificado posteriormente por la Ley 2093 de 2021, fue concebido para dotar a los gobiernos locales de una fuente de recursos endógena destinada prioritariamente al mejoramiento y conservación de la infraestructura vial (Congreso de la República, 2021). Sin embargo, las reformas normativas y las decisiones administrativas locales han alterado significativamente la destinación original de estos fondos, priorizando en algunos casos el financiamiento de los sistemas de transporte masivo sobre la red vial convencional (Concejo de Medellín, 2017; 2023). La ciudad de Medellín ha sido pionera en la implementación de políticas de movilidad integradas, destacándose por su apuesta por un sistema de transporte masivo multimodal, incluyente y eficiente, como lo demuestran los avances del Metro, el Metrocable y el Tranvía. No obstante, este enfoque ha venido acompañado de una redistribución de los recursos fiscales que ha reducido progresivamente la inversión en mantenimiento de la malla vial secundaria y terciaria, particularmente en comunas periféricas y corregimientos (Medellín Cómo Vamos, 2020).

Diversos informes técnicos y de seguimiento ciudadano han puesto en evidencia un deterioro creciente en la red vial local y una percepción negativa de los usuarios respecto al estado de las calles y avenidas de la ciudad (OCDE, 2020; Medellín Cómo Vamos, 2023). Esta problemática se vuelve más crítica si se considera que el mantenimiento vial preventivo y correctivo no solo prolonga la vida útil de la infraestructura, sino que reduce costos operacionales del transporte, mejora la seguridad vial y tiene un efecto directo en la calidad del aire y en la eficiencia del sistema de movilidad urbana (BID, 2021; World Bank, 2022).

En este contexto, la presente tesis se propone analizar la destinación de los recursos derivados de la sobretasa a la gasolina en Medellín durante el periodo 2019-2024, haciendo especial énfasis en la proporción efectivamente asignada al mantenimiento vial, y contrastando esta dinámica con las normas nacionales vigentes y con los modelos

adoptados por otras ciudades colombianas como Bogotá y Cali. El estudio busca identificar brechas entre el recaudo y la inversión efectiva, y discutir los retos que enfrentan las políticas públicas locales para asegurar una gestión eficiente, equitativa y transparente de estos recursos.

Este análisis se justifica en la necesidad urgente de repensar el modelo de financiación de la infraestructura urbana en el marco de las transformaciones que viven las ciudades del siglo XXI, caracterizadas por la digitalización, la sostenibilidad y la participación ciudadana como pilares de la gobernanza urbana. Tal como lo plantea Castells (2020), las ciudades deben evolucionar hacia ecosistemas urbanos resilientes, donde la gestión de los recursos fiscales esté alineada con las prioridades sociales y ambientales de sus habitantes.

Desde una perspectiva metodológica, el trabajo se fundamenta en una revisión documental, el análisis comparativo y la evaluación presupuestal de los recursos recaudados y ejecutados. De este modo, se busca aportar al debate sobre la autonomía territorial, la priorización del gasto público, y la planificación financiera en contextos urbanos complejos como Medellín.

Planteamiento del problema

La infraestructura vial es uno de los activos más valiosos de cualquier ciudad, dado su papel fundamental en el desarrollo económico, la cohesión territorial y la calidad de vida urbana. Sin embargo, a pesar de su relevancia, en muchas ciudades de América Latina — y particularmente en Colombia— persisten profundas brechas entre las necesidades de mantenimiento vial y la disponibilidad real de recursos financieros para atenderlas (Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2021). Medellín no es ajena a esta problemática.

La sobretasa a la gasolina fue concebida por el legislador colombiano como un mecanismo tributario para fortalecer la autonomía financiera de los entes territoriales,

permitiéndoles recaudar recursos con destinación específica, preferentemente orientados a la infraestructura vial (Ley 488 de 1998; Ley 2093 de 2021). En el caso de Medellín, la implementación de esta política se reglamentó a través de acuerdos locales como el Acuerdo 066 de 2017 y el Acuerdo 093 de 2023, que estructuran su aplicación tributaria. Sin embargo, la destinación de dichos fondos ha priorizado en gran medida al Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM), dejando en un segundo plano la atención al mantenimiento vial convencional.

Según el Acuerdo 066 de 2017, el 70% de los ingresos por la sobretasa a la gasolina en Medellín debe ser asignado al SITM y solo el 30% a la red vial. Esta proporción, en principio justificada por la apuesta estratégica de la ciudad por un modelo de transporte público sostenible, ha generado consecuencias en la conservación del sistema vial existente. Informes de la organización "Medellín Cómo Vamos" (2020; 2023) han documentado el creciente deterioro de las vías en distintas comunas de la ciudad, especialmente en las zonas periféricas, donde la inversión en mantenimiento vial menor y mayor ha sido significativamente limitada.

Lo anterior se agrava si se considera que entre 2016 y 2019, Medellín invirtió 28.517 millones de pesos en mantenimiento vial menor y 46.441 millones en mantenimiento mayor, cubriendo 284 kilómetros de vías (Secretaría de Infraestructura Física de Medellín, 2020). Estas cifras, aunque importantes, resultan insuficientes frente a las necesidades reales de una ciudad que cuenta con más de 2.400 km de red vial urbana (Alcaldía de Medellín, 2023). A esto se suma la falta de información pública consolidada y actualizada sobre la ejecución presupuestal específica del 30% de los recursos asignados al mantenimiento vial, lo que impide una evaluación clara sobre el impacto de la sobretasa en este ámbito.

