

DECRETO 4112.010.20.0019 DE 2023

(enero 13)

Boletín Oficial No. 5. Año 2023, enero 13

ALCALDÍA DE SANTIAGO DE CALI

Por el cual se adoptan medidas de carácter temporal para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos automotores por las vías públicas y privadas abiertas al público en el distrito especial, deportivo, cultural, turístico, empresarial y de servicios de Santiago de Cali para la vigencia 2023 y se dictan otras disposiciones.

Resumen de Notas de Vigencia

NOTAS DE VIGENCIA:

- Modificado por el Decreto [4112.010.20.0786](#) de 3 de noviembre de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se establece la Jornada por la Movilidad Sostenible en el Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios de Santiago de Cali y se dictan otras disposiciones', publicado en el Boletín Oficial No. 177 de 3 de noviembre de 2023.

EL ALCALDE DISTRITAL DE SANTIAGO DE CALI,

en ejercicio de sus atribuciones Constitucionales y Legales, en especial las conferidas en el Artículo 315 de la Carta Política, en concordancia con el artículo 91 de la Ley 136 de 1994, Modificado por el art. 29 de la Ley 1551 de 2012

CONSIDERANDO:

Que el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia dispone que todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

Que el artículo 2o de la Ley 105 de 1993, consagra como uno de los principios fundamentales rectores del transporte, el de la intervención del Estado, en virtud del cual le corresponde la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Que conforme con lo dispuesto en el artículo 315 numeral 3o de la Constitución Política de Colombia, son atribuciones del alcalde entre otras la siguiente, "Dirigir la acción administrativa del municipio; asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo; (...)

Que la Ley 769 del 06 de agosto de 2002 reformada por la Ley 1383 de 2010, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", establece en los incisos 2o y 3o del artículo primero, que en desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y

mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público". Igualmente, que "le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito".

Que conforme con lo dispuesto en el artículo 3 de la misma ley, modificado por el artículo 2o de la Ley 1383 de 2010, son autoridades de tránsito, entre otros, los alcaldes; los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital, los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial y los Agentes de Tránsito y Transporte.

Que el inciso 2o del párrafo 3o del artículo 6o del Código Nacional de Tránsito Terrestre, establece que, "los alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y adoptarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código".

Que conforme con lo dispuesto en el artículo 3 de la misma ley, modificado por el artículo 2o, de la Ley 1383 de 2010, son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes: "El Ministro de Transporte; Los Gobernadores y los Alcaldes; Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital; La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte; los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial; La Superintendencia General de Puertos y Transporte; Las Fuerzas Militares para cumplir lo dispuesto en el párrafo 5 de este artículo; Los Agentes de Tránsito y Transporte".

Que el inciso segundo del párrafo tercero del artículo sexto del Código Nacional de Tránsito Terrestre establece que: "los alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código"

Que según el artículo 119 ídem, las autoridades de tránsito podrán limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías de su jurisdicción.

Que el artículo 1o de la Ley 1083 de 2006 reglamentada por el Decreto Nacional 789 de 2010, dispone que los Municipios formularan y adoptaran Planes de Movilidad, en concordancia con el nivel de prevalencia de las normas del respectivo Plan de Ordenamiento Territorial. Que basado en las facultades anteriores se hizo necesario por parte de la administración distrital de Santiago de Cali, expedir la medida de restricción de circulación de vehículos o "Pico y Placa".

Que el Ministerio del Medio Ambiente a través de la Resolución 2254 de 2017 "por la cual se adopta la norma de calidad del aire ambiente y se dictan otras disposiciones" establece la norma de calidad del aire o nivel de inmisión y adopta disposiciones para la gestión del recurso aire en el territorio nacional, con el objeto de garantizar un ambiente sano y minimizar el riesgo sobre la salud humana que pueda ser causado por la exposición a los contaminantes en la atmósfera.

Que la mentada Resolución expedida por la cartera del Medio Ambiente, estableció los Niveles Máximos Permisibles de Contaminantes Criterio en el Aire a partir del 1o de julio de 2018, siendo los máximos permisibles de PM10 y PM2.5 para un tiempo de exposición 24 horas serán de 75

µg/m³ y 37 µg/m³ respectivamente.

