



Alcaldía Mayor de  
Cartagena de Indias  
Distrito Turístico y Cultural

Cartagena de Indias D.T. y C., junio 2018

Doctor:  
**WILSON TONCEL OCHOA**  
Presidente Concejo Distrital  
Concejo Distrital de Cartagena  
Calle del Arsenal  
Ciudad

**REF: PROYECTO DE ACUERDO "POR EL CUAL SE ESTABLECE EL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO REGULADO EN LAS VÍAS PÚBLICA DEL DISTRITO Y SE DICTAN NORMAS SOBRE SU ADMINISTRACIÓN, CONTROL Y SUPERVISIÓN."**

Respetuosamente se somete a consideración del Honorable Concejo Distrital, el presente Proyecto de Acuerdo con el propósito de establecer el sistema de estacionamiento regulado en las vías pública de la ciudad, así como para establecer normas sobre su administración, control y supervisión, con el fin de ordenar y operar el estacionamiento en vía; buscando soluciones modernas y prácticas que permitan enfrentar la problemática actual en cuestiones de movilidad en la ciudad.

Para el propósito antes anunciado, se presenta el proyecto de acuerdo que nos ocupa, junto con el estudio técnico que lo soporta, la exposición de motivos que explica, fundamenta y justifica la procedencia y viabilidad de esta medida conducente a la prestación de este servicio de estacionamiento en vía, inherente al servicio de transporte público, como son las zonas de estacionamiento regulado, utilizando para tal fin una solución integral en tecnología, todo de cara a los nuevos postulados de las TIC.

Atentamente,

  
**ANTONIO QUINTO GUERRA**  
ALCALDE MAYOR DE CARTAGENA DE INDIAS D. T. Y C.

  
**CESAR AUGUSTO PION G**  
CONCEJAL PARTIDO DE LA U

PONENTES : PION (C)  
MARIN  
MEZA  
CABALLERO

  
01 JUN 2018 8:00 am  
# 01800734



ALCALDÍA MAYOR  
DE CARTAGENA DE INDIAS  
Distrito Turístico y Cultural

“PROYECTO DE ACUERDO “POR EL CUAL SE ESTABLECE EL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO REGULADO EN LAS VÍAS PÚBLICA DEL DISTRITO Y SE DICTAN NORMAS SOBRE SU ADMINISTRACIÓN, CONTROL Y SUPERVISIÓN.”

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Con el fin de exponer las razones que motivan y fundamentan el presente acuerdo, se procederá metodológicamente a desagregar los principales hitos que lo justifican, de la siguiente manera:

### 1. ANTECEDENTES

En Cartagena, conforme a lo dispuesto en el Plan de Ordenamiento Territorial, el componente de estacionamiento se puede identificar en tres artículos (235, 237 y 238) en los que se establecen: i) Parámetros para estacionamiento temporal; ii) el acceso a los estacionamientos públicos y iii) Las zonas de estacionamiento vehicular sobre vías donde se indica que estas no pierden su carácter de espacio público y no generan derechos a los particulares aunque se autorice temporalmente recaudar los cobros por estacionamiento.

No obstante, el sistema de estacionamientos públicos en vía que se pretende establecer mediante el proyecto de acuerdo que se estudia, es un aspecto dentro de los propósitos que debe tener el sistema de movilidad de la ciudad, la cual se debe forjar en función de la eficiencia de los orígenes y destinos dentro de la ciudad; y con el objetivo de responder a la solución del problema de los peatones de transitar en medio de un espacio público invadido por el parque automotor, lo que degrada el paisaje y la calidad de vida de las personas.

Los estacionamientos en vía pública, es un asunto que corresponde al Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte su regulación, control y vigilancia acorde con las normas legales del sistema jurídico colombiano, incluida las normas urbanísticas locales, la regulación del espacio público distrital y el Acuerdo que expida el Concejo para tal fin.

La base para la propuesta que presenta la actual administración ante el Honorable Concejo Distrital, se fundamenta además técnicamente en el Estudio de Movilidad del Distrito; el diagnóstico básico preliminar realizado por el DATT, donde se identifican algunas fuentes de oferta de estacionamientos en vía y fuera de vía, como se señala más adelante.

En Cartagena, no se han expedido las normas generales para establecer las zonas de estacionamientos regulados en la vía pública, y por tanto, tampoco las reglamentarias para el funcionamiento de este Sistema de Estacionamiento Regulado en las vías públicas, siendo necesario crear un orden en relación a este tema con el fin establecer claramente las responsabilidades y competencias para el normal funcionamiento del mismo



Las grandes ciudades en Colombia como Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla, así como ciudades intermedias también como Bucaramanga entre otras, cuentan con el sistema de estacionamiento regulado en las vías públicas, puesto que el fin principal de estas es el ordenamiento y construcción de áreas especializadas de estacionamiento, se establezcan y deleguen responsabilidades de la administración tecnológica y de recursos humanos, para ejecutar, operar y controlar las zonas de estacionamiento temporal ZER en las vías públicas locales.

El DATT ha hecho grandes esfuerzos para consolidar lo que se ha denominado un "Inventario de Estacionamientos", contándose a la fecha con una información importantes de este sistema de estacionamientos en la ciudad, la que debe ser utilizada para regular los estacionamientos en vía con la capacidad de cupos de cada aparcadero, las características físicas de los mismos, su ubicación geográfica, y las recomendaciones de las condiciones en que se prestaría el servicio una vez regulado. El estudio pertinente se anexa al presente documento para que sirva de soporte para los fines del proyecto de Acuerdo que se somete a consideración del Honorable Concejo distrital.