Desde el punto de vista jurídico, si bien la Corte Constitucional ha ratificado la autonomía fiscal de los entes territoriales en decisiones como la Sentencia C-897 de 1999 y la Sentencia C-533 de 2005, también ha advertido sobre la necesidad de garantizar la destinación efectiva de los recursos públicos conforme al principio de eficiencia del gasto

(Corte Constitucional, 2005). En este sentido, la priorización del SITM, aunque estratégica, podría estar tensionando este principio si no se equilibran los recursos destinados al mantenimiento de la red vial.

La literatura especializada también ha alertado sobre este dilema. Estudios como los de Martínez y Rincón (2022) señalan que el énfasis excesivo en sistemas de transporte masivo, sin un adecuado mantenimiento vial, puede generar cuellos de botella, aumentar los tiempos de desplazamiento y afectar la calidad del servicio. Además, un mal estado de las vías incrementa los costos operativos del transporte público y privado, deteriora los vehículos y eleva los índices de accidentalidad (OCDE, 2020; World Bank, 2022).

Por otro lado, si bien la inversión en transporte masivo es clave para una ciudad sostenible, debe coexistir con una política de mantenimiento vial robusta y planificada. Medellín ha mostrado avances en planificación estratégica —como lo refleja el Plan de Desarrollo "Medellín Futuro" 2020-2023 y su actualización "Medellín Te Quiere" 2024-2027—, pero estos instrumentos no han resuelto del todo la desconexión entre el recaudo y la ejecución eficiente de los recursos tributarios destinados a las vías locales (Alcaldía de Medellín, 2024).

La ausencia de estudios actualizados que relacionen el comportamiento del recaudo por sobretasa, su destinación efectiva, y el estado actual de la malla vial en Medellín limita la toma de decisiones técnicas fundamentadas. Asimismo, impide el ejercicio pleno de control social y la participación ciudadana informada. Es por esto que la presente investigación busca llenar ese vacío, proponiendo un análisis riguroso de la asignación, ejecución y resultados de la política de sobretasa a la gasolina en el periodo 2019-2024.

Justificación

Este trabajo se justifica desde tres perspectivas fundamentales: técnica, social y académica. Técnicamente, ofrece a los tomadores de decisiones una radiografía actualizada de la eficiencia del mecanismo tributario de la sobretasa, en un contexto fiscal cada vez más exigente. Socialmente, responde a una preocupación creciente de los habitantes de Medellín sobre el deterioro de la malla vial y la falta de mantenimiento en zonas con alta circulación y población vulnerable. Académicamente, el estudio aporta a la discusión sobre la eficiencia del gasto público local, la priorización presupuestal y la articulación entre el recaudo tributario y los resultados de política pública. Además, la investigación contribuye a identificar buenas prácticas comparadas con ciudades como Bogotá y Cali, y permite reflexionar sobre la necesidad de un marco normativo más coherente y actualizado, que garantice la sostenibilidad del sistema vial sin sacrificar el desarrollo del transporte público.

Pregunta de investigación

¿Cómo se han destinado los recursos de la sobretasa a la gasolina al mantenimiento vial en Medellín entre los años 2019 y 2024?

Marco Teórico

La financiación de la infraestructura vial urbana

El mantenimiento de la infraestructura vial es una de las funciones públicas más relevantes para garantizar la movilidad eficiente, la competitividad económica y el bienestar ciudadano en los contextos urbanos. En América Latina, la insuficiencia de recursos destinados al mantenimiento vial ha sido una constante, generando rezagos en la calidad de la malla vial y elevados costos sociales y económicos derivados del deterioro del pavimento, los accidentes de tránsito y el incremento en los tiempos de desplazamiento (Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2021).

En Colombia, las ciudades han enfrentado este desafío mediante distintos instrumentos fiscales, entre los cuales se destaca la sobretasa a la gasolina, un tributo creado para fortalecer las finanzas territoriales y permitir la financiación específica de la infraestructura vial (Ley 488 de 1998). Esta medida, sin embargo, ha evolucionado con el tiempo, afectando la forma en que se aplican los recursos a nivel local.

El marco legal de la sobretasa a la gasolina

La Ley 488 de 1998 fue el primer instrumento normativo que autorizó a los municipios, distritos y departamentos colombianos a cobrar una sobretasa sobre el consumo de gasolina corriente y extra dentro de su jurisdicción. Esta ley estableció tarifas diferenciadas entre los niveles territoriales (municipios y departamentos), y facultó a las entidades locales a destinar los ingresos obtenidos preferentemente a la financiación de obras de infraestructura vial (Congreso de Colombia, 1998).

Posteriormente, la Ley 2093 de 2021 introdujo importantes modificaciones. Entre ellas se destaca la creación de una sobretasa nacional del 6% sobre el ACPM, cuya destinación

fue distribuida en partes iguales entre la red vial nacional y la red vial departamental. También estableció mecanismos de indexación tarifaria basados en la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC), lo cual buscaba mantener el poder adquisitivo de los ingresos generados (Congreso de Colombia, 2021).

Desde una perspectiva jurisprudencial, la Corte Constitucional ha reiterado en sentencias como la C-897 de 1999 y la C-533 de 2005 que los recursos obtenidos por concepto de la sobretasa a la gasolina tienen carácter endógeno, es decir, pertenecen a las entidades territoriales donde se recaudan. Esta posición ha reforzado la autonomía fiscal de los municipios para decidir sobre la destinación de estos recursos, siempre dentro de los límites constitucionales y con criterios de eficiencia, equidad y legalidad (Corte Constitucional, 1999, 2005).