Que la Organización Mundial de la Salud (OMS) ha concluido que, el transporte motorizado (coches, camiones, motos, etc.) es la principal fuente de contaminación del aire en las ciudades. Además de la combustión, el desgaste de las ruedas y los frenos también contribuyen a aumentar el nivel de partículas.

Que de igual forma, el 98% de las ciudades de países de ingresos bajos y medios no cumple con los niveles seguros de calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud (OMS). País dentro de los cuales nos encontramos catalogados.

Que así mismo, concluye que, de toda la carga de enfermedad que se atribuye a una mala planificación urbana, el ruido del tráfico representa el 36%, un porcentaje incluso superior al que se atribuye a la contaminación del aire.

Que en tal sentido Consejo Nacional de Política Económica y Social expidió el Documento Conpes 3991 Política Nacional de Movilidad Urbana y Nacional, del 14 de abril de 2020, por medio del cual formula estrategias para orientar el desarrollo de medidas de movilidad destinadas a contribuir al bienestar social, ambiental y económico de las ciudades. Principalmente, la política plantea acciones para materializar una visión de movilidad de calidad y que contemple la participación de todos los actores del sistema, de tal forma que se reconozcan sus vulnerabilidades y se minimicen sus externalidades negativas”.

Que la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional establece lineamientos para contribuir con el desarrollo económico ambientalmente sostenible, el aumento de la accesibilidad a los servicios de transporte urbano y regional y el alcance de la equidad social y la calidad de vida de los ciudadanos y lineamientos que guían a las autoridades de transporte nacionales y territoriales en la planeación e implementación de proyectos de movilidad.

Que en el mentado documento, en su numeral 4.12 presenta una descripción detallada sobre la afectación al ambiente como consecuencia derivada de las insuficientes acciones encaminadas a la movilidad.

Que conforme a la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica, lanzada en 2019, esta "busca reducir las afectaciones de salud en la población y dar un paso fundamental en la transformación hacia un país más moderno, que le apueste al uso de combustibles más eficientes y a una movilidad sostenible (Ministerio de Transporte, 2019). Por esta razón para la modernización del parque automotor y la reducción de emisiones generadas por los vehículos motorizados, se requieren acciones tendientes a fomentar el transporte en bicicleta y a pie”.

Que conforme con esta política, el Gobierno nacional expidió también la Ley 1972 de 2019, haciendo énfasis en el material particulado con el fin de resguardar la vida, la salud y goce de ambiente sano.

Que en el mismo sentido, se expide la Ley 1964 de 2019 que busca generar esquemas para la promoción del uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones. Asimismo, el Gobierno Nacional en el año 2019 a través de la Estrategia Nacional de Calidad del Aire estableció acciones articuladas en

el corto y mediano plazo para reducir los niveles de contaminación atmosférica en el territorio nacional, incluido la promoción del transporte de cero y bajas emisiones.

Que el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2023 dentro de la línea estratégica de movilidad multimodal sustentable, contiene cinco (5) programas (movilidad peatonal; movilidad en bicicleta; transporte público de pasajeros; mejoramiento de la infraestructura vial; y el de regulación, control y gestión inteligente del tránsito), entre los cuales las medidas de restricción a la circulación vehicular son un instrumento viable, con las excepciones que correspondan.

Que la Organización Mundial de la Salud publicó las directrices sobre contaminación del aire (exterior), dentro de las cuales establece buenas prácticas de gestión de determinados tipos de partículas en suspensión (por ejemplo, el carbono negro/carbono elemental, las partículas ultrafinas, las partículas procedentes de las tormentas de arena y polvo) respecto de las cuales no existen actualmente pruebas cuantitativas suficientes para establecer niveles de referencia en materia de calidad del aire. Son aplicables tanto a los ambientes exteriores como a los interiores en todo el mundo, y abarcan todos los entornos.

Las directrices se aplican en todo el mundo y se basan en una evaluación efectuada por expertos de las pruebas científicas actualmente disponibles sobre:

- la materia particulada;
- el ozono (O₃);
- el dióxido de nitrógeno NO₂); y
- el dióxido de azufre (SO₂).

Las directrices también incluyen recomendaciones sobre las prácticas adecuadas desde el punto de vista cualitativo en relación con el carbón negro/elemental, las partículas ultrafinas ($\leq 1\mu\text{m}$) y las partículas derivadas de las tormentas de arena y polvo.

