

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

La recuperación del espacio público debe encaminarse a garantizar a los usuarios de las vías una movilidad en condiciones de accesibilidad, comodidad y seguridad, posibilitando así su uso y disfrute sostenible. Con la expedición del Acuerdo No. 065 de 2006, el Concejo Municipal fijó el Marco conceptual del Sistema de Estacionamientos y Parqueaderos en el Municipio de Bucaramanga. Para el efecto, sigue las prescripciones del Plan de Ordenamiento Territorial vigente para la época (Acuerdo No. 034 de 2000), referenciado además por otras disposiciones que hoy han perdido vigencia o han desaparecido del ordenamiento jurídico.

Mediante Acuerdo No. 011 de 2014, el Concejo de Bucaramanga expide un nuevo Plan de Ordenamiento Territorial de segunda generación, en virtud del cual, estructura el sistema de movilidad sobre la base de tres subsistemas: 1. Infraestructura vial general, 2. Transporte y 3. Estacionamientos y parqueaderos (art. 23)

Así las cosas, al referirnos al subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos en el Municipio de Bucaramanga, es necesario partir jurídicamente de la normatividad actual contenida de manera indiscutible en el Plan de Ordenamiento Territorial - Acuerdo 011 de 2014.

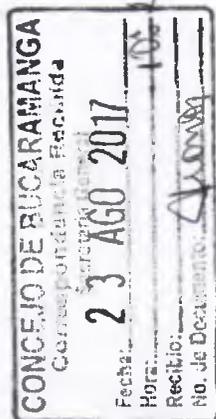
I. CONSIDERACIONES GENERALES

1. Necesidad de adoptar un nuevo marco normativo del subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos.

Es importante advertir que las disposiciones legales en las que se fundamentó el Acuerdo Municipal 065 de 2006, fueron las siguientes:

- **ACUERDO MUNICIPAL 034 DE 2000**
Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para el Municipio de Bucaramanga. Artículo 153 y 221.
Derogado por el Acuerdo Municipal 011 de 2014.
- **ACUERDO 010 DE 2004**
Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social y de obras públicas para Bucaramanga 2004-2007. Artículo 7 – Reto 8, Numeral 3.
Perdió su vigencia, por ser un instrumento de Gobierno, solo tuvo vigencia hasta el 31 de Diciembre de 2007.
- **DECRETO 089 DE 2004**
Por el cual se compilan los Acuerdos 034 de 2000, 018 de 2002 y 046 de 2003 que conforman el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Bucaramanga.
Artículos 237, 245, 538 y 539.
Derogado por el Acuerdo Municipal 011 de 2014.
- **DECRETO NACIONAL 564 DE 2006**
Por el cual se reglamentan las disposiciones relativas a las licencias urbanísticas; al reconocimiento de edificaciones; a la función pública que desempeñan los curadores urbanos; a la legalización de asentamientos humanos constituidos por viviendas de Interés Social, y se expiden otras disposiciones.
Derogado por el Artículo 138 del Decreto Nacional 1469 de 2010 a su vez por los Decretos 1077 y 2218 de 2015 y 1203 de 2017.

Adicional a lo anteriormente expuesto, sin que se haya hecho referencia expresa en el cuerpo normativo del Acuerdo 065 de 2006, las modificaciones al Código Nacional de Tránsito – Ley 769 de 2002 –, el Manual de Señalización adoptado por el Ministerio de Transporte, el Plan de Ordenamiento Territorial vigente – Acuerdo 011 de 2014 - y la actual



Norma Técnica Colombiana, se convierten en claros referentes legales que apoyan el presente Proyecto.

2. Fortalecer los elementos que componen el Subsistema de Estacionamiento y Parqueaderos conforme la dinámica vehicular actual.

En la actualidad existe en el Área Metropolitana un parque automotor equivalente a los 632.114 vehículos de los cuales 263.903 son carros y 368.206 motocicletas.

El estacionamiento de vehículos sobre la vía pública es la segunda variable más influyente en la congestión vial de la ciudad, después de la relación volumen/capacidad.

Esta situación amerita contemplar el estacionamiento de autos y motos, con el fin de producir un ordenamiento urbano, contribuyendo con una mejor circulación vehicular y generando un beneficio adicional a los peatones.

Los parqueaderos existentes en el Municipio de Bucaramanga, no han podido soportar la demanda de los vehículos que transitan por las calles de la ciudad, lo que ha generado que los usuarios de los vehículos deban improvisar su estacionamiento en el espacio público, ocupando zonas verdes, andenes y los costados de las vías que aunado a la escasa cultura ciudadana y a los deficientes hábitos ciudadanos de los sujetos que utilizan las vías, intensifican la problemática de movilidad e introduciendo tensiones entre los actores y los diferentes sectores del municipio.