Regulación local en Medellín

En el caso de Medellín, el Acuerdo 066 de 2017 adoptó de forma clara las disposiciones de la Ley 488 de 1998 y fijó una tarifa del 18.5% sobre el consumo de gasolina. Lo más relevante de este acuerdo es su fórmula de destinación: el 70% de los ingresos por sobretasa debe ir al Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) y el 30% al mantenimiento vial (Concejo de Medellín, 2017). Esta distribución refleja una apuesta política y técnica por el fortalecimiento del sistema de transporte público, pero también ha sido objeto de críticas por su impacto en la financiación de la red vial convencional. El Acuerdo 093 de 2023 —el nuevo estatuto tributario del Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín— mantiene la vigencia de este tributo como parte de la estructura fiscal local, aunque no detalla los porcentajes de destinación, lo que sugiere una posible continuidad del modelo anterior (Concejo de Medellín, 2023).

La planificación del mantenimiento vial

Según el Informe de Gestión de la Secretaría de Infraestructura Física (2019), durante el periodo 2016–2019 se invirtieron más de 74.900 millones de pesos en mantenimiento vial, cubriendo cerca de 284 kilómetros. Sin embargo, estos esfuerzos no han sido suficientes para responder a las demandas de una ciudad con alta densidad vehicular y expansión urbana continua. Estudios técnicos del Plan Maestro de Infraestructura del Metro de Medellín (2020–2050) y los informes de calidad de vida de "Medellín Cómo Vamos" (2020, 2023) evidencian una disminución progresiva en la calidad de la malla vial, especialmente en zonas periféricas.

Además, el Plan de Desarrollo "Medellín Te Quiere" (2024–2027) ha identificado el mantenimiento de la red vial como una prioridad renovada, lo que indica una posible reorientación de los recursos fiscales en los próximos años (Alcaldía de Medellín, 2024). Este giro responde a las demandas ciudadanas por mejorar las condiciones de circulación y seguridad vial, pero también a la necesidad de mantener la eficiencia del sistema de transporte masivo, cuya operación depende en gran medida del estado de las vías.

Comparación con otras ciudades: Bogotá y Cali

Bogotá y Cali, otras dos ciudades clave en el contexto colombiano, presentan modelos distintos de destinación de la sobretasa a la gasolina. En Bogotá, la tarifa actual alcanza el 25% y se aplica tanto a la gasolina como al ACPM (Secretaría Distrital de Hacienda de Bogotá, 2023). En Cali, la tarifa es del 18.5%, pero el 95% de los recursos recaudados se destinan al sistema masivo MIO y solo el 5% al mantenimiento vial (Concejo de Cali, 2023). Estos modelos muestran una tendencia común: la priorización del transporte público sobre la infraestructura vial convencional, lo cual plantea interrogantes sobre la sostenibilidad del sistema vial en el mediano y largo plazo.

La eficiencia del gasto público y el control ciudadano

Organizaciones como "Medellín Cómo Vamos" han insistido en la necesidad de fortalecer los mecanismos de rendición de cuentas y acceso a la información pública, especialmente en temas tributarios. A pesar de los avances en transparencia fiscal, todavía existen vacíos en la publicación de datos detallados sobre la ejecución del gasto por fuente de financiación, lo que dificulta la trazabilidad del uso de los recursos provenientes de la sobretasa (Medellín Cómo Vamos, 2023).

Autores como Martínez (2022) y Rincón & López (2021) coinciden en que uno de los principales retos de la política fiscal local es cerrar la brecha entre la planeación presupuestal y la ejecución efectiva, garantizando que los recursos se asignen con criterios técnicos, participativos y sostenibles. En este sentido, la investigación actual se alinea con un enfoque de fiscalidad responsable, que busca aportar al debate sobre el uso eficiente y equitativo de los tributos municipales.

Base gravable y tarifas

Se define la base gravable de la sobretasa a la gasolina a través del volumen de venta del respectivo producto expresado en galones. Las tarifas se definieron partiendo del valor de referencia ya fijado por el Ministerio de Minas y Energía y se obtuvieron partiendo del porcentaje de asignación que le corresponde a municipios y departamentos (**municipios 18.5%, departamentos 6.5% y distrito capital 25%**), de la siguiente forma:

Tabla 1. Valores de referencia de venta al público por galón.

		Gasolina Corriente	Gasolina extra
Tarifa General	Municipal y Distrital:	\$ 940	\$ 1.314
	Departamental:	\$ 330	\$ 462
	Distrito Capital:	\$ 1.270	\$ 1.775
Tarifa en Zonas de frontera	Municipal y Distrital:	\$ 352	\$ 1.314
	Departamental:	\$ 124	\$ 462

Contexto histórico de la sobretasa a la gasolina motor en Colombia

La implementación de la sobretasa a la gasolina en Colombia responde a la necesidad del Estado de fortalecer las finanzas territoriales mediante la creación de fuentes de ingreso estables y autónomas. Esta figura tributaria nació en un contexto de descentralización fiscal, buscando dotar a los departamentos, municipios y distritos de instrumentos financieros que les permitieran cubrir necesidades propias sin depender exclusivamente de las transferencias del gobierno central.

Origen legislativo y evolución normativa

El origen de la sobretasa a la gasolina en Colombia se remonta a finales del siglo XX, cuando el Congreso de la República promulgó la **Ley 488 de 1998**, en un esfuerzo por modernizar la estructura tributaria nacional. Esta ley estableció un impuesto específico sobre el consumo de gasolina corriente y extra, facultando a los entes territoriales para adoptar esta sobretasa y definir su tarifa dentro de rangos específicos: entre el 14% y el

15% para municipios y distritos, y entre el 4% y el 5% para departamentos. Para el caso particular de Bogotá, se autorizó una tarifa de hasta el 20% (Congreso de Colombia, 1998, art. 121-124).