Que con relación al transporte, la Organización Mundial de la Salud recomendó: la adopción de métodos limpios de generación de electricidad; priorización del transporte urbano rápido, las sendas peatonales y los carriles para bicicletas en las ciudades, así como el transporte interurbano de cargas y pasajeros por ferrocarril; utilización de vehículos pesados de motor diésel más limpios y vehículos y combustibles de bajas emisiones, especialmente combustibles con bajo contenido de azufre.

Que la Subsecretaría de Movilidad Sostenible y Seguridad Vial, actualizó para la presente vigencia el Documento Técnico de Soporte para la adopción de medidas de ordenamiento del tránsito de vehículos automotores en el área urbana del Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial, y de Servicios de Santiago de Cali, sobre el cual se concluyó:

1. LONGITUDES DE COLA BASADO EN EL SISTEMA DE CAPTURA WAZE.

Se realizó una compilación del periodo comprendido entre el 01 de agosto de 2022 hasta el 30 de noviembre de 2022, para lo cual, cada una de las consultas a WAZE retorna un identificador único (UUID) por cada detención o reducción importante de la velocidad de circulación dentro del área

que delimita al Distrito, estos se registran en una base de datos indicando la longitud de cola al momento de la consulta. Cómo se ha indicado, al definirse una frecuencia de lanzamiento de consultas cada 15 minutos, el sistema recolecta cuatro muestras por cada UUID en una hora.

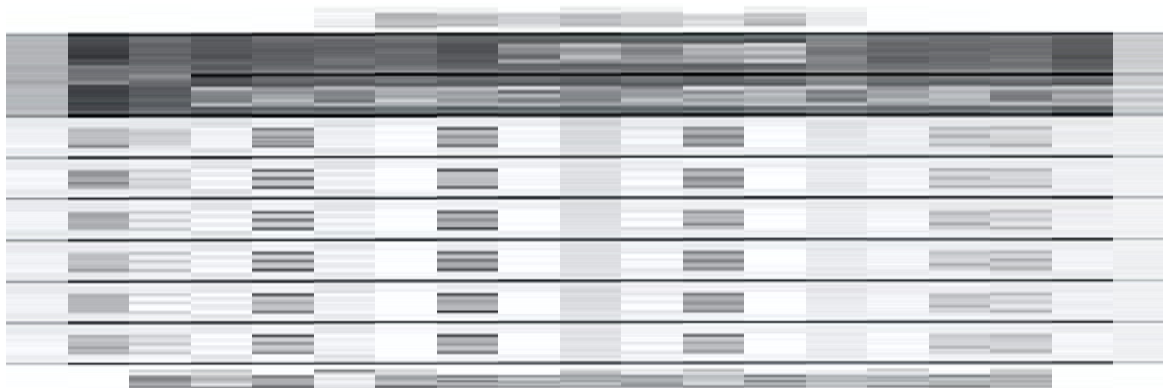
El compendio de datos involucra una gran cantidad de UUID's, los cuales, para los fines de este reporte de datos, se procesan agrupándolos en el minuto 00 de cada

hora del día, hasta el minuto 59 de la misma hora. Al mismo tiempo que se realiza agrupación por horas (H), se agrupa por día de la semana.

Los datos ya segmentados por franja horaria y segregados por zonas de la ciudad, se organizan, obteniéndose así un indicador del nivel de congestión basado en longitudes de cola, representado como el promedio de las distancias de las longitudes de cola para todos los UUID medidos en cada zona, para todo el Distrito de Santiago de Cali, teniéndose una unidad de medida en metros (m).

