Cartagena de Indias, D. T. y C., 05 de Mayo de 2021

Señores
**CONCEJO DISTRITAL DE CARTAGENA**
Ciudad

**REFERENCIA: PONENCIA DE SEGUNDO DEBATE PROYECTO DE ACUERDO No 066 "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"**

Cordial saludo,

Cumpliendo con el deber asignado por la Mesa Directiva de la Corporación, presentamos ponencia de PRIMER DEBATE al proyecto de acuerdo de la referencia, "**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 Proyecto de Acuerdo fue radicado por parte la bancada del Partido de la U ante esta Corporación el día 11 de marzo de 2021. La Presidencia de la Corporación, conforme a las disposiciones del Reglamento del Concejo, designó ponentes a los concejales Fernando Niño Mendoza (Coordinador), Hernando Piña Elles (Ponente) y Laureano Curi Zapata (Ponente)

La audiencia pública se realizó el día 09 de Abril de 2021 en las instalaciones del Concejo de Cartagena.

## I. EXPOSICION DE MOTIVOS

### 1. LA MOVILIDAD EN CARTAGENA

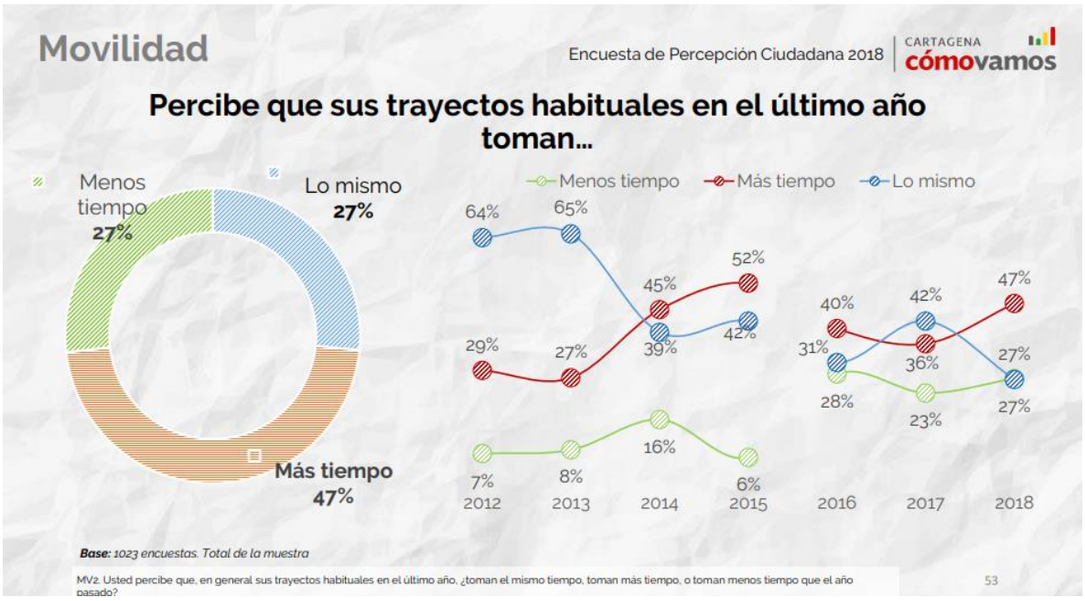
La evidencia del desorden y el abuso en los estacionamientos en las vías, para el caso, en el Distrito de Cartagena, en parte se derivan del incremento desproporcional del parque automotor matriculado en Cartagena, el cual experimentó una curva ascendente al pasar de 60.582 vehículos a más de 73.392 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[1].

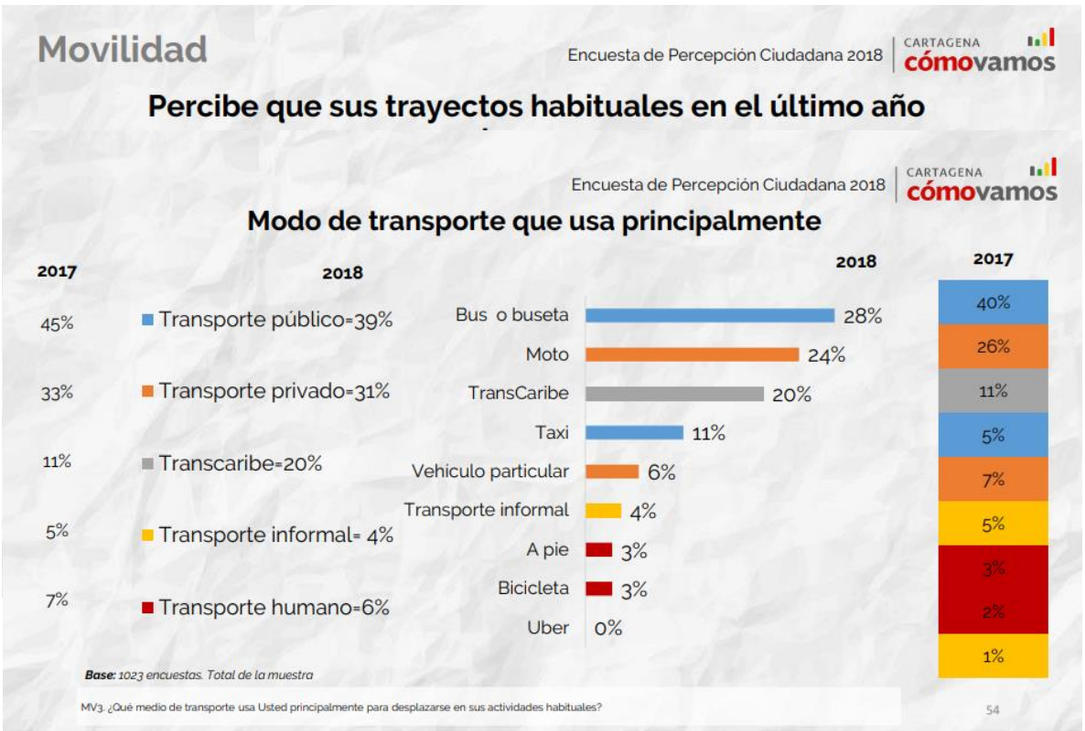
**DETERIORO CRECIENTE EN EL ESTADO DE LA MALLA VIAL**

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[2].