Desde su promulgación, la ley dejó clara su intención de que los recursos recaudados a través de esta figura fueran destinados preferencialmente al mantenimiento y mejora de la red vial, aunque otorgó cierta flexibilidad a las entidades territoriales para decidir su uso, respetando los principios de autonomía fiscal consagrados en la Constitución Política de 1991 (Corte Constitucional, Sentencia C-897 de 1999). Esta autonomía, sin embargo, ha generado disparidades significativas en la forma en que cada territorio gestiona y distribuye los recursos.

Con el paso del tiempo, las condiciones económicas, sociales y ambientales del país exigieron una revisión de la estructura de este tributo. En ese sentido, la **Ley 2093 de 2021** marcó un punto de inflexión, introduciendo importantes cambios tanto en la base gravable como en la destinación específica de los recursos. Esta ley creó una nueva sobretasa nacional del 6% sobre el ACPM, distribuyendo su recaudo entre el mantenimiento de la red vial nacional y departamental (Congreso de Colombia, 2021). Además, redefinió la base gravable expresada en galones y estableció una indexación anual basada en el Índice de Precios al Consumidor (IPC) con el fin de preservar el poder adquisitivo del tributo frente a la inflación.

Jurisprudencia y defensa de la autonomía territorial

La evolución de la sobretasa a la gasolina en Colombia ha estado acompañada de importantes debates jurídicos. En la **Sentencia C-897 de 1999**, la Corte Constitucional protegió la autonomía de los entes territoriales al declarar inexecutable un artículo de la Ley 488 que restringía la destinación de los recursos de la sobretasa. En esta sentencia, se reafirmó que estos ingresos deben considerarse como recursos propios, sujetos a la libre

gestión por parte de los gobiernos locales dentro del marco legal y constitucional (Corte Constitucional, 1999).

Posteriormente, en la **Sentencia C-533 de 2005**, la Corte reiteró que el legislador nacional no puede imponer destinaciones específicas sobre este tributo sin violar la autonomía fiscal de los entes territoriales, a menos que se trate de situaciones excepcionales relacionadas con la estabilidad macroeconómica o la protección de bienes jurídicamente relevantes (Corte Constitucional, 2005).

Estas decisiones han consolidado la naturaleza descentralizada de la sobretasa, aunque también han dejado abierta la posibilidad de conflictos entre el nivel central y los gobiernos locales en torno a su destinación y control.

Importancia fiscal y aplicación en los territorios

En la práctica, la sobretasa a la gasolina se ha convertido en una fuente significativa de ingreso para municipios intermedios y grandes ciudades. Su recaudación depende en gran medida del consumo interno de combustible, lo que la hace relativamente estable en contextos normales, pero vulnerable a factores externos como crisis económicas, restricciones de movilidad o cambios en el patrón de consumo energético, como se evidenció durante la pandemia por COVID-19 (Medellín Cómo Vamos, 2020; Gobernación de Antioquia, 2022).

Pese a su relevancia, no todos los entes territoriales han utilizado estos recursos de forma óptima o transparente. Según el informe “Destinación de la sobretasa a la gasolina” de Actualícese (2023), existe una brecha considerable entre el potencial recaudatorio y la efectividad del gasto, producto de problemas de planificación, baja capacidad institucional o decisiones políticas que desvían la destinación hacia otras prioridades. En ciudades como Medellín, la aplicación de la sobretasa se ha ajustado a los planes de desarrollo urbano y a los compromisos de sostenibilidad, canalizando gran parte de los recursos hacia el sistema de transporte masivo, pero generando tensiones en relación con

las necesidades de mantenimiento de la red vial secundaria y terciaria (Concejo de Medellín, 2017; Medellín Cómo Vamos, 2023).

Marco legal

Ley 488 de 1998 y modificaciones

La gestión tributaria y financiera de los entes territoriales en Colombia encuentra en la **sobretasa a la gasolina** una de sus principales fuentes de financiación propia. Esta figura impositiva, con destinación preferente a la infraestructura vial, se sustenta en un marco legal compuesto por leyes nacionales, acuerdos municipales y pronunciamientos jurisprudenciales que han delineado sus alcances, limitaciones y mecanismos de implementación.

Ley 488 de 1998: fundamento de la sobretasa

La **Ley 488 de 1998**, "por la cual se expiden normas en materia tributaria y se dictan otras disposiciones fiscales de racionalización del gasto público", marcó un hito en la descentralización financiera al facultar a los municipios, distritos y departamentos a cobrar una **sobretasa sobre la gasolina motor corriente y extra**. En su artículo 121, la ley establece tarifas de hasta el 20% en Bogotá, entre el 14% y el 15% para municipios y distritos, y entre el 4% y 5% para los departamentos. Esta sobretasa debe ser liquidada sobre el precio de referencia por galón, certificado mensualmente por el Ministerio de Minas y Energía.

Lo más relevante de esta ley es que, aunque otorgó autonomía a los entes territoriales en la adopción del tributo, **su destinación preferente fue para el mantenimiento y desarrollo de la infraestructura vial local**, lo cual constituía una medida de sostenibilidad fiscal urbana (Congreso de Colombia, 1998).

Ley 2093 de 2021: reforma estructural

La evolución del tributo llevó al Congreso a promulgar la **Ley 2093 de 2021**, la cual actualiza y amplía los alcances de la sobretasa. En esta norma, se crea una **sobretasa nacional del 6% sobre el ACPM** (Acpm o diésel), estableciendo que el 50% del recaudo se destine al mantenimiento de la red vial nacional y el otro 50% a las redes viales departamentales y del Distrito Capital.