## 2. LA MOVILIDAD EN CARTAGENA

La evidencia del desorden y el abuso en los estacionamientos en las vías, para el caso, en el Distrito de Cartagena, en parte se derivan del incremento desproporcional del parque automotor matriculado en Cartagena, el cual experimentó una curva ascendente al pasar de 60.582 vehículos a más de 73.392 entre 2011 y 2012; y el deterioro creciente de la malla vial en esos mismos años, el cual pasó de tener del 45% de estas vías en mal estado a más del 52% en 2012<sup>1</sup>, como se puede evidenciar en las siguientes graficas:

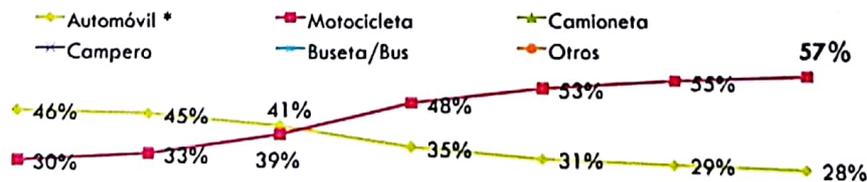
### Parque automotor en Cartagena

	2012	2013	2014	2015	Crecimiento 2014 - 2015
Automóvil*	25.567	26.974	28.447	29.555	3,9%
Motocicleta	35.562	45.512	53.540	60.327	12,7%
Camioneta	5.386	6.192	6.976	7.591	8,8%
Campero	2.930	3.010	3.109	3.111	0,1%
Buseta/Bus	2.242	2.259	2.280	2.249	-1,4%
Otros	1.736	2.194	2.553	3.772	47,7%
Total	73.423	86.141	96.905	106.605	10,0%

CARTAGENA  
**cómovamos**  
¡Esto NO es percepción!

Creció un **12,7%** de 2014 a 2015, esto es **60.327** motocicletas matriculadas en Cartagena el año pasado.

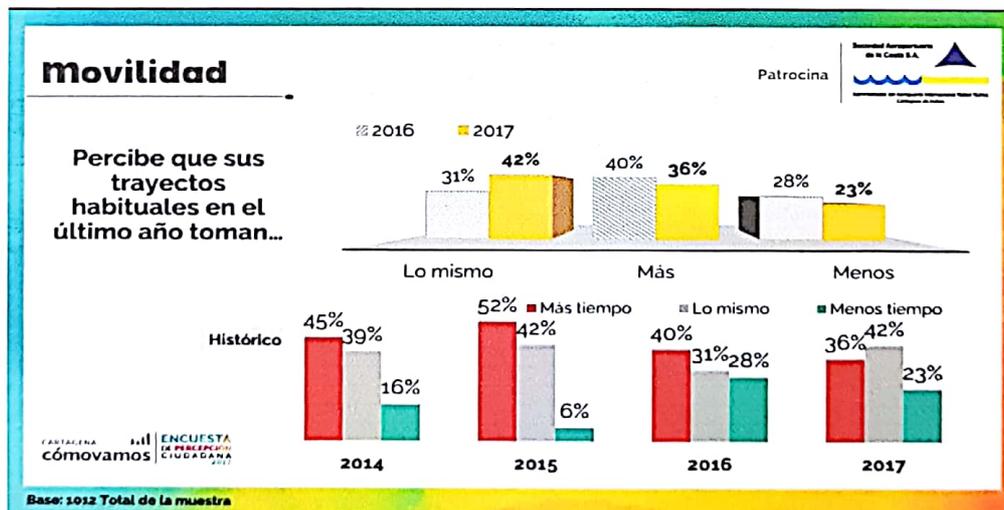
### Parque automotor por tipo de vehículos



## DETERIORO CRECIENTE EN EL ESTADO DE LA MALLA VIAL

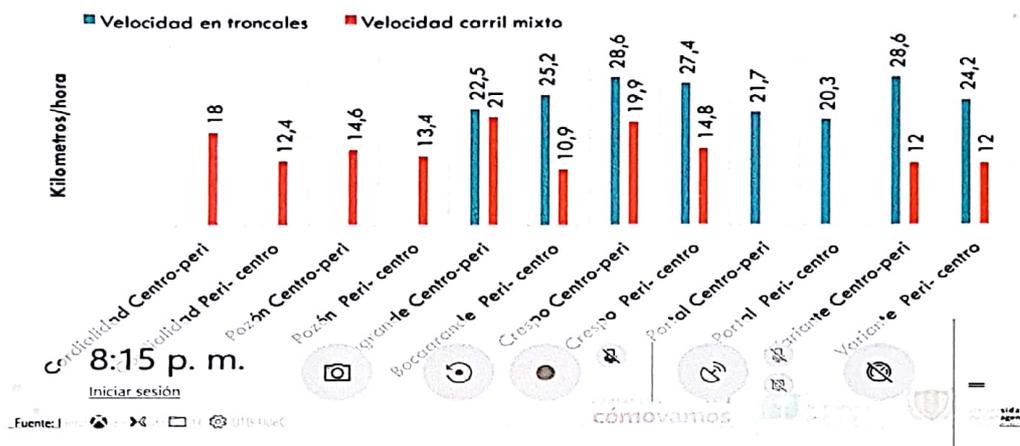
Aumenta la problemática anterior, el hecho de que conforme al cálculo elaborado por parte de la Secretaría de Infraestructura para brindar una solución integral al estado de la malla vial en Cartagena se requieren 2 billones de pesos, y adicionalmente recursos por más de \$30.000 millones de pesos anuales para su mantenimiento.

También constituye un factor determinante en los procesos de movilidad, el indiscutible problema de la invasión del espacio público, bien sea por parte de vendedores informales y ambulantes o por el estacionamiento en vías públicas de vehículos, lo cual reduce el espacio perimetral de las vías, produciendo reducción en los desplazamientos y afectando el indicador técnico de velocidad promedio por desplazamiento, que para el 2005 fue de 18Km/H y pasó en el 2012 a 19Km/H en promedio, con un tiempo promedio de desplazamiento para una distancia que no supera los 14Km de 68 minutos, tiempo de desplazamiento igual al que se registró en el año de 2005<sup>2</sup>.



<sup>2</sup> Ibídem

**Velocidad en troncales y carriles mixtos**  
**Transcrite 2016**



En el anterior contexto, se identifica la necesidad de establecer zonas de estacionamientos eficaces, garantizando estos en términos generales, a partir de las actividades de la administración de planeación, regulación, supervisión y control, en el marco de una coordinación institucional y mediante la provisión de este servicio bajo parámetros de calidad y eficiencia, tanto de la inversión requerida para la dotación de infraestructura, como de la prestación del servicio.

**3. EL PROBLEMA DE ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA EN CARTAGENA Y LA CARENCIA DE ESPACIOS PARA EL ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS, MOVILIDAD.**

Nuestra ciudad es reconocida como uno de los principales destinos turísticos de Colombia y la capital del Departamento de Bolívar.

En el año 1991 la ciudad de Cartagena fue reconocida como un Distrito Turístico y Cultural, convirtiéndose en eje de desarrollo de la región y foco atractivo para inversionistas, quienes ven en el turismo una fuente potencial de negocios. La ciudad está localizada a orillas del Mar Caribe y es uno de los centros urbanos de mayor jerarquía en la Región Caribe colombiana.