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.

## 2. 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 categórica 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 llevo 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.

### 2.1 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[3].

### 2.2 Sistema Vial y Accesibilidad[4]

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

[3] IPREG, 2011, proyecto modificación excepcional POT, diagnostico al Distrito de Cartagena en materia de ordenamiento territorial.

[4] POT

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 Martin, 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[5].

### 2.3 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[6], 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[7], 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 proceso de renovación requiere también la aplicación de unos criterios básicos de eficiencia en movilidad.

[5] Diagnóstico de movilidad, SIGMA G.P. 2011
[6] Diagnóstico de movilidad, SIGMA G.P. 2011.
[7] Ibídem

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

## 3. MOVILIDAD EN EL PLAN DE DESARROLLO DE CARTAGENA[8]

El actual Plan de Desarrollo a presentarse al Concejo para el cuatrienio 2020 – 2023. 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 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*

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

El Plan de Ordenamiento Territorial, adoptado mediante Decreto 0977 de 209 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).*

[8]PLAN DE DESARROLLO AHORA SÍ CARTAGENA 2013 – 2015, DIONISIO FERNANDO VÉLEZ TRUJILLO, ALCALDE MAYOR CARTAGENA DE INDIAS.

[9]"Por medio del cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias"

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 construidos, denominados áreas integrantes de los sistemas de circulación peatonal y vehicular[10], de la delimitación realizada, se evidencia que se deja a un lado la posibilidad del aprovechamiento económico de las vías públicas como zonas de estacionamiento regulado.

**5. INVERSION SOCIAL**

La Administración Distrital siempre debe estar encaminada a lograr los objetivos establecidos en sus Planes de Desarrollo y principalmente los que conlleven al mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

Es así como este proyecto de acuerdo va de la mano de los programas establecidos en el Plan de Desarrollo como son: programa Movilidad en Cartagena, Programa Transporte para Todos, Programa Movilidad Sostenible.

Así mismo, generar inversión, implementar Ciclorrutas, peatonalizar vías, y demás acciones que promuevan modos alternativos de transporte y generar mas espacios de recreación en la comunidad.

Para esto se propone la constitución de una fiducia en la que se administren los recursos que se vayan destinando para este propósito y sean utilizados los dineros única y exclusivamente en la construcción de parques, ciclorutas, paseos peatonales. Etc.

Por último, y acorde con la línea estratégica Pacto o Alianza Por La Inclusión Social y Productiva de las Personas Con Discapacidad, sería importante tener en cuenta la vinculación de personas en estado de discapacidad como apoyo operativo en la implementación y puesta en marcha del sistema de estacionamiento en vía pública.

## II. MARCO LEGAL

**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

[10] ***"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: (…)"*

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.

**II) LA LEY**

**1. 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****, …"*

**"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".

**2. 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.

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

Artículo 3º y 7º 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.

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.

4. **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.

**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 y1383 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 trasporte; 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. IMPACTO FISCAL

Mediante oficio AMC-OFI 0034993-2021 la Secretaría de Hacienda manifestó: "que revisado el proyecto de acuerdo por medio del cual se establece el sistema de estacionamiento regulado (ZER) en la vía publica en el Distrito de Cartagena y se dictan normas sobre su administración, control, supervisión y se crea la contribución por estacionamiento en vía y fuera de vía, se concluye que en el plan financiero de ingresos, para la vigencia fiscal, no existe una tasa por derechos de parqueo, ni contribución por estacionamiento en vía o fuera de vía, que se esté recaudando en el Distrito Turístico de Cartagena de Indias, por tanto, no afecta la financiación de los gastos del Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP), ni requiere de la búsqueda de rentas sustitutivas.

No obstante, para establecer el sistema distrital de estacionamiento en vía pública ZER, se recomienda que las tarifas, condiciones de cobro y destinación, sean reglamentadas en consonancia a lo establecido en el artículo 211 al 214 del acuerdo No.041 del 21 de diciembre de 2006 "Por el cual se dictan disposiciones en materia de impuestos de Cartagena D.T. y C., se armoniza su administración, procesos y procedimientos con el estatuto tributario nacional, se expide el estatuto de rentas distrital o cuerpo jurídico de las

normas sustanciales y procedimentales de los tributos distritales y se dictan otras disposiciones de carácter tributario".

El día 05 de Mayo de 2021 mediante oficio AMC-OFI-0048174-2021 de 5 de mayo de 2021, la Secretaría de Hacienda ratifica su concepto del impacto fiscal del presente proyecto.