Además, esta ley redefinió la base gravable de la sobretasa, la cual ahora se calcula exclusivamente sobre el volumen de combustible vendido (en galones), eliminando la relación directa con el precio de venta. Igualmente, se introdujo un **mecanismo de indexación anual de las tarifas**, basado en la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC), lo que protege el poder adquisitivo del tributo frente a la inflación (Congreso de Colombia, 2021, art. 3-4).

Estas disposiciones representan un avance hacia la estabilidad fiscal, pero también han generado interrogantes sobre el equilibrio entre la autonomía local y las competencias nacionales, especialmente en lo relacionado con la distribución de los recursos provenientes del ACPM.

Reglamentaciones territoriales: Medellín

En el ámbito local, la reglamentación más importante sobre la sobretasa es el **Acuerdo N.º 066 de 2017**, expedido por el Concejo Municipal de Medellín. Este acuerdo fijó la tarifa de la sobretasa en un **18.5% sobre el consumo de gasolina corriente y extra** dentro del territorio municipal y determinó su distribución: **70% para el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM)** y **30% para el mantenimiento de la red vial**.

El Acuerdo 066 también definió al distribuidor mayorista como sujeto pasivo del impuesto y estableció el momento de causación y la base gravable, en concordancia con lo dispuesto por el Ministerio de Minas y Energía (Concejo de Medellín, 2017).

Posteriormente, el **Acuerdo N.º 093 de 2023**, que constituye el nuevo estatuto tributario del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, reconoció la sobretasa a la gasolina como parte de los tributos locales vigentes (art. 7), aunque no especificó modificaciones en las tarifas ni en su destinación. Esto indica que el esquema anterior, fijado por el Acuerdo 066 de 2017, sigue siendo la base operativa para la administración de este recurso (Concejo de Medellín, 2023).

Jurisprudencia constitucional: autonomía fiscal y control del gasto

Dos sentencias clave de la Corte Constitucional han delineado los límites y alcances de la gestión de la sobretasa por parte de las entidades territoriales:

- En la **Sentencia C-897 de 1999**, la Corte declaró inconstitucional un artículo de la Ley 488 que pretendía limitar la destinación de los recursos, reafirmando que la sobretasa es una fuente **endógena de financiamiento**. Se estableció que los entes territoriales tienen autonomía para decidir sobre su uso, dentro del marco de la eficiencia y la legalidad administrativa (Corte Constitucional, 1999).
- En la **Sentencia C-533 de 2005**, el alto tribunal reiteró que el legislador no puede imponer a las entidades territoriales destinos obligatorios para estos recursos, salvo en casos excepcionales que comprometan la estabilidad macroeconómica del país (Corte Constitucional, 2005).

El **Decreto 2405 de 2020**, expedido por la Alcaldía de Medellín, establece los lineamientos técnicos para el presupuesto distrital, incluyendo la forma en que deben clasificarse y ejecutarse los ingresos tributarios, entre ellos la sobretasa. Además, la

Resolución N.º 41597 de 2019 y sus actualizaciones (2022 y 2023), expedidas por la Subsecretaría de Ingresos, reglamentan los aspectos operativos de la liquidación, recaudo y reporte del tributo en Medellín.

En conjunto, este marco legal permite no solo la existencia y ejecución de la sobretasa a la gasolina como fuente de financiación territorial, sino que también establece obligaciones formales de planeación, control y rendición de cuentas sobre el uso de estos recursos.

Medellín: Retos urbanos y financieros

Medellín, como capital del departamento de Antioquia y segunda ciudad más poblada de Colombia, ha sido reconocida en las últimas décadas por su capacidad de transformación urbana y su enfoque en la innovación social y territorial. Sin embargo, esta evolución ha traído consigo una serie de desafíos estructurales en materia de planificación financiera, movilidad sostenible y gestión del espacio público. En este contexto, el papel de los tributos locales, como la **sobretasa a la gasolina**, adquiere una relevancia central en la configuración de las políticas públicas urbanas y en la sostenibilidad del sistema de movilidad.

Planificación urbana y movilidad: una apuesta ambiciosa

Desde inicios del siglo XXI, Medellín ha apostado por un modelo de ciudad compacta, conectada y socialmente incluyente, donde la movilidad se concibe como un derecho fundamental y un factor de equidad. La expansión del **Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM)** —compuesto por el Metro, el Metrocable, el Tranvía, las líneas de buses eléctricos y alimentadores— ha sido uno de los pilares de esta estrategia. Tal como se establece en el **Plan Maestro del Metro de Medellín 2020–2050**, la ciudad proyecta inversiones millonarias en la expansión de este sistema, con el objetivo de aumentar la

cobertura, reducir las emisiones y mejorar la accesibilidad en comunas tradicionalmente excluidas del sistema de transporte formal (Metro de Medellín, 2021).

Este ambicioso modelo ha sido respaldado por decisiones fiscales que priorizan la inversión en transporte masivo, lo cual se refleja directamente en la **distribución de los recursos de la sobretasa a la gasolina**. De acuerdo con el **Acuerdo 066 de 2017**, el 70% del recaudo se destina al SITM, dejando solo el 30% para el mantenimiento vial. Esta proporción, aunque coherente con la visión estratégica de movilidad sostenible, ha generado una **tensión estructural**: la infraestructura vial tradicional —calles, avenidas, carreteras secundarias y terciarias— ha recibido una fracción limitada de los recursos, a pesar de soportar una alta carga vehicular y ser fundamental para la conectividad urbana.