Consecuencialmente al advenimiento de la categoría de Distrito turístico y cultural, la ciudad de Cartagena desarrolló su zona urbana exponencialmente, esto debido al aumento demográfico y al establecimiento de negocios, sin perjuicio de que las administraciones propugnaran por la conservación del centro histórico y cultural de la ciudad, lo cual la llevó a convertirse en uno de los puertos de mayor importancia para el país. En la actualidad la población total oscila entre los 900.000 habitantes.

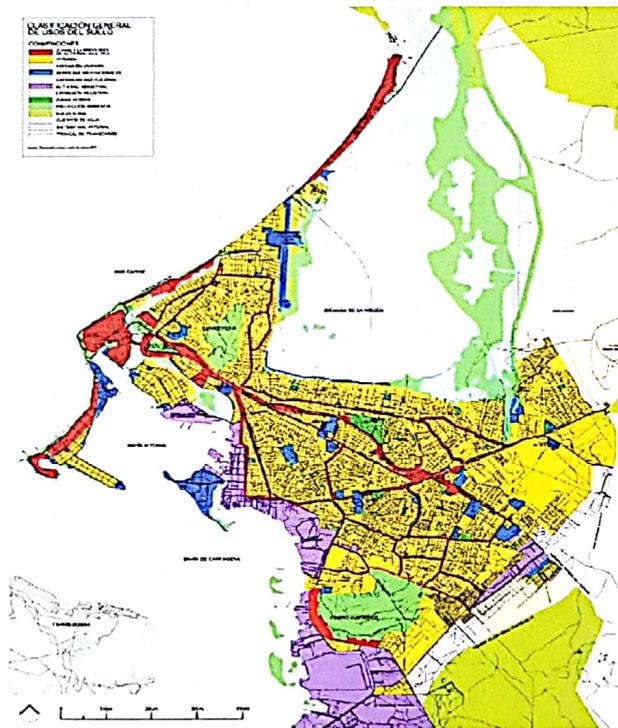
En el Distrito de Cartagena existen áreas urbanas que tienen una densidad demográfica elevada, estos centros concentran una excesiva demanda de espacios idóneos para el estacionamiento de vehículos por lapsos breves de tiempo, razón que justifica entregar en concesión el establecimiento de la solución tecnológica propuesta, a efectos de contribuir a la mejora de la movilidad del distrito.



### 3.1 Estructura Urbana Y Funcionamiento Del Distrito De Cartagena

Aunque la ciudad de Cartagena cuenta con una estructura urbana amplia, ordenada y planeada, en las últimas décadas, debido al crecimiento desarticulado e informal en el área delimitada como suelo urbano en el POT han ocasionado problemas y traumatismos de movilidad. Las nuevas urbanizaciones y los grandes proyectos inmobiliarios han alterado la trama urbana de la ciudad, creando en algunos casos barrios desconectados de los principales ejes viales, lo cual ha ocasionado una fragmentación de la estructura orgánica de la ciudad<sup>3</sup>.

#### PRINCIPALES USOS DEL SUELO



Fuente: POT Distrito Cartagena  
Grafica 3

La grafica anterior, muestra los conflictos existentes entre los usos de suelo POT y los usos de vía con sus características, mostrando que la dinámica del territorio, es divergente a la planteada en el POT<sup>4</sup>.

### 3.2 Sistema Vial Y Accesibilidad<sup>5</sup>

<sup>3</sup> IPREG, 2011, proyecto modificación excepcional POT, diagnóstico al Distrito de Cartagena en materia de ordenamiento territorial.

<sup>4</sup> IPREG, 2011, proyecto modificación excepcional POT, identificación de vacíos al Distrito de Cartagena en materia de ordenamiento territorial.

<sup>5</sup> POT





Cartagena cuenta con corredores de conexión urbana y regional por los cuales se ha intensificado gran parte de su desarrollo y crecimiento urbano. Uno de estos corredores y eje central de actividad de la ciudad es la Avenida Pedro de Heredia que atraviesa Cartagena de oriente a occidente conectando el Centro Histórico con las áreas residenciales en la zona oriental de la ciudad. Actualmente, esta vía está siendo intervenida dado que es el eje principal del sistema integrado de transporte público, Transcaribe.

De la Avenida Pedro de Heredia se desprende hacia el nororiente la Carretera La Cordialidad que conecta la ciudad con la Terminal de Transportes, los grandes desarrollos residenciales (Colombiaton, Flor del Campo y Ciudad del Bicentenario), la ciudad de Barranquilla y el norte de la Región Caribe. Hacia el suroriente se desprende la Transversal de Occidente o Ruta del Sol que conecta a Cartagena con el resto del departamento de Bolívar y el interior del país. Al norte se conecta, a través de la Avenida Venezuela y/o Avenida Luis Carlos López, con la Avenida Santander que enlaza el centro de la ciudad con el aeropuerto, los nuevos desarrollos residenciales y turísticos de la zona norte y la Vía al Mar – Vía nacional que conecta Cartagena con Barranquilla. Hacia el sur, a través de la Transversal 54, se conecta con el corredor de carga y la zona industrial.

Otras vías que hacen parte de la malla vial arterial de la ciudad y que vale la pena resaltar son: La Avenida Santander que bordea el margen oriental de la ciudad y es parte hoy de un ambicioso proyecto de ampliación y renovación urbana, el Corredor de Acceso Rápido a la Variante – Carretera a Mamonal, que conecta la zona industrial con el centro de la ciudad y los puertos, este tiene como objetivo desviar el gran volumen de carga de zonas residenciales de la ciudad. La Avenida San Martín, principal arteria vial del sector de Bocagrande, la Avenida del Bosque, Avenida Crisanto Luque, Avenida del Lago, Avenida del Consulado (Calle 30) y Avenida Pedro Romero, entre otras.

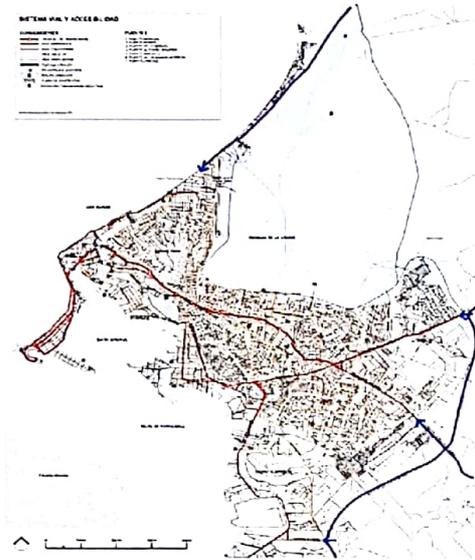
La ciudad también cuenta con importantes pasos viales sobre sistemas hídricos los cuales permiten la continuidad de esta malla vial arterial estos se pueden resumir de la siguiente manera:

- Puente Heredia,
- Puente Román,
- Puente de Chambacú,
- Puente Alfonso Romero,
- Puente Bazurto,
- Puente Jiménez y
- Puente de la Avenida Benjamín Herrera, entre otros.