## IV. DE LA PARTICIPACIÓN DE LA CIUDADANÍA Y LOS CONCEJALES

La Audiencia Pública de este proyecto de acuerdo se realizó el día 09 de abril de 2021, contó con la participación de la ciudadanía, de los concejales, así como de funcionarios de la administración, como resultado de esta, se tuvieron las siguientes intervenciones:

| | **INTERVENCIÓN** |
|---|---|
| Secretario de Planeación- Juan David | El proyecto es muy importante porque tiene mucho que ver con el modelo de ciudad que se piensa para Cartagena. Nada mas pertinente que recursos que vengan de fuentes de financiación que tengan relación directa con la necesidad de financiar el sistema de transporte público.<br>Si hay que pensar un poco más en los siguientes aspectos: la reglamentación del estacionamiento en via debe estar muy articulado con lo que pasa en el parqueo fuera de via, es decir los parqueaderos públicos. Debe haber una articulación en la estructura tributaria que en futuro se cree, porque el usuario de vehículo particular siempre va a tratar de maximizar su bienestar. En temas de tarifas el estacionamiento en vía tiene que ser competitivo.<br>El segundo punto es el de la tecnología, es importante que en términos de tecnología el Distrito tenga información que le permita hacer planeación sobre parqueo, esta información es de la mayor importancia para poder tomar decisiones.<br>Los recursos deben destinarse para apoyar el sistema de transporte público. |
| Director DATT- Janer Galvan | El DATT ha hecho una revisión de este proyecto, y destacamos que es una oportunidad para la ciudad, para tomar acciones tendientes a mejorar la movilidad y la sostenibilidad y uso racional del espacio público y las vías.<br>Este proyecto propende por un mejor ordenamiento del territorio y por un uso correcto del espacio público, si se da el correcto pago de los usuarios.<br>El DATT conjuntamente con Transcaribe, por la propuesta de financiamiento, hemos venido haciendo estudios técnicos y jurídicos del proyecto y hemos definido algunos aspectos como recomendaciones con el ánimo de contribuir al reforzamiento de este proyecto, para que tenga las mejores herramientas para el Distrito y los ciudadanos como zona de estacionamiento en via publica.<br>Podemos destacar dentro de las recomendaciones que haremos llegar de manera formal por escrito, hacemos referencia a algunos aspectos que tienen que ver con la tasa de cobro, la contribución y que sea un soporte de financiamiento al sistema de transporte masivo.<br>Frente a la tasa también hacemos observaciones en cuanto establecer la destinación de estas tasas que también incluirían al DATT, frente al control de estas zonas y también algunos elementos técnicos que buscan darle una estructura sólida y organizada. |

| | |
|---|---|
| Concejo Territorial de Planeación- Sr. Antonio Aponte | Desde el Concejo Territorial de Planeación se ha estudiado el proyecto 066. En el POT vigente artículos 235, 237 y 238 se establece el componente de los estacionamientos públicos, pero ese POT está obsoleto. Cuando se construyó el sistema de transporte masivo se recuperaron unos espacios para que la gente pudiera parquear en las vías públicas, pero hoy ya esos espacios no existen, y lo que hay hoy es desorden y caos en la movilidad y esto por el aumento del parque automotor en la ciudad.<br>Hay que analizar profundamente como se va a diseñar este sistema porque no sirve reglamentar sino se cumple con el objetivo.<br>Adicionalmente hay calles que no están adecuadas para estacionamientos públicos. |
| Miguel Caballero Villarreal- Colectivo Somos Centro Histórico | Con relación al artículo segundo, y su parágrafo, nosotros consideramos que con los antecedentes que se dieron con las autoridades de tránsito a principio de año, porque no había recursos para OPS la ciudad quedó abandonada completamente, entonces sino hay dinero para atender las necesidades básicas de las autoridades de tránsito en esos periodos menos se va a tener sostener este nuevo sistema.<br>Nosotros los habitantes del centro histórico llevamos mucho tiempo reclamando a las autoridades y no hemos podido controlar algunas zonas de parqueo.<br>Con relación al Artículo 5, hay que ser interpretativo y cuando el artículo dice que “debe ser difundido” puede ser por cualquier medio pero nosotros solicitamos respecto, tenemos derecho a ser consultados, porque estos parqueaderos van a quedar cerca de residencias y estos residentes se van a ver afectados por la explotación del negocio de parqueo, por lo que solicitamos que se revise el sistema de participación ciudadana que sea contundente y con más fortaleza para que cuando se tome decisión de las zonas de parqueo haya un consenso con la comunidad y que hayan reglas claras y conocidas y no que nos enteremos por medio de un aviso de prensa o de otro medio de comunicación. |

## V. DE LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS AL PROYECTO DE ACUERDO

a) Mediante oficio de fecha 22 de abril de 2021, la Concejal Claudia Arboleda, presenta observaciones al proyecto de acuerdo en el siguiente sentido:
   - en el artículo tercero en aras de que el presente acuerdo no pierda vigencia hacía el futuro por causa de alguna modificación a las leyes citadas, es importante que se agregue la expresión “y las normas que las adicionen, modifiquen o sustituyan”.
   - Así mismo se recomienda sustituir la expresión “propietario o poseedor del vehículo” por “usuario del estacionamiento”. Teniendo en cuenta wur bajo la óptica del derecho civil los conceptos de propietario y poseedor tienen connotaciones específicas y se excluiría al simple tenedor.
   - Se considera menos confuso decir que simplemente los sujetos pasivos serán los usuarios del servicio.
   - En el artículo quinto, la distribución de porcentajes suma un 110%. Se sugiere corregir los porcentajes definidos para la destinación de los recursos que debería tener un total de 100%.

b) Mediante oficio AMC-OFI-0048252-2021 de fecha 05 de Mayo de 2021, la Alcaldía Mayor de Cartagena, presentó observaciones al proyecto de acuerdo y sugirió la siguiente redacción:

**"ARTÍCULO PRIMERO:** Establecer el sistema Distrital de estacionamiento en vía pública, denominado *"ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO -ZER"* en la ciudad de Cartagena de Indias.

**ARTÍCULO SEGUNDO:** Para efectos del presente Acuerdo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

a) Estacionamiento en vía: Zonas habilitadas por el Alcalde Mayor del Distrito de Cartagena, en las que se permite el estacionamiento en vías de propiedad del Distrito a cambio del pago del valor autorizado por el artículo 28 de la Ley 105 de 1993 y adoptada en el presente Acuerdo.

b) Estacionamiento fuera de vía: Servicio prestado por establecimientos privados y/o públicos cuyo objeto es facilitar el estacionamiento y depósito temporal de vehículos automotores, motos o bicicletas, a título oneroso.

c) Operadores de los estacionamientos. Personas naturales o personas jurídicas, cuyo objeto comercial o actividad contemple la prestación del servicio de estacionamiento en vía y/o fuera de vía abierto al público, así como, las personas naturales o jurídicas que prestan el servicio de estacionamientos fuera de vía asociado a un uso específico.