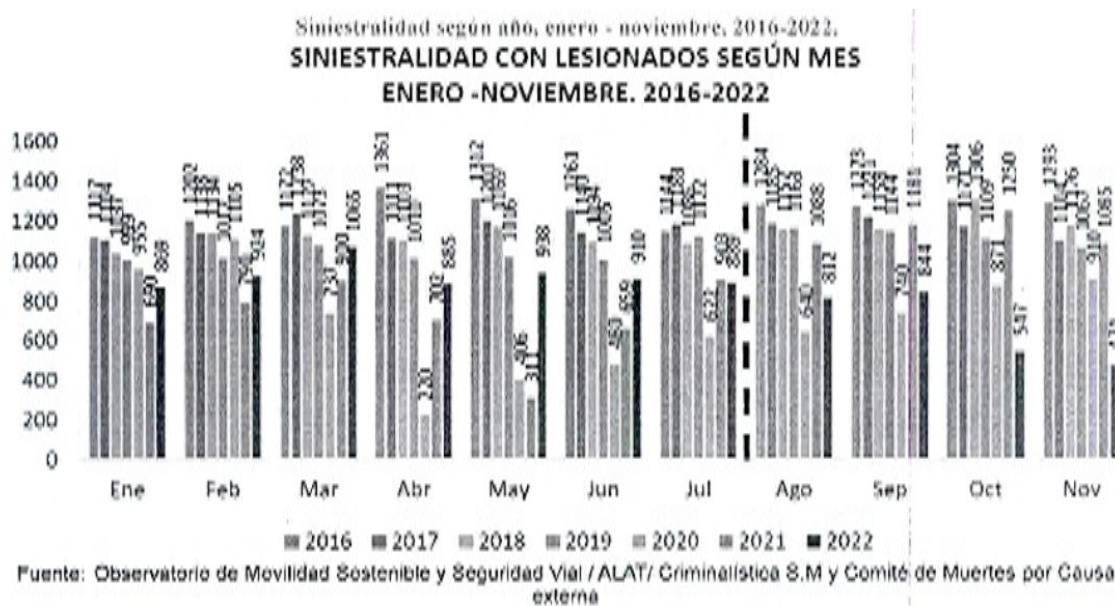


De acuerdo con los datos ya presentados y analizados, se muestran las longitudes de cola promedio por cada día de la semana, segregado por zonas de la ciudad e incluyendo el día sábado, día en que no opera la medida de pico y placa.



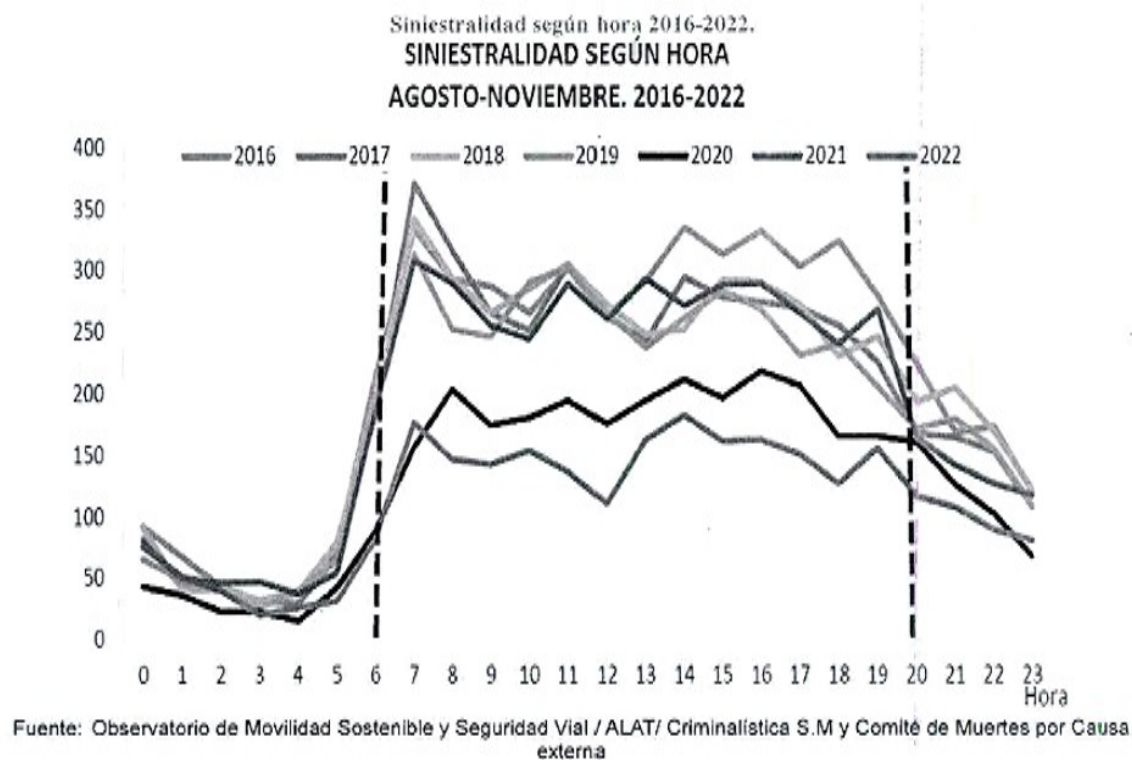
2. SINIESTRALIDAD VIAL.