El Municipio de Bucaramanga tiene la necesidad de adoptar medidas de intervención y planificación a través de la implementación, adecuación y puesta en funcionamiento de zonas de estacionamiento regulado en sus vías públicas, que le permitan ejecutar acciones de control y aprovechamiento económico.

El Acuerdo Municipal 065 de 2006 estableció el marco conceptual del sistema de estacionamientos y parqueaderos en el Municipio de Bucaramanga y dentro de su contenido señaló la creación y reglamentación de los planes zonales de estacionamientos y parqueaderos, los estacionamientos en paralelo sobre vías de carácter local, parqueaderos por gestión asociada, pago compensatorio de parqueaderos y construcciones especializadas para el parqueo de vehículos y parqueos en superficie. Este Acuerdo Municipal contiene en su desarrollo los mismos fines y pretendió generar una solución eficiente y adecuada a la problemática de la movilidad, de invasión de espacio público y del déficit de parqueaderos.

Sin embargo y pese a las condiciones determinadas en términos procedimentales y de contenido tales como lineamientos, objetivos y actividades de los estacionamientos temporales en paralelo sobre las vías de carácter local, se evidencia un vacío normativo respecto al componente económico que se deriva del establecimiento de las zonas de estacionamiento regulado transitorio, la cual tienen un doble propósito: frente al servicio que presta el Estado en desarrollo de su actividad, la tasa como prestación pecuniaria es una herramienta de carácter regulatorio y sostenible encaminada a generar ingresos a favor del municipio de Bucaramanga y por otro lado, generar hábitos de uso sostenible por parte de los conductores de vehículos de las vías y el espacio público en general.

Basado en lo anterior, y con el interés de lograr el cumplimiento de los fines y objetivos acá establecidos, es importante, apoyados hoy en el Plan de Ordenamiento Territorial contenido en el Acuerdo Municipal 011 de 2014, adoptar un nuevo marco conceptual del subsistema de estacionamientos y parqueaderos en el Municipio de Bucaramanga, bajo la siguiente estructura:

i) Un componente técnico y normativo de los elementos que integran el Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos;

ii) Reglamentar el Sistema de Estacionamiento Regulado Transitorio en las vías públicas, mediante un conjunto de lineamientos y procedimientos de orden legal, técnico, administrativo y tributario.

iii) Actualizar las disposiciones relacionadas con los parqueaderos por gestión asociada, pago compensatorio, acreditación de cupos de parqueo asociados al uso.

II. CONSIDERACIONES CONSTITUCIONALES

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 82. *“Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común”.*

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

3. *Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones”.*

Artículo 313. *“Corresponde a los concejos:*

1. *Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.*
2. *Votar de conformidad con la Constitución y la ley los tributos y los gastos locales.*
3. *Dictar las normas orgánicas del presupuesto y expedir anualmente el presupuesto de rentas y gastos”.*

Artículo 338. *“En tiempo de paz, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales. La ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos. La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación en los beneficios que les proporcionen; pero el sistema y el método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto, deben ser fijados por la ley, las ordenanzas o los acuerdos. Las leyes, ordenanzas o acuerdos que regulen contribuciones en las que la base sea el resultado de hechos ocurridos durante un periodo determinado, no pueden aplicarse sino a partir del periodo que comience después de iniciar la vigencia de la respectiva ley, ordenanza o acuerdo”.*

III. CONSIDERACIONES LEGALES

LEY 105 DE 1993

Artículo 28. Tasas: *“Los Municipios, y los Distritos, podrán establecer tasas por el derecho de parqueo sobre las Vías públicas, e impuestos que desestimen el acceso de los vehículos particulares a los centros de las ciudades”.*

LEY 136 DE 1994

Artículo 32. Atribuciones. *“Modificado por el Artículo 18 de la Ley 1551 de 2012 Además de las funciones que se le señalan en la Constitución y la ley, son atribuciones de los concejos las siguientes:*

1. *Establecer, reformar o eliminar tributos, contribuciones, impuestos y sobretasas, de conformidad con la ley.*



Alcaldía de
Bucaramanga

23 AGO 2011

077



Lógica Ética & Estética
Gobierno de los Ciudadanos

2. *Dictar las normas de presupuesto y expedir anualmente el presupuesto de rentas y gastos, el cual deberá corresponder al plan municipal o distrital de desarrollo, teniendo especial atención con los planes de desarrollo de los organismos de acción comunal definidos en el presupuesto participativo y de conformidad con las normas orgánicas de planeación.*

DECRETO NACIONAL 111 DE 1996

Artículo 27. *“Los ingresos corrientes se clasificarán en tributarios y no tributarios. Los ingresos tributarios se sub clasificarán en impuestos directos e indirectos, y los ingresos no tributarios comprenderán las tasas y las multas”*