**ARTÍCULO TERCERO:** Créese la Tasa por derecho de parqueo sobre las vías públicas del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, de conformidad con lo señalado en el artículo 28 de la Ley 105 de 1993.

**ARTÍCULO CUARTO:** Los elementos constitutivos de las Tasa por derecho de parqueo sobre las vías públicas del Distrito de Cartagena son los siguientes:

1. **Sujeto activo:** El Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.

2. **Sujeto pasivo:** El propietario, poseedor, tenedor o conductor del vehículo o motocicleta que parquee en las Zonas de Estacionamiento Regulado (ZER) ubicadas en las vías públicas del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.

3. **Hecho generador:** El parqueo de vehículos o motocicletas en las Zonas de Estacionamiento Regulado (ZER) ubicadas en las vías públicas del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.

4. **Base gravable:** El tiempo de parqueo del vehículo o motocicleta en las Zonas de Estacionamiento Regulado (ZER) ubicadas en las vías públicas del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.

5. **Tarifa:** La tarifa será establecida por el Alcalde Mayor del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias mediante acto administrativo, previa elaboración de estudios técnicos y financieros. Para la estimación de la Tarifa inicial el alcalde deberá tener en cuenta en relación con el método y el sistema a aplicar las siguientes directrices

   (a) Los costos de prestación del servicio y de gestión del sistema.

   (b) El valor de la hora de estacionamiento en vía adoptada por ciudades de similares características a Cartagena.

   (c) El valor de la hora de estacionamiento de los parqueaderos fuera de vía dentro de los polígonos a regular.

   (d) Hora del día en que se haga uso del estacionamiento.

   (e) El tipo de vehículo.

6. **Causación**: La tasa se causa en el momento en que el vehículo o motocicleta parquea en las Zonas de Establecimiento Regulado (ZER) ubicadas en las vías públicas del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.

7. **Destinación:** Los recursos obtenidos a través del cobro por el derecho de parqueo sobre las vías públicas serán destinados a:

    1. Retribuir los costos de la prestación del servicio.
    2. El financiamiento del Fondo de Estabilización Tarifaria del Sistema Integrado de Transporte Masivo.
    3. Fortalecer los gastos de funcionamiento del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena.
    4. La inversión en infraestructura para peatones y ciclistas.

**PARÁGRAFO PRIMERO:** Las tarifas establecidas en el numeral 5 de este artículo se podrán reajustar anualmente por la administración mediante acto administrativo, teniendo como referente los Índices de Precios al Consumidor establecidos por el DANE.

En caso que el reajuste deba ser mayor al Índices de Precios al Consumidor establecidos por el DANE, en el acto administrativo de aumento deberá sustentarse la necesidad del mayor valor.

**ARTÍCULO QUINTO:** Créese la contribución por estacionamiento en vía y fuera de vía en el Distrito de Cartagena, en los términos del numeral segundo del artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019.

**ARTÍCULO SEXTO:** Elementos constitutivos de la contribución por estacionamiento en vía y fuera de vía son los siguientes:

1. **Sujeto activo:** El Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.

2. **Sujeto pasivo:** El propietario, poseedor, tenedor o conductor del vehículo o motocicleta que parquee en estacionamientos fuera de vía y en las Zonas de Estacionamiento Regulado (ZER) ubicadas en las vías públicas del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.

3. **Hecho generador:** El parqueo de vehículos o motocicletas en estacionamientos fuera de vía y en las Zonas de Estacionamiento Regulado (ZER) ubicadas en las vías públicas del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.

4. **Base gravable:** La base gravable de dicha contribución será dos (2) veces el valor de la tarifa cobrada al usuario del servicio de transporte masivo en el Distrito de Cartagena -Transcaribe-.

5. **Tarifa:** La tarifa se establecerá por el Alcalde Mayor del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias mediante acto administrativo. Para la estimación de la Tarifa inicial el alcalde deberá tener en cuenta en relación con el método y el sistema a aplicar las siguientes directrices señaladas en el numeral 2 del artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, entre otras:

(a) El valor del pasaje del SITM;
(b) La ubicación del estacionamiento fuera de vía y la zona de estacionamiento regulado en vía pública.
(c) El tiempo real de permanencia en el estacionamiento.
(d) Los valores determinados para estacionamiento en las Zonas de Estacionamiento Regulado ZER

6. **Causación:** El cobro de la contribución se causa en el momento en que el vehículo o motocicleta parquea en estacionamientos fuera de vía y en las Zonas de

Establecimiento Regulado (ZER) ubicadas en las vías públicas del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.

7. **Destinación:** Los recursos obtenidos a través del cobro por la contribución por estacionamiento en vía y fuera de vía, serán destinados en su totalidad al sostenimiento del Sistema de Transporte Masivo de Cartagena mediante el Fondo de Estabilización Tarifaria – FET.

**PARÁGRAFO PRIMERO:** En el evento en que se supere la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario de Transcaribe, y no sean necesarios aportes al FET, los mayores valores podrán destinarse a la ampliación y/o mantenimiento de la malla vial, ampliación de cobertura del sistema integrado de transporte masivo y modernización de la flota del mismo.

**PARAGRAFO SEGUNDO:** Son agentes retenedores de la contribución los operadores del servicio de estacionamiento en vía y fuera de vía.

**ARTICULO SEPTIMO:** La Administración Distrital a través de la Secretaria de Hacienda Distrital ejercerá las labores de administración, recaudación, fiscalización, determinación, discusión, devolución o compensación y cobro de las rentas que se crean en virtud de este Acuerdo.