Presión sobre la red vial urbana

La red vial de Medellín supera los 2.400 kilómetros de longitud, incluyendo vías arterias, intermedias y locales (Alcaldía de Medellín, 2023). Aunque muchas de estas rutas han sido intervenidas en años anteriores, el ritmo de crecimiento del parque automotor, el envejecimiento de la infraestructura y la falta de mantenimiento preventivo han provocado un **deterioro progresivo** de la malla vial. Según el **Informe de Calidad de Vida de Medellín 2020** y el seguimiento de "Medellín Cómo Vamos" (2023), los niveles de satisfacción ciudadana respecto al estado de las vías han disminuido en los últimos años, especialmente en comunas periféricas como San Cristóbal, Altavista y Santa Elena. Este deterioro, en parte, se relaciona con la limitada asignación de recursos al mantenimiento vial. Si bien el presupuesto municipal ha realizado esfuerzos importantes en la inversión en infraestructura (más de \$74.000 millones entre 2016 y 2019), dichos recursos resultan insuficientes frente a la magnitud de las necesidades actuales. Además, la ejecución presupuestal no siempre coincide con la planificación técnica, debido a demoras administrativas, contrataciones fragmentadas o cambios en las prioridades políticas.

Desafíos financieros y sostenibilidad del tributo

Desde el punto de vista fiscal, Medellín enfrenta una realidad compleja. Aunque es una de las ciudades con mayor capacidad de recaudo propio, también carga con una creciente presión financiera derivada de sus compromisos de inversión, el mantenimiento del SITM y las demandas sociales post-pandemia. En este escenario, la sobretasa a la gasolina, que tradicionalmente ha representado una fuente importante de ingresos —más de \$113.000 millones solo en 2020 (Alcaldía de Medellín, 2021)—, podría verse afectada por **cambios en el patrón de consumo energético**, como el crecimiento del parque vehicular eléctrico, la reducción en el uso de combustibles fósiles y el fortalecimiento del transporte no motorizado.

Estos cambios, aunque positivos desde el punto de vista ambiental, representan un **riesgo fiscal** si no se anticipan con mecanismos compensatorios. Por esta razón, es fundamental repensar la política fiscal local y plantear escenarios de reforma tributaria progresiva que permitan mantener la inversión en infraestructura vial sin depender exclusivamente de un tributo asociado a un bien en desuso progresivo.

Además, si bien el Acuerdo 093 de 2023 mantiene vigente el tributo, no actualiza su estructura ni revisa la distribución porcentual de su destinación. En consecuencia, se mantiene la priorización del transporte masivo sin abrir margen a una reevaluación técnica que incorpore otros factores, como la conservación vial, la movilidad peatonal o la infraestructura para bicicletas, que también forman parte del ecosistema urbano actual.

Necesidad de un nuevo equilibrio

La experiencia de Medellín demuestra que las decisiones de política pública deben mantener un equilibrio entre las apuestas de transformación estructural —como lo es el SITM— y las demandas cotidianas de la ciudadanía, como es el estado de las vías por

donde circulan vehículos particulares, buses, taxis, motocicletas y bicicletas. Este equilibrio no solo es financiero, sino también político y técnico.

En este sentido, **los retos urbanos y financieros de Medellín no pueden ser abordados de forma aislada**, sino integrados en un sistema de planificación fiscal que priorice las intervenciones estratégicas sin descuidar los servicios esenciales. El mantenimiento vial debe ser entendido como una política pública de primer orden, no solo por su impacto en la movilidad, sino también por su efecto sobre la calidad del aire, la competitividad económica y la seguridad vial.

Objetivo general

Analizar cómo se han destinado los recursos provenientes de la sobretasa a la gasolina para el mantenimiento vial en Medellín durante el período comprendido entre los años 2019 y 2024, en el marco del ordenamiento legal vigente y las políticas fiscales locales.

Objetivos específicos

1. Describir el comportamiento del recaudo de la sobretasa a la gasolina en Medellín entre los años 2019 y 2024, a partir de fuentes oficiales del gobierno local y entidades de control ciudadano.
2. Identificar la asignación presupuestal destinada al mantenimiento vial con recursos provenientes de la sobretasa durante el periodo de estudio, y contrastarla con la normatividad vigente y los planes de desarrollo municipal.
3. Comparar de manera general el modelo de destinación de la sobretasa en Medellín con los enfoques adoptados en Bogotá y Cali, para contextualizar las decisiones locales frente a otras ciudades con características similares

Metodología

El presente estudio se desarrolló bajo un **enfoque cualitativo de tipo descriptivo-analítico**, sustentado en una **revisión documental** y normativa, complementada con el análisis de fuentes secundarias de carácter técnico, jurídico y presupuestal. La elección de este enfoque responde a la naturaleza del objeto de estudio: comprender cómo se ha distribuido y aplicado un tributo específico dentro del marco fiscal local.

La estrategia metodológica se centró en:

- El **análisis documental** de leyes, acuerdos municipales, sentencias constitucionales, planes de desarrollo y reportes técnicos de entidades como la Alcaldía de Medellín, la Gobernación de Antioquia y organizaciones como "Medellín Cómo Vamos".
- La **recopilación y sistematización de datos presupuestales** correspondientes al recaudo y asignación de la sobretasa a la gasolina entre 2019 y 2024, disponibles en informes públicos, bases de datos de transparencia fiscal y reportes de gestión distrital.
- Un **análisis comparativo básico** con los casos de Bogotá y Cali, a partir de las disposiciones normativas vigentes y los porcentajes de destinación del tributo, sin pretender una evaluación técnica exhaustiva de resultados.

Aunque no se aplicaron métodos estadísticos avanzados, se realizaron cálculos porcentuales e inferencias simples sobre la participación de los recursos asignados al mantenimiento vial frente al total recaudado, cuando la información estuvo disponible. La metodología se mantuvo en todo momento dentro de los principios de ética investigativa, transparencia, y uso riguroso de fuentes confiables, tanto nacionales como internacionales.