La malla vial local entonces, se ha desarrollado a partir de las vías nacionales de acceso a la ciudad y del proceso de desarrollo urbanístico formal e informal, razón por la cual en algunos casos, las vías no presentan condiciones de continuidad, por lo cual la ciudad carece de conexiones locales de norte a sur, evidenciando deficiencias lógicas en materia de movilidad<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Diagnóstico de movilidad, SIGMA G.P. 2011





SISTEMA VIAL DE CARTAGENA<sup>7</sup>

#### Grafica 4

### 3.3 Del Estacionamiento En Vía Pública En El Distrito De Cartagena

En el Distrito de Cartagena, con el objeto de establecer la situación actual de los procesos de movilidad y en especial con lo referente a las zonas de estacionamiento regulado, se han realizado dos estudios tendientes a solucionar la problemática que representa la falta de espacios para el estacionamiento de vehículos.

En el documento Marco Técnico del Diagnóstico de Movilidad<sup>8</sup>, el cual fue elaborado con información primaria en el año 2011, se pudo identificar el tipo de maniobra de estacionamiento a implementar en los sectores de Boca-grande, Centro y Manga, es decir, si esta puede ser realizada en batería o en cordón.

De otra parte, el mismo Diagnóstico de Movilidad permitió evidenciar aquellos lugares en los cuales existen horas de estacionamiento permitidas, como también la prohibición de lugares para realizar tal actividad.

Se comprobó de igual forma que alrededor del 90% del total de los sitios de estacionamiento en vía analizados, no tienen ningún tipo de restricción para ser utilizados como zonas de estacionamiento, el otro 10% restante, tiene señales para restringir la utilización del espacio público durante el día o en forma parcial durante ciertos periodos del día<sup>9</sup>, los cuales son explotados por particulares ajenos al Distrito.

Si bien un sistema de regulación de Estacionamiento en vía pública viene motivado por lo general por la necesidad de ordenar y regular la utilización de la vía pública, cualquier

<sup>7</sup> POT Cartagena

<sup>8</sup> Diagnóstico de movilidad, SIGMA G.P. 2011.

<sup>9</sup> Ibidem



proceso de renovación requiere también la aplicación de unos criterios básicos de eficiencia en movilidad.

Uno de ellos, tal vez el más relevante y fundamental para el proceso que nos ocupa, es aquel que se encuentra dirigido a orientar el aparcamiento de vehículos en vías públicas, todas bajo el principio de movilidad sostenible y en el entendiendo de que en la actualidad no ha sido adoptado un Plan de Movilidad Distrital.

Ello implica la consideración y conjugación de tres elementos operativos, que son pilares de una movilidad sostenible.

- La eficacia técnica;
- La eficiencia económica y
- El impacto ambiental

#### 4. MOVILIDAD EN EL PLAN DE DESARROLLO DE CARTAGENA<sup>10</sup>

El actual plan de desarrollo del Distrito de Cartagena de Indias, centra su accionar sobre cuatro ejes programáticos a saber: **La inclusión social, el desarrollo económico, la planificación urbana y la eficiencia administrativa de cara al ciudadano.**

El Acuerdo 006 de junio 13 del 2016, mediante el cual el Concejo Distrital de Cartagena adoptó el Plan de Desarrollo **PRIMERO LA GENTE**, en su ARTÍCULO 1º ADOPCIÓN Adoptase el Plan de Desarrollo 2016 - 2019 “Primero La Gente para una Cartagena Sostenible y Competitiva” el cual contiene los objetivos, ejes, líneas estratégicas, programas, subprogramas y metas para el desarrollo social, ambiental y económico del Distrito de Cartagena. 2. ARTICULO 2º VISIÓN Al 2019 Cartagena de Indias será reconocida, como una ciudad sostenible, competitiva e incluyente desde una perspectiva urbana, socioeconómica, ambiental, fiscal y gobierno; una ciudad bien comunicada, con infraestructura de calidad, una ciudad internacional, y con oportunidades para la gente, atractiva para visitantes e inversionistas, confiable segura y tranquila, en la cual se disfrute de una mejor calidad de vida. Donde las personas independientemente de sus características, reciban las mismas oportunidades y puedan competir en las mismas condiciones.

Se constituye en un escenario de convivencia pacífica donde la cultura, identidad, el respeto por los derechos y la dignidad de la persona son factor fundamental para el desarrollo humano. Se consolidó un modelo que propende por el interés general, la participación ciudadana, generando gobernabilidad, transparencia y confianza en las acciones del gobierno. Es una ciudad con un liderazgo regional e internacional, donde se respeta el patrimonio cultural, ambiental, su desarrollo urbano y territorial.

El Plan de Desarrollo **PRIMERO LA GENTE** en lo que respecta a la movilidad<sup>9.3.2</sup> LÍNEA ESTRATÉGICA DESARROLLO URBANO PARA LA COMPETITIVIDAD El Distrito de Cartagena le apuesta al desarrollo integral y sostenible, para potenciar su competitividad, se debe contar con una infraestructura física apropiada. Esta línea está orientada a garantizar a los cartageneros y visitantes dentro de la ciudad y el Distrito, desplazamientos rápidos, seguros, sin contaminación, con calidad en los espacios que consientan y respeten su vida así como disminuir la accidentalidad, con más andenes, puentes peatonales, vías, intercambios

<sup>10</sup> PLAN DE DESARROLLO AHORA SÍ CARTAGENA 2013 – 2015, DIONISIO FERNANDO VÉLEZ TRUJILLO, ALCALDE MAYOR CARTAGENA DE INDIAS.





viales y el predominio del transporte público sobre el privado. Es así que en consecuencia con lo anterior, esta estrategia tendrá como foco la movilidad sostenible, es decir la movilidad que contribuye a disminuir los efectos negativos del uso excesivo de vehículos y concientiza al ciudadano para que use medios alternos de desplazamientos (a pie, en bicicleta o en transporte público).