**ARTÍCULO OCTAVO:** La conformación de cada ZER deberá ser difundida por parte del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte DATT o quien haga sus veces, a la comunidad ubicada en el área de influencia, por lo menos con un mes de anticipación a su entrada en operación. Este procedimiento cumple el efecto de divulgación y no interrumpe la creación de la Zona de Estacionamiento Regulado Z.E.R.

**ARTÍCULO NOVENO:** La administración y operación de las –ZER- estará a cargo del Distrito de Cartagena a través del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte.

**PARÁGRAFO PRIMERO**: Autorizar al Alcalde Mayor de Cartagena para contratar la implementación, administración y operación a particulares a través de contratos de concesión y/o asociación con sujeción a las normas vigentes en materia de Contratación aplicable al Distrito y los modelos de servicios para funcionamiento que se pacten en el marco de la ley.

**ARTÍCULO DECIMO:** Conceder al Alcalde Mayor del Distrito de Cartagena un periodo de seis (6) meses para definir la reglamentación específica y ubicación de las zonas de estacionamiento regulado - Z.E.R, en el Distrito de Cartagena, previa realización de los estudios de estructuración técnica, tecnológica, legal y financiera de soporte que se coordinarán con la Secretaría de Planeación Distrital.

**PARÁGRAFO PRIMERO:** El término del que trata el presente artículo se computará a partir de la entrega de los resultados de los respectivos estudios de estructuración técnica, tecnológica, legal y financiera, los cuales que deberán realizarse dentro de los 12 meses siguientes a la aprobación del presente acuerdo.

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

**PARÁGRAFO TERCERO:** El Organismo de Tránsito Distrital supervisará el estricto cumplimiento del sistema de Estacionamiento autorizado en vía pública denominado "ZER".

El Organismo de Tránsito será el único autorizado para la imposición de órdenes de comparendo por violación a la reglamentación de las Zonas de Estacionamiento Regulado.

**ARTÍCULO DECIMO PRIMERO:** 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.

**ARTÍCULO DECIMO SEGUNDO:** El presente acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación y sanción".

## VI. CONCEPTO OFICINA ASESORA JURIDICA DEL CONCEJO DISTRITAL

Mediante oficio de fecha 15 de abril de 2021, la jefe de la oficina asesora jurídica del Concejo Distrital, emitió concepto jurídico del proyecto de acuerdo en estudio, en los siguientes términos:

"…Así pues, la ley otorgó a los concejos territoriales la facultad para establecer contribuciones a los usuarios de los parqueaderos o de estacionamientos en la vía pública para el financiamiento de los sistemas de transporte, por lo que, lo procedente es que se establezca por parte del Concejo, un tributo por el uso de la vía pública como estacionamiento.

Es entonces, necesario, mas que establecer el sistema de estacionamiento en la vía pública, El Concejo Distrital de Cartagena debe y atención a la situación que hoy atraviesa el Sistema de Transporte Masivo de la Ciudad – Transcaribe, crear una sobretasa a través del presente proyecto de acuerdo, en el que se establezca el cobro de la contribución por el servicio de estacionamiento a favor del Distrito de Cartagena de Indias, teniendo los siguientes elementos constitutivos del cobro de la contribución:

a) Sujeto activo del tributo: Distrito de Cartagena
b) Sujeto pasivo del tributo: Serán los usuarios del servicio
c) Hecho generador: Es la utilización del servicio de estacionamiento
d) Base gravable: El valor definido por la administración distrital.

Así mismo, deberá tenerse presente que el sistema y método para el cálculo de la contribución por el servicio de estacionamiento, se deberá realizar conforme a lo establecido en el numeral 2° del artículo 33 de la ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019.

No debe perderse de vista, que el artículo 313, numeral 4º de la Constitución Política de Colombia, le asigna a los Concejos Municipales y Distritales la función de votar de conformidad con la Constitución Política y la ley, los tributos y los gastos locales; por lo cual es potestativo de las entidades territoriales adecuar la materia impositiva de acuerdo a la Ley y conforme a la Constitución.

La sentencia C-768/10 de la Corte Constitucional, en materia de las tasas como tributos aseguró que si bien puede corresponder a la prestación directa de un servicio público, del cual es usuario el contribuyente que se beneficia efectivamente, también puede corresponder al beneficio potencial por la utilización de servicios de aprovechamiento común, como la educación, la salud, el deporte, la cultura, es decir, que el gravamen se revierte en beneficio social. Las primeras se definen como tasas administrativas en cuanto equivalen a la remuneración pagada por los servicios administrativos y, las segundas, como tasas parafiscales que son las percibidas en beneficio de organismos públicos o privados, pero no por la prestación de un servicio propiamente dicho, sino por contener un carácter social.

En este caso, se trataría de una tasa, por la contraprestación directa de un servicio de parqueadero o estacionamiento, en la vía o pública.

Hasta lo aquí estudiado, al sentir de esta Oficina Asesora Jurídica, es claro que el proyecto de acuerdo es viable jurídicamente, no solo porque la misma ley lo permite, sino porque el mismo, en ultimas se torna conveniente para la ciudad de Cartagena, en el sentido, que al establecerse el sistema de estacionamiento en las vías y al fijarse un tributo por tal uso, se tendría una alternativa más para el financiamiento de Transcribe.

Sin embargo, si deberá el Distritito de Cartagena, tener en cuenta lo establecido en el artículo 15 de la ley 1811 de 2016, en cuanto a los lugares que NO podrán ser utilizados para estacionamiento, por lo que en el acuerdo se deberá otorgarle un plazo a la autoridad de transito distrital, para que haga un estudio técnico que determine las vías que, en la ciudad, podrán ser objeto de estos estacionamientos.