Frente a este factor, hemos evidenciado como la siniestralidad vial para un periodo comparado entre el 01 de enero y el 30 de noviembre, desde el año 2016 hasta el 2022, ha descendido, pese a factores que estarían en contra de dicha tendencia, acogiendo el incremento de la población y del parque automotor que transita por la ciudad.



Entre los meses de agosto y noviembre del año 2022, se presentaron un total de 2677 eventos de tránsito con lesiones y de solo daños, mientras que, en el mismo periodo del año anterior (2021), este número de eventos era de 4604; esto indica una disminución del 41,9%.

Por otra parte, analizando la siniestralidad con lesionados de los meses agosto y noviembre de 2022 según hora, se evidencia que entre las 8 y las 20 horas, fueron reportados la menor cantidad de siniestros con lesionados comparados con los mismos meses de los años 2016 a 2021, como se muestra a continuación:



3. CALIDAD DEL AIRE

El Sistema de Vigilancia de la Calidad del Aire de Cali - SVCASC opera bajo la coordinación y administración del Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente -DAGMA. Actualmente el SVCASC cuenta con trece (13) estaciones de monitoreo continuo, de las cuales nueve (9) reportan información de los contaminantes criterios establecidos en la Resolución 2254 de 2017: Base Aérea, Cañaveralito, Compartir, ERA-Obrero, Ermita, Flora, Pance, Transitoria y Univalle.

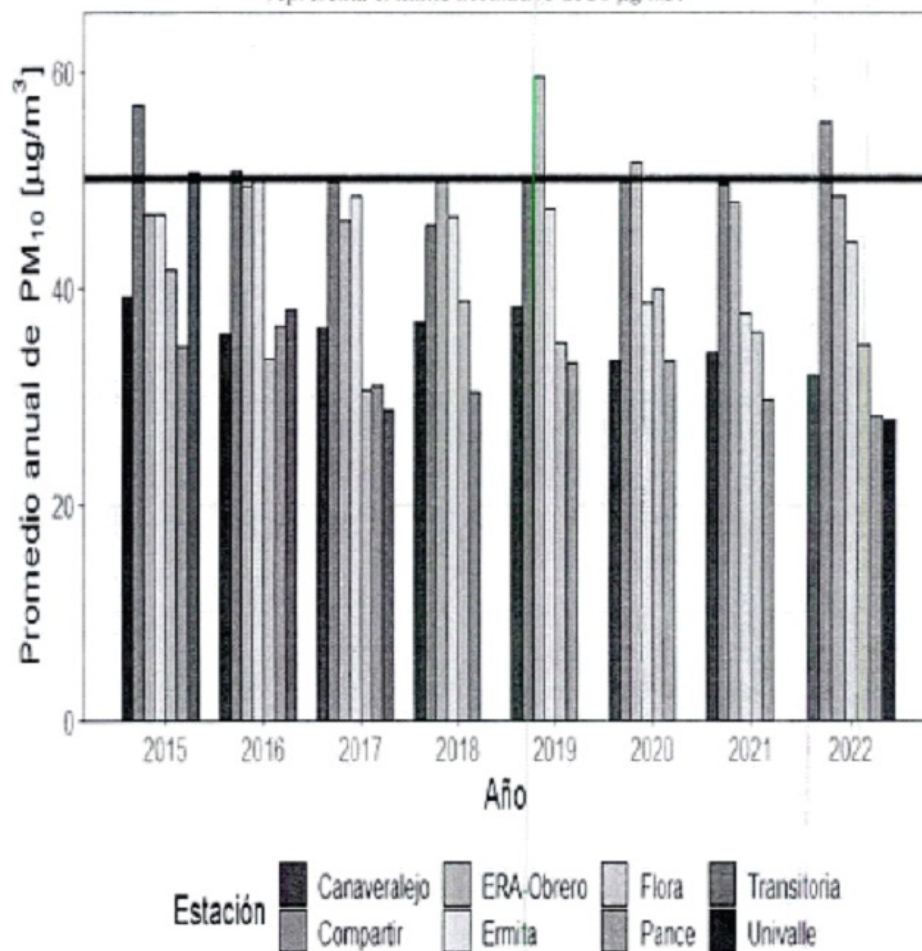
Mapa de estaciones de Monitoreo continuo Santiago de Cali.