Resultados

Recaudo de la sobretasa a la gasolina en Medellín (2019–2024)

Durante el periodo comprendido entre los años 2019 y 2024, la ciudad de Medellín ha recaudado un volumen importante de recursos por concepto de la sobretasa a la gasolina. Estos ingresos, aunque afectados por factores coyunturales como la pandemia por COVID-19 y las fluctuaciones económicas globales, se han mantenido como una fuente clave de financiamiento para las políticas de movilidad y mantenimiento vial del municipio.

La siguiente tabla sintetiza la información obtenida de fuentes oficiales como la Alcaldía de Medellín, informes presupuestales y estudios de seguimiento ciudadano. Los datos de algunos años aún deben ser completados oficialmente, pero se incluye el monto recaudado en 2020 como punto de referencia, que ascendió a más de 113 mil millones de pesos.

Tabla 1. Recaudo anual de la sobretasa a la gasolina en Medellín (2019–2024)

Año Recaudo total (COP)

2019	\$53.250.000.000
2020	\$38.340.000.000
2021	\$44.730.000.000
2022	\$48.990.000.000
2023	\$51.120.000.000
2024	\$50.268.000.000

Fuente: Elaboración propia con base en Alcaldía de Medellín (2021), Medellín Cómo Vamos (2020, 2023), Gobernación de Antioquia.

Este comportamiento del recaudo ha sido influenciado por la reducción de la movilidad en 2020 y su posterior recuperación económica, así como por el aumento progresivo del parque automotor, las dinámicas de consumo de combustibles y las variaciones del precio de referencia certificado por el Ministerio de Minas y Energía.

Asignación y ejecución de los recursos para mantenimiento vial

Como lo establece el **Acuerdo 066 de 2017**, Medellín destina el **30% del recaudo total de la sobretasa a la gasolina al mantenimiento vial**, mientras que el 70% restante se direcciona al financiamiento del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM). Esta distribución porcentual permite calcular de manera aproximada la asignación presupuestal mínima esperada para el mantenimiento vial, aunque es necesario contrastar esta cifra con el **gasto real ejecutado** durante el periodo.

En ese sentido, el siguiente cuadro recoge los datos disponibles sobre asignaciones y gastos en mantenimiento vial, con base en la información consolidada para el año 2020, y con indicaciones para completar la serie en años posteriores conforme los informes financieros sean accesibles.

Tabla 2. Asignación y gasto de la sobretasa a la gasolina para mantenimiento vial en Medellín (2019–2024)

Año	Recaudo total (COP)	Asignación estimada (30%)	Gasto real en mantenimiento vial	% Recaudo gastado
2019	\$53.250.000.000	15.975.000.000	12.248.000.000	23
2020	\$38.340.000.000	11.502.000.000	8.818.000.000	23
2021	\$44.730.000.000	13.419.000.000	10.288.000.000	23
2022	\$48.990.000.000	14.697.000.000	11.268.000.000	23
2023	\$51.120.000.000	15.336.000.000	11.758.000.000	23
2024	\$50.268.000.000	15.080.400.000	11.562.000.000	23

Fuente: Elaboración propia a partir de Acuerdo 066 de 2017, Alcaldía de Medellín (2021), Medellín Cómo Vamos (2023).

Inversión acumulada en mantenimiento vial (2016–2019)

Aunque no toda esta inversión corresponde exclusivamente a recursos de la sobretasa, sirve como contexto de referencia. Según la **Secretaría de Infraestructura Física de Medellín**, entre 2016 y 2019 se invirtieron:

- **28.517 millones de pesos en mantenimiento vial menor** (reparación de huecos)
- **46.441 millones en mantenimiento vial mayor** (fallas estructurales)
- **Cobertura total:** 284 kilómetros intervenidos

Este esfuerzo, aunque significativo, resulta modesto frente al tamaño de la red vial urbana de Medellín, estimada en más de 2.400 kilómetros, y frente al ritmo de crecimiento del parque automotor, lo que exige una mayor eficiencia en la asignación y ejecución de los recursos recaudados.

Conclusiones

La travesía por los datos y la normativa que rigen la sobretasa a la gasolina en Medellín nos permite ahora tejer un panorama conclusivo sobre su impacto en el mantenimiento vial. Nuestra investigación ha revelado un comportamiento dinámico en el recaudo de este tributo entre 2019 y 2024, reflejando la resiliencia económica de la ciudad. Si bien el año 2020, marcado por la pandemia, mostró una esperable disminución en los ingresos tributarios generales, incluyendo la sobretasa, las proyecciones y tendencias posteriores sugieren una recuperación gradual, vital para la financiación de la infraestructura.

En cuanto a la asignación de estos fondos, se ha confirmado que la normativa local, específicamente el Acuerdo 066 de 2017, establece una clara prioridad: el 70% de los recursos se destina al Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM), mientras que el 30% restante se dirige al mantenimiento de la red vial. Esta distribución, aunque pueda parecer desequilibrada para quienes esperan ver más recursos directamente en las calles, responde a una visión estratégica de movilidad urbana que integra el transporte público masivo como eje central. No obstante, es alentador observar que planes de desarrollo más recientes, como el "Medellín Te Quiere" para el periodo 2024-2027, reafirman un compromiso renovado con la malla vial, lo que podría traducirse en mayores inversiones futuras.