En esta oportunidad, la Oficina Asesora Jurídica del Concejo Distrital de Cartagena de Indias, se permite recomendar que al proyecto de acuerdo se le introduzcan las siguientes modificaciones:

- **En cuanto al título: "**POR EL CUAL SE AUTORIZA A LA ADMINISTRACIÓN DISTRITAL EL COBRO DE LA TASA POR EL ESTACIONAMIENTO SOBRE LAS VÍAS PÚBLICAS Y SE ESTABLECE EL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO REGULADO EN LAS VÍAS PÚBLICAS DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS**"**

- **En cuanto al articulado:**

**ARTÍCULO PRIMERO:** Establecer el sistema Distrital de estacionamiento en vía pública, denominado "zonas de estacionamiento regulado Z.E.R en el Distrito de Cartagena de Indias".
**ARTÍCULO SEGUNDO:** Conceder al Alcalde del Distrito de Cartagena un periodo de 6 meses 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 entre el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte y la Secretaría de Planeación Distrital.
**PARÁGRAFO 1:** Para la designación de las Zonas de Estacionamiento Regulado, se tendrá en cuenta lo establecido por el artículo 15 de la ley 1811 de 2016.

**ARTÍCULO TERCERO:** Conforme al artículo 28 de la ley 105 del de 1993 y el articulo el artículo 97 de la ley 1955 de 2019, autorícese a la administración distrital, el cobro de la tasa por el derecho del estacionamiento en la vía pública, es decir, se autoriza el cobro de una tasa por el parqueo sobre las vías públicas, que se cobra a los propietarios o poseedores de vehículos automotores, en zonas determinadas por la Administración Distrital.

**ARTICULO CUARTO:** Establézcase la tasa por el derecho de parqueo sobre las vías públicas de la ciudad de Cartagena de Indias, con los siguientes elementos:

**SUJETO ACTIVO:** El Distrito de Cartagena de Indias.
**SUJETO PASIVO:** Es el propietario o poseedor del vehículo que hace uso del parqueo en zonas reguladas.
**HECHO GENERADOR:** Lo constituye el parqueo de vehículos en las vías públicas.
**BASE GRAVABLE:** La constituye el tiempo de parqueo del vehículo en la vía pública.
**TARIFA:** Será determinada por la Administración Distrital, teniendo en cuenta el valor permitido de cobro a los parqueaderos en la respectiva zona, de manera que la misma sea igual a la que se cobra en estos. Esta tarifa se reajustará anualmente conforme a los parámetros que establezca la Administración Distrital.

**ARTÍCULO QUINTO:** Los recursos recaudados por el cobro de la tasa por el derecho al estacionamiento en la vía pública, serán destinados por la administración distrital así:
**a) El % la gestión y los costos de prestación del servicio.**

**b)** El % para el sostenimiento de la plataforma y medios tecnológicos con los que funcionará el sistema.
**c)** El % para el sistema integrado de transporte público – Transcaribe.

**ARTÍCULO SEXTO:** 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 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 SEXTO:** 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 SÉPTIMO:** 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 OCTAVO:** El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su sanción, publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias."

Conforme a todo lo anterior, se emite concepto con viabilidad jurídica, dejando claridad que lo procedente es la creación e implementación del sistema y la tarifa o valor a cobrar de constituir una tasa, tal y como lo han establecido todas las normas traídas a colación."

## VII. DE LAS MODIFICACIONES A INCLUIR EN EL PROYECTO DE ACUERDO

En consideración a la necesidad de incluir las observaciones presentadas en la audiencia pública, las presentadas por la oficina Asesora jurídica del Consejo, por la concejal Claudia Arboleda y por la Alcaldía Mayor de Cartagena, se considera pertinente realizar las siguientes modificaciones:

1. El título del proyecto de Acuerdo que se denominaba: **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**

   Quedaría así:

   **"POR EL CUAL SE AUTORIZA A LA ADMINISTRACIÓN DISTRITAL EL COBRO DE LA TASA POR EL ESTACIONAMIENTO SOBRE LAS VÍAS PÚBLICAS Y SE ESTABLECE EL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO REGULADO EN LAS VÍAS PÚBLICAS DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS"**

2. **El artículo primero que decía:** 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.

Quedaría Así:

**ARTÍCULO PRIMERO:** Establecer el sistema Distrital de estacionamiento en vía pública, denominado "zonas de estacionamiento regulado Z.E.R en el Distrito de Cartagena de Indias".

3. Introducir en el artículo segundo las definiciones, la cuales quedarán así:

**ARTICULO SEGUNDO**: Para efectos del presente Acuerdo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

a) Estacionamiento en vía: Zonas habilitadas por el Alcalde Mayor del Distrito de Cartagena, en las que se permite el estacionamiento en vías de propiedad del Distrito a cambio del pago del valor autorizado por el artículo 28 de la Ley 105 de 1993 y adoptada en el presente Acuerdo.

b) Estacionamiento fuera de vía: Servicio prestado por establecimientos
privados y/o públicos cuyo objeto es facilitar el estacionamiento y depósito temporal de vehículos automotores, motos o bicicletas, a título oneroso.

4. **El artículo segundo que decía**: Conceder al Alcalde del Distrito de Cartagena un periodo de 6 meses 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".

Quedaría Así:

**ARTÍCULO TERCERO:** Conceder al Alcalde del Distrito de Cartagena un periodo de 12 meses 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, administrativos, jurídicos y financieros de soporte que se coordinarán entre el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte y la Secretaría de Planeación Distrital.

**PARÁGRAFO PRIMERO:** Para la designación de las Zonas de Estacionamiento Regulado ZER se tendrá en cuenta las normas de tránsito vigentes y la reglamentación urbanística, así mismo las características del área de influencia.
**PARÁGRAFO SEGUNDO:** El Organismo de Tránsito Distrital supervisará el estricto cumplimiento del sistema de Estacionamiento autorizado en vía pública denominado "ZER".