Fuente: Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente –DAGMA.

Con base en dicho sistema, se observa que, en el año 2021, debido al menor tráfico vehicular por la pandemia por COVID-19 y a partir del 28 de abril los efectos del Paro Nacional (reducción en la circulación y la no operación del SITM-MIO), ninguna estación incumple la norma anual para el año 2021. Actualmente, para el año 2022 el promedio anual aumentó para las estaciones Ermita, Compartir, y ERA-Obrero en un 15.3 %, 10.5 %, y 1.2 % con respecto al año 2021. Por otro lado, las estaciones que presentaron una reducción fueron Cañaveralito, Pance, y Flora con un 7.0 %, 5.7 %, y 3.2 %, respectivamente.

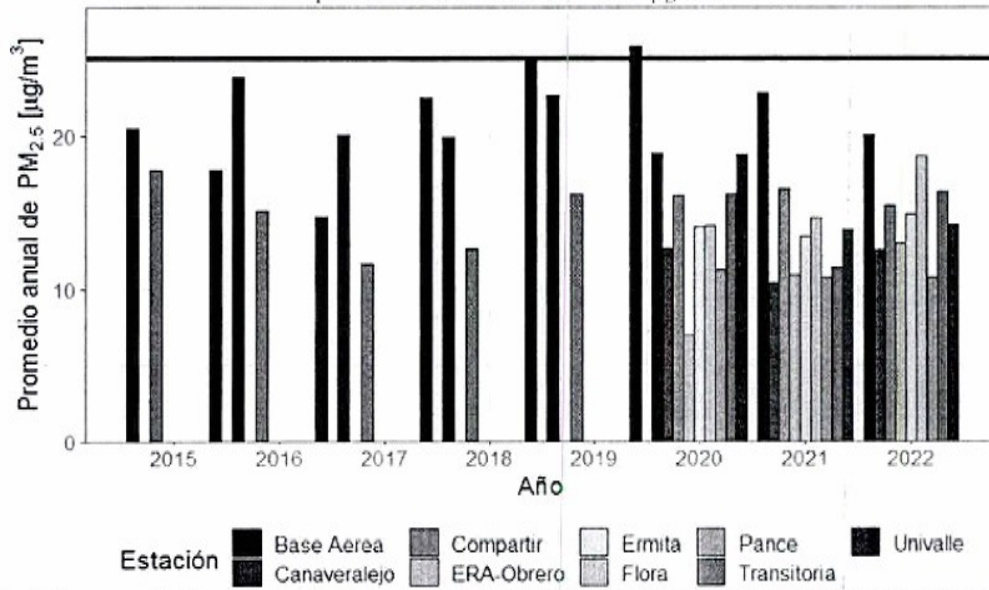
Promedio anual de PM10 para cada estación del SVCASC desde el 2015 hasta el 2022. La línea continua representa el límite normativo de 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.



Fuente: Informe evolución del estado de la calidad del aire 2015-2022 medidas de pico y placa para Santiago de Cali 2022 / Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente –DAGMA. / Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire de Santiago de Cali – SVCASC - Jun 2022.

Posteriormente, se realiza el mismo análisis para la variable de concentración PM2.5. Para el año 2022 el promedio anual aumentó para las estaciones Transitoria, Flora, Cañaveralejo, ERA-Obrero, Ermita, Univalle, y Pance en un 30.3 %, 21.8 %, 17.1 %, 16.1 %, 9.4 %, 2.3 %, y 0.5 % con respecto al año 2021. Por otro lado, las estaciones que presentaron una reducción fueron Base Aérea y Compartir con un 13.5 % y 7.0 %, respectivamente.

Promedio anual de PM_{2.5} para cada estación del SVCASC desde el 2015 hasta el 2022. La línea continua representa el límite normativo de 25 µg/m³.