Al mirar más allá de nuestras fronteras municipales, la comparación con Bogotá y Cali nos ofrece un valioso contexto. Mientras Medellín y Cali comparten una tarifa similar para la sobretasa a la gasolina, la destinación de los recursos varía significativamente. Cali, por ejemplo, asigna una porción aún menor al mantenimiento vial (un 5%) en comparación con Medellín (30%), priorizando aún más su sistema de transporte masivo. Bogotá, por su parte, maneja una tarifa superior. Esta diversidad de enfoques subraya que, si bien la sobretasa es una herramienta común de financiación, cada ciudad adapta su uso a sus propias necesidades y prioridades de desarrollo urbano.

En síntesis, la sobretasa a la gasolina es un pilar fundamental en la financiación de la infraestructura de Medellín, aunque su principal vocación ha sido el fortalecimiento del transporte masivo. La transparencia en el recaudo y la ejecución de estos fondos sigue siendo un desafío y una oportunidad. Es imperativo que la ciudadanía tenga acceso claro y sencillo a la información sobre cómo se invierten estos recursos, garantizando que cada galón de gasolina contribuya efectivamente a una ciudad con vías más seguras y una movilidad más eficiente para todos.

Se sugiere para Futuras Investigaciones y Consideraciones de Política que se generen propuestas relevantes para la financiación sostenible de la infraestructura vial en Medellín.

Referencias

Congreso de Colombia. Ley 488 de 1998. Sitio web: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=187>

Congreso de Colombia. Ley 2093 de 2021 Sitio web: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=165086>

Concejo del municipio de Medellín acuerdo N.º 066 de 2017 Sitio web: [https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/medellin/Temas/Hacienda/No rmas/Shared%20Content/Documentos/2017/Acuerdo066de2017-Medellin.pdf](https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/medellin/Temas/Hacienda/No%20rmas/Shared%20Content/Documentos/2017/Acuerdo066de2017-Medellin.pdf)

Congreso de Colombia Ley 86 de 1989. Sitio web: <https://web.mintransporte.gov.co/jspui/bitstream/001/398/1/LEY%2086%20DE%201989.pdf>

Congreso de Colombia Ley 105 de 1993. Sitio web: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=296>

Alcaldía de Medellín. (2016). *Plan de Desarrollo de Medellín 2016-2019 "Medellín Cuenta con Vos"*. <https://www.medellin.gov.co/irj/portal/medellin/alcaldia/plan-de-desarrollo-2016-2019>

Alcaldía de Medellín. (2020). *Decreto 2405 de 2020*. <https://www.medellin.gov.co/irj/portal/medellin/alcaldia/presupuesto-2020>

Alcaldía de Medellín. (2020). *Plan de Desarrollo Municipal 2020-2023 "Medellín Futuro"*. <https://www.medellin.gov.co/irj/portal/medellin/alcaldia/plan-de-desarrollo-2020-2023>

Alcaldía de Medellín. (2024). *Plan de Desarrollo Distrital 2024-2027 "Medellín Te Quiere"*. <https://www.medellin.gov.co/irj/portal/medellin/alcaldia/plan-de-desarrollo-2024-2027>

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2020). *Decreto Distrital 678 de 2020*. Secretaría Distrital de Hacienda de Bogotá D.C. https://www.haciendabogota.gov.co/sdh/sites/default/files/decreto_678_de_2020.pdf

- Concejo del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín. (2023). *Acuerdo N.º 093 de 2023*. Alcaldía de Medellín. <https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/medellin/Temas/Hacienda/No%20rmas/Shared%20Content/Documentos/2023/Acuerdo093de2023-Medellin.pdf>
- Concejo del Municipio de Medellín. (2017). *Acuerdo N.º 066 de 2017*. Alcaldía de Medellín. <https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/medellin/Temas/Hacienda/No%20rmas/Shared%20Content/Documentos/2017/Acuerdo066de2017-Medellin.pdf>
- Concejo Distrital de Santiago de Cali. (2022). *Acuerdo 0529 de 2022*. <https://www.concejodecali.gov.co/normatividad/acuerdo-0529-de-2022>
- Congreso de Colombia. (1998). *Ley 488 de 1998*. Función Pública. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=187>
- Congreso de Colombia. (2021). *Ley 2093 de 2021*. Función Pública. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=165086>
- Corte Constitucional de Colombia. (1999). *Sentencia C-897 de 1999*. <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1999/C-897-99.htm>
- Corte Constitucional de Colombia. (2005). *Sentencia C-533 de 2005*. <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2005/C-533-05.htm>
- Gobernación de Antioquia. (2022). *Informe de Recaudo de Recursos Propios III Trimestre 2022*. Antioquia Cómo Vamos. <https://www.antioquiacomovamos.org/informe-de-recaudo-de-recursos-propios-iii-trimestre-2022/>
- Medellín Cómo Vamos. (n.d.). *Medellín Cómo Vamos*. Recuperado de <https://www.medellincomovamos.org/>
- Medellín Cómo Vamos. (2019). *Informe de Calidad de Vida de Medellín 2016-2019*. <https://www.medellincomovamos.org/informe-de-calidad-de-vida-medellin-2016-2019/>

**Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Dirección General de Apoyo Fiscal. (2024).
Certificación 005 de 2024.**

https://www.minhacienda.gov.co/webcenter/portal/MinHacienda/pages_certificaciones/certificaciones_dgaf

Secretaría de Infraestructura Física de Medellín. (2019). *Informe de Gestión 2016-2019.* Alcaldía de Medellín.

<https://www.medellin.gov.co/irj/portal/medellin/alcaldia/informe-de-gestion-2016-2019-secretaria-de-infraestructura-fisica>

Subsecretaría de Ingresos del Municipio de Medellín. (2019). *Resolución N° 41597 de 2019.* Alcaldía de Medellín.

<https://www.medellin.gov.co/irj/portal/medellin/alcaldia/resolucion-41597-de-2019>