El Organismo de Tránsito será el único autorizado para la imposición de órdenes de comparendo por violación a la reglamentación de las Zonas de Estacionamiento Regulado.

5. **El artículo tercero que decía**: 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.

Quedaría así:

**ARTÍCULO CUARTO:** Conforme al artículo 28 de la ley 105 del de 1993 y el articulo el artículo 97 de la ley 1955 de 2019 y las normas que las adicionen, modifiquen o sustituyan, autorícese a la administración distrital, el cobro de la tasa por el derecho del estacionamiento en la vía pública, es decir, se autoriza el cobro de una tasa por el parqueo sobre las vías públicas, que se cobra a los usuarios del servicio de estacionamiento de vehículos o motocicletas, en zonas determinadas por la Administración Distrital.

6. **El artículo cuarto que decía**: 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 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.

Quedaría Así:

**ARTICULO QUINTO:** Establézcase la tasa por el derecho de parqueo sobre las vías públicas de la ciudad de Cartagena de Indias, con los siguientes elementos:

1. **SUJETO ACTIVO:** El Distrito de Cartagena de Indias.
2. **SUJETO PASIVO:** El propietario, poseedor, tenedor o conductor del vehículo o motocicleta que parquee en las Zonas de Estacionamiento Regulado (ZER) ubicadas en las vías públicas del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.

3. **HECHO GENERADOR:** El parqueo de vehículos o motocicletas en las Zonas de Estacionamiento Regulado (ZER) ubicadas en las vías públicas del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.
4. **BASE GRAVABLE:** El tiempo de parqueo del vehículo o motocicleta en las Zonas de Estacionamiento Regulado (ZER) ubicadas en las vías públicas del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.
5. **TARIFA:** La tarifa será establecida por el Alcalde Mayor del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias mediante acto administrativo, previa elaboración de estudios técnicos y financieros. Para la estimación de la Tarifa inicial el alcalde deberá tener en cuenta en relación con el método y el sistema a aplicar las siguientes directrices

   (a) Los costos de prestación del servicio y de gestión del sistema.

   (b) El valor de la hora de estacionamiento en vía adoptada por ciudades de similares características a Cartagena.

   (c) El valor de la hora de estacionamiento de los parqueaderos fuera de vía dentro de los polígonos a regular.

   (d) Hora del día en que se haga uso del estacionamiento.

   (e) El tipo de vehículo.

6. **Causación**: La tasa se causa en el momento en que el vehículo o motocicleta parquea en las Zonas de Establecimiento Regulado (ZER) ubicadas en las vías públicas del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.

**PARÁGRAFO PRIMERO:** Las tarifas establecidas en el numeral 5 de este artículo se podrán reajustar anualmente por la administración mediante acto administrativo, teniendo como referente los Índices de Precios al Consumidor establecidos por el DANE.

En caso que el reajuste deba ser mayor al Índices de Precios al Consumidor establecidos por el DANE, en el acto administrativo de aumento deberá sustentarse la necesidad del mayor valor.

7. **El artículo quinto que decía**: 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.

Quedará así:

**ARTÍCULO SEXTO:** Los recursos recaudados por el cobro de la tasa por el derecho al estacionamiento en la vía pública, serán destinados a:

a) Retribuir los costos de la prestación del servicio.
b) El financiamiento del Fondo de Estabilización Tarifaria del Sistema Integrado de Transporte Masivo.
c) Fortalecer los gastos de funcionamiento del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena.
d) La inversión en infraestructura para peatones y ciclistas.

PARAGRAFO: el Alcalde Mayor de Cartagena de Indias queda facultado para establecer los porcentajes en que se hará la distribución de los recursos, de acuerdo a la destinación indicada en el presente artículo.

8. **El artículo sexto que decía**: 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.

Quedaría así:

**ARTICULO SEPTIMO**: 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, el Alcalde podrá delegar dicha administración y operación a particulares a través de contratos de concesión, Asociación Público privada o procesos de selección objetiva, 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.

PARAGRAFO: Cuando la modalidad de contratación sea concesión o asociación público privada, la Alcaldía Mayor de Cartagena deberá actuar conforme lo establece la constitución Política de Colombia, ley 136 de 1994, ley 1552 de 2012 artículo 18, acuerdo 027 de 2020, acuerdo 044 de 2021 y demás normas que las adicionen, modifiquen o sustituyan, en el sentido de solicitud de autorizaciones por parte del concejo distrital.

9. **El artículo séptimo que decía:** Para su aplicación deben presentarse los estudios técnicos por parte de la administración efectuados por las dependencias de su competencia.

Quedaría así:

**ARTICULO OCTAVO**: 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. Este procedimiento cumple el efecto de divulgación y no interrumpe la creación de la Zona de Estacionamiento Regulado Z.E.R.

10. **El artículo octavo que decía**: El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su sanción, publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Quedaría así:

**ARTÍCULO NOVENO:** 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 DECIMO**: El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su sanción, publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

**ACUERDO No.**

**POR EL CUAL SE AUTORIZA A LA ADMINISTRACIÓN DISTRITAL EL COBRO DE LA TASA POR EL ESTACIONAMIENTO SOBRE LAS VÍAS PÚBLICAS Y SE ESTABLECE EL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO REGULADO EN LAS VÍAS PÚBLICAS DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS"**

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

**A C U E R D A:**

**ARTÍCULO PRIMERO:** Establecer el sistema Distrital de estacionamiento en vía pública, denominado "zonas de estacionamiento regulado Z.E.R en el Distrito de Cartagena de Indias".