Los programas y sub-programas que contribuyen a mejorar las condiciones y la calidad de vida de los cartageneros, para devolver una MOVILIDAD SOSTENIBLE al Distrito, merced a un plan de obras que rescate la malla vial destrozada.

Para lo cual se requiere lograr el cumplimiento para el plan de desarrollo, lo que responden a la **“movilidad, vías para la movilidad y espacio público”** y a la **implementación de programas y subprogramas**

## 5. EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL (POT)

El Plan de Ordenamiento Territorial, adoptado mediante Decreto 0977 de 20011 como instrumento del desarrollo territorial y urbano de la ciudad, estableció la normatividad vigente para el uso del suelo urbano y reglamentó las condiciones mínimas que las edificaciones deben cumplir para atender la demanda de parqueaderos, sin embargo al respecto del uso del espacio público, el POT no hace referencia específica, ni propone ningún tratamiento puntual al tema concreto de las zonas de estacionamiento en vía pública.

Es así como en las siguientes normas se logra evidenciar aspectos que se relacionan con el tema en estudio: En el artículo 9 del POT en lo que se refiere a la **“Integración de la dimensión ambiental al sistema construido del Distrito”**, establece como política pública la de **“Expresar el sistema de transporte ligado a criterios de sustentabilidad ambiental de los diferentes modos de transporte público y privado, mediante la modernización y racionalización de la flota de transporte público, la mitigación de impactos urbanos generados por el transporte, la eficiencia en la operación de la malla vial y la utilización del uso del transporte no motorizado (peatones y bicicletas)”**.(subrayado fuera de texto).

Por su parte, el artículo 16 del mismo instrumento, establece que respecto de las **CENTRALIDADES URBANAS**, **“Las acciones están orientadas a mejorar la dotación de espacios públicos para la movilidad del peatón, tanto al interior del mismo como en sus bordes; a disminuir la presión del transporte público, a renovar su entorno urbano y a conservar y recuperar los inmuebles patrimoniales que forman parte del mismo y de su periferia histórica”**

Pese a lo anterior, el artículo 171 del POT respecto de la **RESERVA DE AREAS PARA CONSTRUCCION DE REDES PRIMARIAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL** establece las políticas para la Clasificación de los elementos del espacio público Cartagenero, en donde se plantea los perfiles viales como elementos artificiales o contruidos, denominados áreas integrantes de los sistemas de circulación peatonal y vehicular<sup>12</sup>, de la delimitación

<sup>11</sup>“Por medio del cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias”

<sup>12</sup>“**ARTICULO 71:RESERVA DE AREAS PARA CONSTRUCCION DE REDES PRIMARIAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL** Para las vías distritales se aplicarán las normas de diseño y construcción contenidas en el Código de Construcciones del Distrito, o la norma que haga sus veces. Las secciones serán las siguientes: (...)”





realizada, se evidencia que se deja a un lado la posibilidad del aprovechamiento económico de las vías públicas como zonas de estacionamiento regulado.

Por su parte en el artículo 235 se establece parámetros para el estacionamiento temporal en las vías. Señala la norma: **"El espacio mínimo exigido para el estacionamiento de un vehículo será así:**

*Para vehículos será de dos por cincuenta metros (2.50) de ancho por seis (6.00) metros de largo.*

*El espacio para circulación y maniobra, si los vehículos están estacionados en doble fila en ángulo de 90%, será de seis puntos cincuenta (6.50) metros de ancho. Si están estacionados en doble fila en ángulo de 45%, será de cuatro puntos treinta (4.30) metros de ancho. Si están estacionados en doble fila ángulo de 60%, será de cinco punto cuarenta (5.40) metros de ancho. Si están estacionados en doble fila en ángulo de 30%, será de cuatro puntos cincuenta (4.50) metros de ancho.*

*En caso de que el estacionamiento sea en una sola fila, se requerirá la mitad del espacio para circulación y maniobra previsto en el inciso anterior.*

*Para buses será de tres (3) metros de ancho por siete (7) metros de largo y para camiones según el tipo de camión.*

*PARÁGRAFO: En aquellas vías en que se permita el estacionamiento temporal de vehículos, se demarcarán los espacios de seis (6) metros de largo por dos punto cincuenta (2.50) de ancho. Deberá dejarse la distancia de circulación y maniobra antes señalada".*

De igual forma, sobre los estacionamientos públicos consagra el: **"ARTÍCULO 237: ACCESO A ESTACIONAMIENTOS PÚBLICOS.** Los estacionamientos públicos, incluidos los de los centros comerciales, no podrán tener acceso o salida directa sobre vías de la malla vial arterial. Éstos deberán ubicarse sobre las vías locales a una distancia mínima de cuarenta (40) metros con respecto a las intersecciones con las vías arterias.

Particularmente, se consagra la posibilidad de autorización temporal para recaudar los cobros por el estacionamiento vehicular en él: **"ARTÍCULO 238: ZONA DE ESTACIONAMIENTO SOBRE VÍAS.** Las zonas de estacionamiento en la vía no pierden su carácter de espacio público y no generan derechos para los particulares, que por delegación de la autoridad distrital, reciban autorización temporal para recaudar los cobros por el estacionamiento vehicular.

*Está prohibido el estacionamiento de vehículos en los siguientes espacios públicos: en antejardines, en andenes, en zonas de control ambiental, sobre calzadas en las vías del plan vial arterial y en las playas".*

## 6. MARCO JURÍDICO

A continuación se presentan los fundamentos constitucionales y legales, tanto nacionales como distritales, que han servido de base jurídica para la presentación del presente proyecto de acuerdo.