LEY 769 DE 2002 CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO

Artículo 6°. Inciso 2° del párrafo 3°: *“...Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código”.*

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”.*

Artículo 119°. Jurisdicción y Facultades. *“Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos”.*

ACUERDO 011 DE 2014 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Artículo 157. “Objetivos del subsistema de estacionamientos y parqueaderos. *Los objetivos del subsistema de estacionamientos y parqueaderos son los siguientes:*

1. *Propiciar el desarrollo de una red de parqueaderos en edificaciones especializadas para tal fin, localizadas en los puntos de mayor demanda. Se dará prioridad a las zonas de alta concentración de actividades y de influencia de los portales del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM).*
2. *Definir condiciones técnicas para articular a la red de parqueaderos las edificaciones que se construyan con use total o parcial de parqueaderos mediante el sistema de gestión asociada.*
3. *Regular la operación del subsistema de estacionamientos y parqueaderos para que funcionen de manera coordinada bajo la supervisión de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga.*
4. *Regular el estacionamiento temporal en paralelo sobre las vías públicas determinadas para tal efecto, generando la posibilidad de aprovechamiento económico del espacio público.*
5. *Recuperar el espacio público indebidamente ocupado con el estacionamiento de vehículos, combinando campañas de sensibilización ciudadana con acciones policivas de control del espacio público.”*

IV. CONSIDERACIONES TRIBUTARIAS

TASA POR DERECHO A PARQUEO SOBRE VÍAS PÚBLICAS

Las tasas son prestaciones pecuniarias que constituyen remuneraciones de los particulares por los servicios prestados por el Estado en desarrollo de su actividad. sus tarifas son fijadas por autoridades administrativas.

Por lo anterior se hace necesaria la creación de una Tasa por derecho de parqueo sobre las vías públicas en el municipio de Bucaramanga, que se constituya como el instrumento necesario para la implementación de las Zonas de estacionamientos regulados en vías públicas.

Los elementos constitutivos de la tasa de uso son:

- a) **Sujeto activo:** El Municipio de Bucaramanga.
- b) **Sujeto pasivo:** Es el propietario o poseedor del vehículo o motocicleta que parquee en las zonas de estacionamiento regulado transitorio (ZERT) en las vías públicas del Municipio de Bucaramanga.
- c) **Hecho generador:** El parqueo de vehículos o motocicletas en las zonas de estacionamiento regulado transitorio (ZERT) en las vías públicas del Municipio de Bucaramanga.
- d) **Base gravable:** El tiempo de parqueo del vehículo o motocicleta en las zonas de estacionamientos regulados transitorio (ZERT) en las vías públicas del Municipio de Bucaramanga.
- e) **Tarifa:** Será el valor correspondiente a la tarifa máxima permitida por hora de servicio en los parqueaderos o garajes de categoría B, C, y D del primer y segundo sector, incrementada en un VEINTE POR CIENTO (20%).
- f) **Causación:** El cobro de esta tasa se causa en el momento en el que el vehículo o motocicleta parquea en las zonas de estacionamiento regulado transitorio (ZERT) en las vías públicas del municipio de Bucaramanga.
- g) **Destinación:** Los ingresos provenientes del recaudo de la Tasa por el derecho de parqueo sobre las vías públicas en el municipio de Bucaramanga, tendrán destinación específica para: Adecuación, dotación, señalización, mantenimiento, operación y expansión de las zonas de estacionamiento regulado transitorio (ZERT) en las vías públicas del Municipio de Bucaramanga.

FIJACION DE LA TARIFA

Para determinar el valor de la tarifa de la Tasa por el derecho de parqueo sobre las vías públicas, se tomó una muestra de 119 tarifas de hora de parqueaderos de carros y 165 de parqueaderos de motos, en los sectores de Cabecera y el Centro.

Se calculó la media aritmética por hora de dichas muestras y los resultados fueron \$2.452 y \$965, respectivamente.

De igual forma, se calculó la desviación estándar, que es una medida de cuánto se desvían los datos de su media aritmética, y los resultados fueron \$430 y \$247 respectivamente, en términos porcentuales el 18% y el 26%.

Teniendo en cuenta esos resultados, se tomó el valor de la tarifa máxima permitida por hora de servicio en los parqueaderos o garajes de categorías B, C, y D del primer y segundo sector, que son las categorías y sectores con tarifa máxima más elevada y se estipuló un 20% adicional, que resulta de redondear las desviaciones estándar.