**ARTÍCULO SEGUNDO:** Para efectos del presente Acuerdo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

a) Estacionamiento en vía: Zonas habilitadas por el Alcalde Mayor del Distrito de Cartagena, en las que se permite el estacionamiento en vías de propiedad del Distrito a cambio del pago del valor autorizado por el artículo 28 de la Ley 105 de 1993 y adoptada en el presente Acuerdo.

b) Estacionamiento fuera de vía: Servicio prestado por establecimientos privados y/o públicos cuyo objeto es facilitar el estacionamiento y depósito temporal de vehículos automotores, motos o bicicletas, a título oneroso.

**ARTÍCULO TERCERO:** Conceder al Alcalde del Distrito de Cartagena un periodo de 12 meses 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, administrativos, jurídicos y financieros de soporte que se coordinarán entre el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte y la Secretaría de Planeación Distrital.

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

**PARÁGRAFO SEGUNDO:** El Organismo de Tránsito Distrital supervisará el estricto cumplimiento del sistema de Estacionamiento autorizado en vía pública denominado "ZER". El Organismo de Tránsito será el único autorizado para la imposición de órdenes de comparendo por violación a la reglamentación de las Zonas de Estacionamiento Regulado.

**ARTÍCULO CUARTO:** Conforme al artículo 28 de la ley 105 del de 1993 y el articulo el artículo 97 de la ley 1955 de 2019 y las normas que las adicionen, modifiquen o sustituyan, autorícese a la administración distrital, el cobro de la tasa por el derecho del estacionamiento en la vía pública, es decir, se autoriza el cobro de una tasa por el parqueo sobre las vías públicas, que se cobra a los usuarios del servicio de estacionamiento de vehículos o motocicletas, en zonas determinadas por la Administración Distrital.

**ARTICULO QUINTO:** Establézcase la tasa por el derecho de parqueo sobre las vías públicas de la ciudad de Cartagena de Indias, con los siguientes elementos:

1. **SUJETO ACTIVO:** El Distrito de Cartagena de Indias.
2. **SUJETO PASIVO:** El propietario, poseedor, tenedor o conductor del vehículo o motocicleta que parquee en las Zonas de Estacionamiento Regulado (ZER) ubicadas en las vías públicas del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.

3. **HECHO GENERADOR:** El parqueo de vehículos o motocicletas en las Zonas de Estacionamiento Regulado (ZER) ubicadas en las vías públicas del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.
4. **BASE GRAVABLE:** El tiempo de parqueo del vehículo o motocicleta en las Zonas de Estacionamiento Regulado (ZER) ubicadas en las vías públicas del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.
5. **TARIFA:** La tarifa será establecida por el Alcalde Mayor del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias mediante acto administrativo, previa elaboración de estudios técnicos y financieros. Para la estimación de la Tarifa inicial el alcalde deberá tener en cuenta en relación con el método y el sistema a aplicar las siguientes directrices:
   (a) Los costos de prestación del servicio y de gestión del sistema.

   (b) El valor de la hora de estacionamiento en vía adoptada por ciudades de similares características a Cartagena.

   (c) El valor de la hora de estacionamiento de los parqueaderos fuera de vía dentro de los polígonos a regular.

   (d) Hora del día en que se haga uso del estacionamiento.

   (e) El tipo de vehículo.

6. **Causación**: La tasa se causa en el momento en que el vehículo o motocicleta parquea en las Zonas de Establecimiento Regulado (ZER) ubicadas en las vías públicas del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.

**PARÁGRAFO PRIMERO:** Las tarifas establecidas en el numeral 5 de este artículo se podrán reajustar anualmente por la administración mediante acto administrativo, teniendo como referente los Índices de Precios al Consumidor establecidos por el DANE.

En caso que el reajuste deba ser mayor al Índices de Precios al Consumidor establecidos por el DANE, en el acto administrativo de aumento deberá sustentarse la necesidad del mayor valor.

**ARTÍCULO SEXTO:** Los recursos recaudados por el cobro de la tasa por el derecho al estacionamiento en la vía pública, serán destinados a:

a) Retribuir los costos de la prestación del servicio.
b) El financiamiento del Fondo de Estabilización Tarifaria del Sistema Integrado de Transporte Masivo.
c) Fortalecer los gastos de funcionamiento del Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena.
d) La inversión en infraestructura para peatones y ciclistas.

PARAGRAFO: el Alcalde Mayor de Cartagena de Indias queda facultado para establecer los porcentajes en que se hará la distribución de los recursos, de acuerdo a la destinación indicada en el presente artículo.

**ARTICULO SEPTIMO**: 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, el Alcalde podrá delegar dicha administración y operación a particulares a

través de contratos de concesión, Asociación Público privada o procesos de selección objetiva, 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.

PARAGRAFO: Cuando la modalidad de contratación sea concesión o asociación público privada, la Alcaldía Mayor de Cartagena deberá actuar conforme lo establece la constitución Política de Colombia, ley 136 de 1994, ley 1552 de 2012 artículo 18, acuerdo 027 de 2020, acuerdo 044 de 2021 y demás normas que las adicionen, modifiquen o sustituyan, en el sentido de solicitud de autorizaciones por parte del concejo distrital.

**ARTICULO OCTAVO**: 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. Este procedimiento cumple el efecto de divulgación y no interrumpe la creación de la Zona de Estacionamiento Regulado Z.E.R.

**ARTÍCULO NOVENO:** 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 DECIMO:** El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su sanción, publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

## VIII. CONCLUSIONES

En ese orden y atendiendo las anteriores consideraciones, presentamos **PONENCIA POSITIVA** de **SEGUNDO DEBATE** al proyecto de Acuerdo en estudio con las modificaciones presentadas, con la finalidad de que se convierta en acuerdo distrital.

Atentamente,

**FERNANDO NIÑO MENDOZA**
**COORDINADOR**

**HERNANDO PIÑA ELLES**
**PONENTE**

**LAUREANO CURI ZAPATA**
**PONENTE**