### I) CONSTITUCIÓN POLÍTICA:





- El Artículo 24 constitucional consagra: "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".
- El Artículo 82 de la Constitución Política establece que es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, dando la facultad a las entidades pública para regular su uso y participar de la plusvalía que genere el accionar urbanístico.
- El artículo 209 de la Constitución Política consagra que la Función Administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad e imparcialidad (.....)".
- El artículo 2 Ibídem, establece como fines del Estado: "*Servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la nación (...)*".
- El artículo 311 de la Constitución Política, establece "*El Municipio como entidad territorial fundamental de la división político administrativa del Estado, le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes*".
- El artículo 365 constitucional establece que los servicios públicos, son inherentes a la finalidad del Estado Social de derecho, por lo que este debe garantizar la prestación eficiente a todas las personas del territorio nacional:

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

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

## II) LA LEY

"Ley 9ª de 1989





**“Artículo 5.** *Entiéndase por espacio público el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses de los habitantes.*

*Así, constituyen el espacio público de la ciudad las áreas requeridas para la circulación, tanto peatonal, como vehicular, para la recreación pública, activa o pasiva, para la seguridad y tranquilidad ciudadana. Las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías, fuentes de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares, las necesarias para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos, para la instalación y uso de los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones, para la preservación de las obras de interés público y de los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos y artísticos, para la conservación y preservación del paisaje y los elementos naturales del entorno de la ciudad, los necesarios para la preservación y conservación de las playas marinas y fluviales, los terrenos de bajamar, así como de sus elementos vegetativos, arenas y corales y, en general, por todas las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyen, por consiguiente, zonas para el uso y el disfrute colectivo”.*

**“Artículo 6.** El destino de los bienes de uso público incluidos en el espacio público de las áreas urbanas y suburbanas no podrá ser variado sino por los concejos, juntas metropolitanas o por el consejo intendencial, por iniciativa del alcalde o Intendente de San Andrés y Providencia, siempre y cuando sean canjeados por otros de características equivalentes.

El retiro del servicio de las vías públicas continuará rigiéndose por las disposiciones vigentes”.

**“Ley 105 de 1993 por medio de la cual se dicta disposiciones básicas del transporte y se dictan otras disposiciones**

**“Artículo 3,** numeral 2 establece que: *“La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad”.*

**“Artículo 28** dispone que los Municipios y Distritos podrán establecer tarifas por el derecho de parqueo.

**“Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre, CNTT)**

Artículo 3° y 7° definen quienes son los organismos de tránsito en los distintos niveles territoriales y el régimen normativo, y en concreto hace expresa mención de la competencia de los alcaldes para el mejor ordenamiento de tránsito por las vías públicas.

**Ley 1287 de 2009 que adiciona la Ley 361 de 1997** autoriza el parqueo de vehículos en las bahías de estacionamiento definidas por la Ley 769 de 2002, a las personas con movilidad reducida, autorizando el cobro de tarifas legalmente establecidas.

El Código Nacional Tránsito y Transporte, **Ley 769 de 2002**, además de regular la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos, establece normas en





cuanto a exigencias y prohibiciones, respecto a la actividad de estacionamiento de vehículos, las cuales a continuación se transcriben las principales:

**"Artículo 75. Estacionamiento de vehículos.** En vías urbanas donde esté permitido el estacionamiento, se podrá hacerlo sobre el costado autorizado para ello, lo más cercano posible al andén o al límite lateral de la calzada no menos de treinta (30) centímetros del andén y a una distancia mínima de cinco (5) metros de la intersección.

**"Artículo 76.** (modificado por la Ley 1383 de 2010, artículo 15) "Lugares prohibidos para estacionar. Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

- Sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.
- En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.
- En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.
- En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.
- En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.
- En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.
- A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.
- En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes.
- En curvas.
- Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.
- Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.
- En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas".

**Artículo 77. Normas para estacionar.** En autopistas y zonas rurales, los vehículos podrán estacionarse únicamente por fuera de la vía colocando en el día señales reflectivas de peligro, y en la noche, luces de estacionamiento y señales luminosas de peligro. Quien haga caso omiso a este artículo será sancionado por la autoridad competente con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes.

**Artículo 79. Estacionamiento en vía pública.** No se deben reparar vehículos en vías públicas, parques, aceras, sino en caso de reparaciones de emergencia, o bajo absoluta imposibilidad física de mover el vehículo. En caso de reparaciones en vía pública, deberán colocarse señales visibles y el vehículo se estacionará a la derecha de la vía en la siguiente forma:

En los perímetros rurales, fuera de la zona transitable de los vehículos, colocando señales de peligro a distancia entre cincuenta (50) y cien (100) metros adelante y atrás del vehículo.

Cuando corresponda a zonas de estacionamiento prohibido, sólo podrá permanecer el tiempo necesario para su remolque, que no podrá ser superior a treinta (30) minutos.

Parágrafo. Está prohibido reparar vehículos automotores en la zona de seguridad y protección de la vía férrea, en los patios de maniobras de las estaciones, los apartaderos y demás anexidades ferroviarias".





**Artículo 112. De la obligación de señalar las zonas de prohibición.** Toda zona de prohibición deberá estar expresamente señalizada y demarcada en su sitio previa decisión del funcionario de tránsito competente. Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código.

- **Autoridades de Tránsito:**

La citada Ley 769 de 2002

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

El Ministerio de Transporte

**Los Gobernadores y los Alcaldes.**

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.

La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras.

Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.

La Superintendencia General de Puertos y Transporte.

Las fuerzas militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el párrafo 5° de este artículo.

Los agentes de Tránsito y Transporte.

Parágrafo 1°. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

Parágrafo 3°. Las autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Parágrafo 4°. La facultad de autoridad de tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.

Parágrafo 5°. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de autoridad de tránsito".

Artículo 7°. Cumplimiento régimen normativo. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

*Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas..."*

El párrafo 1 del artículo 3° del Código Nacional de Tránsito y Transporte, dispone la posibilidad que la transferencia de las funciones se haga efectiva mediante convenio con los particulares, que para el caso estará sometido a la ley 80 de 1993, así la norma no haga alusión al tema; y de otra parte, dicho párrafo es enfático en señalar que se trata de funciones que se ejercerán de modo parcial y siempre en condiciones de organismos de apoyo a la autoridad decisoria e institucional.