Fuente: Informe evolución del estado de la calidad del aire 2015-2021 medidas de pico y placa para Santiago de Cali 2022 / Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente –DAGMA. / Sistema de Vigilancia de Calidad del Aire de Santiago de Cali – SVCASC - Jun 2022.

Con base en lo anterior, al Departamento Administrativo de Gestión del Medio Ambiente - DAGMA, le ha permitido concluir que, para el periodo de análisis de ocho (8) años, los niveles más altos se registran entre jueves y sábado. Por último, es posible notar que, para el día sábado los registros de concentración son similares a los observados el día miércoles y jueves, lo cual presenta un comportamiento diferente al presentado para el PM₁₀, además, de los diagramas de cajas se evidencia que son días de alta concentración.

Nuevamente, el lunes y el domingo muestran diferencias significativas con respecto a los demás días de la semana, los cuales corresponden a días con baja concentración respecto a los demás días de la semana. Es importante recordar que las altas concentraciones de los sábados coinciden con la ausencia de restricción de circulación, siendo entonces un indicador claro de los impactos de la circulación vehicular en la calidad del aire.

INCREMENTO PARQUE AUTOMOTOR Y CAPACIDAD VIAL.

De acuerdo con el reporte de la oficina de Registro Automotor de la Subsecretaría de Servicios de Movilidad de Cali, se encuentran registrados con corte a abril de 2022 un total de 719.087 vehículos particulares registrados equivalente a un 64%, 6511 oficiales equivalentes a un 0,9% registrados siendo esos vehículos a los que actualmente se les aplica la medida de pico y placa con dos dígitos diarios y 231.522 motocicletas registradas en Cali equivalente a un 30,4% a las cuales no se les aplica actualmente la medida de pico y placa.

Que con base en lo anteriormente expuesto la Subsecretaría de Movilidad

Sostenible y Seguridad Vial, recomienda tomar medidas de continuidad al denominado Pico y Placa, para el mejor ordenamiento del tránsito de la ciudad, ya que la misma ha demostrado ser necesaria para disminuir la siniestralidad, como uno de los factores positivos a resaltar.

Que dadas las longitudes de cola medidas en las franjas horarias en las que opera la medida de restricción vehicular, es decir, entre las 6:00 am y las 8:00 pm de manera continua, se ha corroborado una reducción significativa en la siniestralidad, en las concentraciones de PM10 por fuentes móviles y disminución en las longitudes de cola durante todo el día.

Que en cumplimiento del numeral 8o del artículo 8o de la Ley 1437 de 2011, el proyecto de decreto, por el cual se adoptan medidas para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos automotores en las vías públicas y privadas abiertas al público en el área urbana del distrito especial, deportivo, cultural, turístico, empresarial y de servicios de Santiago de Cali, para el segundo semestre de la vigencia 2022, fue publicado en página web de Alcaldía de Cali:

<https://www.cali.gov.co/movilidad/publicaciones/173751/proyecto-de-decreto-pico-y-placa-2023/>, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas del público en general.

Que, en mérito de lo expuesto, este Despacho

DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO. <Ver Notas de Vigencia> Implementar a partir del dieciséis (16) de enero de 2023 y hasta el 29 de diciembre de la misma anualidad, la restricción de circulación (Pico y Placa) para vehículos de servicio particular de toda clase.

La restricción contenida en el presente artículo implica la prohibición de circulación de dichos vehículos en el perímetro urbano de Santiago de Cali dentro del periodo de tiempo comprendido entre las 06:00 hasta las 20:00 horas, del día, tomando como referencia el ultimo dígito de la placa así:

Para el primer semestre de 2023, durante el periodo comprendido entre el dieciséis (16) de enero de 2023 y el treinta (30) de junio de 2023 la medida se regirá así:

DÍA DE LA SEMANA	ÚLTIMO DÍGITO PLACA
LUNES	3 y 4
MARTES	5 y 6
MIÉRCOLES	7 y 8
JUEVES	9 y 0
VIERNES	1 y 2

Para el segundo semestre de 2023, durante el periodo comprendido entre el primero (01) de julio de 2023 y el veinte nueve (29) de diciembre de 2023 la medida se regirá así:

DÍA DE LA SEMANA	ÚLTIMO DÍGITO PLACA
LUNES	1 y 2
MARTES	3 y 4
MIÉRCOLES	5 y 6
JUEVES	7 y 8
VIERNES	9 y 0

PARÁGRAFO PRIMERO. La restricción establecida en el presente artículo aplica igualmente a los vehículos que ingresan y/o salen del perímetro urbano del Distrito de Santiago de Cali desde y hacia el resto del país.