Como conclusión de las normas legales citadas tenemos:



- A) La facultad de aprovechar el espacio público vial emana de normas de carácter legal (Ley 9 de 1989, Ley 105 de 1993, Ley 769 de 2002 y 1383 de 2010), reglamentario (Decreto Nacional 1504 de 1998), locales a nivel de acuerdo distrital (No 010 de agosto de 2014), así como las normas del Plan de Ordenamiento Territorial que vienen citadas.
- B) El Código Nacional Tránsito y Transporte además de regular la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos, establece normas en cuanto a exigencias y prohibiciones, respecto a la actividad de estacionamiento de vehículos, tal como se señaló arriba.
- C) Las tarifas por uso de estacionamientos regulados, corresponde a una regulación legal, como hemos visto en el artículo 28 de la ley 105 de 1993, el que expresamente ha habilitado a los municipios y los distritos para efectos de cobrar tarifas por el derecho de parqueo sobre las vías públicas y estableció.
- D) El Acuerdo Distrital 010 del cuatro (4) de agosto de 2014, así mismo, al reglamentar el espacio público distrital para su uso temporal y eventual, dispuso sobre su aprovechamiento económico en el artículo 1º "El presente acuerdo tiene por objeto establecer un marco regulatorio sobre el uso temporal o eventual, así como el aprovechamiento económico del espacio público distrital en plazas, plazoletas, parques, paseos peatonales y espacios públicos residuales, de conformidad con los lineamientos del Plan de Ordenamiento Territorial y demás normas vigentes sobre la materia".
- E) En el anterior contexto normativo, las zonas de estacionamiento regulado, a la luz de la normatividad vigente se consideran un servicio inherente al servicio Público de transporte; las que funcionan como zonas de parqueo en vía pública, y tienen el carácter de bienes públicos.
- F) El Código Nacional Tránsito y Transporte prevé la posibilidad de vincular a particulares por convenios al ejercicio de actividades propias de la autoridad de tránsito, como apoyo a éstas.

### III. NORMAS LEGALES SOBRE LA CONCESIÓN

Como viene expuesto, de los supuestos normativos anteriormente transcritos, se puede concluir que existe autorización, constitucional y legal, para adelantar la delegación en un tercero de algunas de las funciones operativas, relacionadas con el servicio público de movilidad, concluyendo que la mejor modalidad contractual para tal fin es la concesión.

En este orden, el artículo 32 de la ley 80 de 1993, en su numeral 4º, define los contratos de concesión, como:

*"Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra*

*modalidad de contraprestación que las partes acuerden". (Resaltado fuera de texto)*

**La Ley 1508 de 2012 modificatoria del artículo 32 de la Ley 80 de 1993:**

***“Artículo 1°. Definición.** Las Asociaciones Público Privadas son un instrumento de vinculación de capital privado, que se materializan en un contrato entre una entidad estatal y una persona natural o jurídica de derecho privado, para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados, que involucra la retención y transferencia de riesgos entre las partes y mecanismos de pago, relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio.*

***Artículo 2°. Concesiones.** Las concesiones de que trata el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, se encuentran comprendidas dentro de los esquemas de Asociación Público Privadas. Las concesiones vigentes al momento de la promulgación de la presente ley se seguirán rigiendo por las normas vigentes al momento de su celebración". (Resaltado fuera de texto)*

**El artículo 32 de la ley 136 de 1994, modificado por el artículo 18 de la ley 1551 de 2012., establece "Además de las funciones que se le señalan en la Constitución y la ley, son atribuciones de los concejos las siguientes:....**

*"Reglamentar la autorización al alcalde para contratar, señalando los casos en que requiere autorización previa del Concejo".*

**La Ley 1551 de 2012, parágrafo 4° del artículo 18, establece que: "De conformidad con el artículo 313 de la Constitución Política, el Concejo Municipal o Distrital deberá decidir sobre la autorización al alcalde para contratar en los siguientes casos:**

1. *Contratación de empréstitos*
2. *Contratos que comprometan vigencias futuras*
3. *Enajenación y compraventa de bienes inmuebles*
4. *Enajenación de activos, acciones y cuotas partes*
5. **Concesiones**
6. *Las demás que determine la ley". (Negrilla y subrayado fuera de texto)*

**Conclusión:** Conforme a los anterior, la concesión es un mecanismo utilizado por las administraciones públicas para entablar relaciones con actores públicos o privados a los cuales se entrega la explotación económica de una actividad considerada servicio público, a fin de poder satisfacer necesidades de la comunidad, sin que la administración requiera hacer inversión, siendo una buena alternativa para tiempos de crisis en que el estado no cuenta con las condiciones económicas y/o tecnológicas para adelantar la prestación y explotación de dichos servicios públicos.

Dentro de esta relación contractual, las instituciones públicas o particulares concesionadas, se comprometen a desarrollar la prestación de un servicio público de forma eficiente, ininterrumpida y segura, y como contraprestación económica reciben un porcentaje del recaudo efectivo pagado por los usuarios del servicio.

#### **IV COMPETENCIAS DEL CONCEJO**

**Constitucionales:**

### Artículo 313 Corresponde a los concejos:

1. *Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.*  
(..)
3. *Autorizar al alcalde para celebrar contratos y ejercer pro tempore precisas funciones de las que corresponden al Concejo*

### Legales

Ley 136 de 1994, artículo 32; y Ley 1551 de 2012 artículo 18 modificatorio de la anterior norma, para el caso en estudio numeral; "3. *Reglamentar la autorización al alcalde para contratar, señalando los casos en que requiere autorización previa del Concejo*".

Ley 1617 de 2013 artículo 26 numerales 1 y 2 sobre atribuciones del Concejo para regular sobre el espacio público.

### V. ADICIONALMENTE LAS TIC:

La Ley 1341 de 2009, conocida como la Ley de TIC, establece un principio de obligatorio cumplimiento, como es el de la Masificación del Gobierno en Línea, que determina, que con el fin de lograr la prestación de servicios eficientes a los ciudadanos, las entidades públicas deberán adoptar todas las medidas necesarias para garantizar el máximo aprovechamiento de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones en el desarrollo de sus funciones.

**Conclusión:** Así las cosas, la vanguardia mundial en la prestación de *servicios públicos* mediante la utilización de las TIC, apunta a la convergencia de servicios donde la conjunción de información y comunicaciones se manifiesta como pilar del desarrollo global y cuyas ventajas deben ser aprovechadas por todas las entidades del sector público.

Las administraciones públicas modernas, han identificado en la utilización de las TIC un factor esencial para lograr los objetivos estratégicos definidos por la propia Constitución Política en la realización efectiva de los fines esenciales del Estado.

La necesidad de masificar el uso de las Tecnologías de la Información y con ello aumentar la competitividad del sector productivo, modernizar las instituciones públicas y socializar el acceso a la información, determina que el Gobierno debe ser un usuario modelo y uno de sus objetivos será el de facilitar la gestión en línea de los organismos gubernamentales y apoyar su función de servicio al ciudadano.

El Plan Nacional de TIC (2008 -2019), busca precisamente masificar el uso de las TIC, generando políticas de aplicación de las tecnologías en todos y cada uno de los procesos de la administración pública, sin dejar a un lado que en aquellos casos, en donde la experticia no lo permita, la administración podrá adelantar la implementación de dichas tecnologías, mediante las denominadas alianzas público-privadas, aprovechando así la experticia del particular en la implementación de dichas tecnologías.

Es así como la administración distrital de Cartagena, busca que la prestación efectiva del servicio público de estacionamiento en zonas reguladas, se realice mediante la utilización de las denominadas tecnologías de la información, generando así que los servicios prestados por las entidades encargadas de regular la movilidad, sean modernos, eficientes y se encuentren a la vanguardia de los avances de las tecnologías en el mundo, cumpliendo en un todo con el principio de la masificación de gobierno en línea, logrando así una

adecuada interacción y transacción, no solo con los usuarios, sino con las demás entidades que convergen en la prestación del servicio.

## 7. MANIFESTACIONES FINALES

Como se evidencia de lo expuesto, existe la necesidad de ordenar y regular las zonas de estacionamiento en la vía pública, lo que tiene sustento constitucional y legal, debiendo, por tanto, el Distrito garantizar que la administración de estos espacios públicos se haga de forma eficiente como corresponde respecto a todos los servicios a su cargo.

Así mismo, la presente propuesta tiene como objetivo solucionar los problemas de movilidad, de la demanda de espacios para el estacionamiento de vehículos en vía pública y de invasión del espacio público, por lo que la Administración Distrital de Cartagena, propone la implementación de una solución tecnológica que permita el establecimiento, regulación y administración de las zonas de estacionamiento regulado.

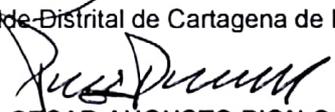
Que, todo lo expuesto permite a esta Administración concluir sobre factibilidad, conveniencia y oportunidad de entregar, mediante un contrato de concesión la explotación económica del servicio público de zonas de estacionamiento regulado.

Conforme a estas motivaciones adecuadamente sustentadas, esperamos que sean tomadas en cuenta por la Corporación, por lo que agradecemos a los honorables concejales, el estudio y aprobación de este proyecto que busca dar cumplimiento al Plan de Desarrollo Distrital, en consonancia con el Acuerdo No 010 del cuatro (4) de agosto de 2014 sobre el marco regulatorio del espacio público en el Distrito, y de esta manera mejorar las condiciones de movilidad de la ciudad, poner en alto en nombre de Cartagena como destino de eventos de significativa importancia a nivel deportivo internacional y dar cumplimiento los postulados que rigen la función administrativa.

Atentamente,



**ANTONIO QUINTO GUERRA**  
Alcalde Distrital de Cartagena de Indias, D.T. Y C.



**CESAR AUGUSTO PION GONZALEZ**  
CONCEJAL DE LA U

V.B.  
Jefe Oficina Asesora Jurídica

PROYECTO DE ACUERDO N°. \_\_\_\_\_ 2018.

**POR EL CUAL SE ESTABLECE EL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO REGULADO EN LAS VÍAS PÚBLICA DEL DISTRITO Y SE DICTAN NORMAS SOBRE SU ADMINISTRACIÓN, CONTROL Y SUPERVISIÓN.”**

El Concejo Distrital de Cartagena de Indias, en ejercicio de sus atribuciones Constitucionales y Legales, especialmente las establecidas en el artículo 313 de la Constitución Política, la Ley 136 de 1994, modificada por la Ley 1551 de 2012, 1617 de 2013

**ACUERDA**

**ARTÍCULO PRIMERO:** Establecer el sistema Distrital de estacionamiento en vía pública, denominado “zonas de estacionamiento regulado Z.E.R”.

**Parágrafo:** Por Zona de Estacionamiento Regulado -Z.E.R-, se entiende las áreas de las vías habilitadas y definidas por el Alcalde del Distrito de Cartagena, para el estacionamiento de vehículos, previo el pago de una tarifa fijada mediante acto administrativo.

**ARTÍCULO SEGUNDO:** Conceder al Alcalde del Distrito de Cartagena un periodo de noventa (120) días a partir de la sanción del Presente Acuerdo para definir la reglamentación específica de las zonas de estacionamiento regulado Z.E.R, previa definición de las zonas donde se autorice el estacionamiento en vía, y la realización de los estudios técnicos de soporte que se coordinarán con la Secretaría de Planeación.

**Parágrafo 1:** Para la designación de las Zonas de Estacionamiento Regulado, se tendrá en cuenta las normas de tránsito vigentes y la reglamentación urbanística, así mismo las características del área de influencia.

**Parágrafo 2.** El Departamento de Tránsito y Transporte Distrital supervisará el estricto cumplimiento del sistema de Estacionamiento autorizado en vía pública denominado “ZER”.

**ARTÍCULO TERCERO:** El Alcalde del Distrito de Cartagena establecerá las tarifas y condiciones para el cobro por estacionamiento en las vías autorizadas, previa la realización de los estudios técnicos y financieros de soporte.

**Parágrafo:** Los componentes de las tarifas y su incremento anual serán fijados por la Administración Distrital mediante acto administrativo.

**ARTÍCULO CUARTO:** La administración y operación de las –ZER- estará a cargo del Distrito de Cartagena a través del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte; sin embargo se autoriza con este acto al Alcalde para delegar dicha administración y



**Alcaldía Mayor de  
Cartagena de Indias**  
Distrito Turístico y Cultural

operación a particulares a través de contratos de concesión, con sujeción al Estatuto General de Contratación aplicable al Distrito y los modelos de servicios para funcionamiento que se pacten en el marco de la ley

**ARTICULO QUINTO:** La conformación de cada ZER deberá ser difundida a la comunidad de la ZER y su área de influencia, por lo menos con un mes de anticipación a su entrada en operación.

**ARTÍCULO SEXTO:** El Distrito de Cartagena a través del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte Distrital deberá informar a esta Corporación, respecto de los trámites adelantados en cumplimiento a lo establecido en el presente Acuerdo.

**ARTICULO SÉPTIMO:** El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Dado en Cartagena de Indias a los días \_\_ del mes \_\_\_\_\_ de 2018.

**WILSON TONCEL OCHOA**  
PRESIDENTE

**AROLDO CONEO**  
SECRETARIO GENERAL

PRESENTADO POR:

**ANTONIO QUINTO GUERRA**  
ALCALDE MAYOR DE CARTAGENA DE INDIAS.

**CESAR AUGUSTO PION GONZALEZ**  
CONCEJAL DE LA U



**ALCALDÍA MAYOR  
DE CARTAGENA DE INDIAS**  
Distrito Turístico y Cultural

21