PARÁGRAFO SEGUNDO. La restricción de tránsito establecida en este artículo no aplica para los

días sábados, domingos y feriados establecidos por la ley o cuando excepcionalmente lo establezca la autoridad competente.

PARÁGRAFO TERCERO. Durante los periodos comprendidos entre el dieciséis (16) y el veinte (20) de enero de 2023 y el tres (03) al siete (07) de julio de 2023 las medidas adoptadas en el presente artículo serán de carácter pedagógico.

Notas de Vigencia

- Establece el artículo [7](#) del Decreto 4112.010.20.0786 de 3 de noviembre de 2023 de la Alcaldía de Santiago de Cali, 'por el cual se establece la Jornada por la Movilidad Sostenible en el Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios de Santiago de Cali y se dictan otras disposiciones', publicado en el Boletín Oficial No. 177 de 3 de noviembre de 2023.

'ARTÍCULO SÉPTIMO. Suspéndanse los efectos de la restricción de circulación, Pico y Placa, establecidos en el artículo 1o. del Decreto 4112.010.20.0019 del 13 de enero de 2023, 'Por el cual se adoptan medidas de carácter temporal para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos automotores por las vías públicas y privadas abiertas al público en el Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios de Santiago de Cali para la vigencia 2023 y se dictan otras disposiciones', durante el día miércoles 08 de noviembre de 2023.'



ARTÍCULO SEGUNDO. Se exceptúan de la restricción establecida en el presente artículo los siguientes grupos de vehículos:

- a. El grupo de vehículos exentos en el Decreto No. 4112.010.20.497 del 01 de julio de 2021 adicionado por el Decreto 4112.010.20.914 del 20 de noviembre de 2021 y los demás actos administrativos que lo adicionen o modifiquen.
- b. Los vehículos híbridos y eléctricos parametrizados por tipo de combustible Eléctrico, Gasolina/Eléctrico o Diésel/Eléctrico.
- c. Los vehículos de carga con capacidad mayor o igual a cinco (5) toneladas según su licencia de tránsito.
- d. Los vehículos oficiales.
- e. Vehículos cuyos propietarios paguen la tasa por congestión o contaminación establecida mediante el Acuerdo Municipal No 0401 del 2016 o la norma que le modifique.
- f. Las motocicletas.

PARÁGRAFO. Para efectos de acreditación de los vehículos exentos de la prohibición de Pico y Placa de que trata el presente artículo, debe radicarse solicitud dirigida a la Secretaría de Movilidad del Distrito Especial de Santiago de Cali y cumplir con los requisitos y procedimientos establecidos en el Decreto No 4112.010.20.497 del 01 de julio de 2021 y los respectivos actos administrativos que adicionen o modifiquen su contenido.



ARTÍCULO TERCERO. Durante la vigencia del presente Decreto, se realizarán dos jornadas del día sin carro y motocicleta en el Distrito Especial de Santiago de Cali, jornadas que deberá ser reglamentadas por la Secretaría de Movilidad en sinergia con las demás dependencias de la administración Distrital.



ARTÍCULO CUARTO. El no acatamiento de lo dispuesto en los artículos anteriores, será sancionado de acuerdo con lo establecido en el inciso 14 del literal C) del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, modificado por la Ley 1383 de 2010 y codificado bajo la Resolución No. 3027 de 2010 expedida por el Ministerio de Transporte.



ARTÍCULO QUINTO. El presente Decreto rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Santiago de Cali, a los 10 días del mes de enero de 2023.

JORGE IVÁN OSPINA GÓMEZ

Alcalde Distrital de Santiago de Cali



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.

Normograma de CALI

n.d.

Última actualización: 30 de diciembre de 2025 - (Diario Oficial No. 53.335 - 15 de diciembre de 2025)



**ALCALDÍA DE
SANTIAGO DE CALI**