V. CONSIDERACIONES PRESUPUESTALES

Para poder realizar las acciones de recaudo de la tasa por derecho a parqueo en las vías públicas del municipio, se requiere crear en el presupuesto de Rentas y Gastos del municipio de Bucaramanga, los siguientes rubros presupuestales:

1	INGRESOS
11	CORRIENTES
112	NO TRIBUTARIOS
1121	TASAS Y DERECHOS
1121009	Tasa por el Derecho de Parqueo sobre las Vías Públicas
12	RECURSOS DE CAPITAL
122	RECURSOS DEL BALANCE
1221	RENDIMIENTOS FINANCIEROS
122120	Rendimientos financieros Tasa por el Derecho de Parqueo sobre las Vías Públicas
2	GASTOS
22	GASTOS DE INVERSIÓN
221	INVERSIÓN
2210	INVERSIÓN
2210950	Gestión, adecuación y/o mantenimiento del sistema de estacionamiento y parqueaderos y del Espacio Público.
22109502	Adecuación, Dotación, Señalización, Mantenimiento, Operación y Expansión de estacionamientos temporales en paralelo sobre vías de carácter local

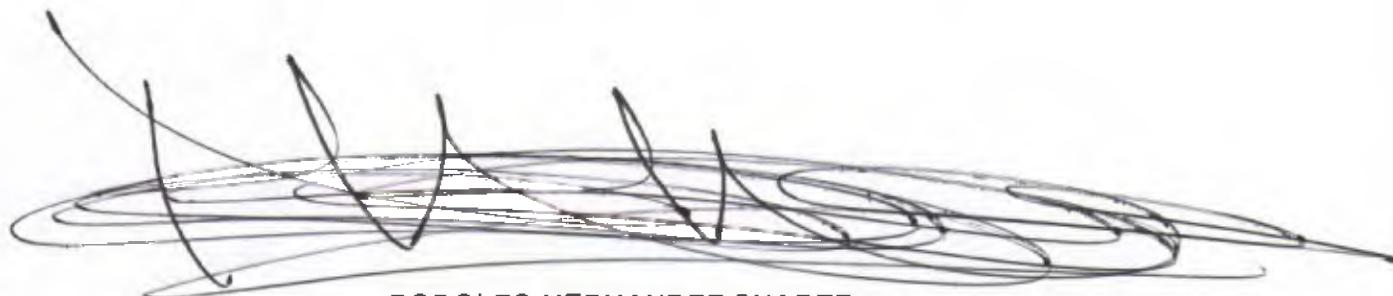
VI. IMPACTO FISCAL

LEY 819 DE 2003

Artículo 7. Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

La Administración Municipal, presenta la proyección financiera del posible impacto fiscal a causarse con ocasión al recaudo de la Tasa de parqueo sobre vías públicas del municipio, conforme a las celdas actualmente delimitadas, su porcentaje de utilización para carros o motos, los horarios autorizados en cada zona y el porcentaje de ocupación de cada una.



RODOLFO HERNANDEZ SUAREZ
Alcalde de Bucaramanga

ANEXO 1

ZONAS DE ESTACIONAMIENTO TEMPORAL EN VIAS PUBLICAS
CAPACIDADES CONFORME A LOS HORARIOS DE FUNCIONAMIENTO

SECTOR	DIRECCIONES POR CUADRAS	CELDAS	HORARIOS	HORAS SEMANALES	CAPACIDAD SEMANAL	CAPACIDAD MENSUAL
Cabecera	Calle 49 con carrera 34	23	Domingo a miércoles: 07 am - 07 pm / jueves a sábado: 07 am - 12 am	99	2.277	9.108
	Carrera 35 con calle 48	18	Domingo a miércoles: 07 am - 07 pm / jueves a sábado: 07 am - 12 am	99	1.782	7.128
	Carrera 35 con calle 46	4	Domingo a miércoles: 07 am - 07 pm / jueves a sábado: 07 am - 12 am	99	1.287	5.148
	Carrera 34 con calle 46	9				
	Calle 48 con carrera 34	6	Domingo a miércoles: 07 am - 07 pm / jueves a sábado: 07 am - 12 am	99	594	2.376
Parque Bolívar	Carrera 22 con calle 37	12	Lunes a sábado: 07 am - 07 pm	72	864	3.456
	Calle 37 con carrera 22	5	Lunes a sábado: 07 am - 07 pm	72	360	1.440
	Carrera 23 con calle 37	18	Lunes a sábado: 07 am - 07 pm	72	1.296	5.184
	Calle 39 con carrera 22	10	Lunes a sábado: 07 am - 07 pm	72	720	2.880
Parque Turbay	Calle 50 con carrera 27A	4	Lunes a sábado: 07 am - 07 pm	72	792	3.168
	Carrera 27A con calle 50	7				
Conucos	Calle 63 con carrera 30	13	Lunes a sábado: 07 am - 07 pm	72	936	3.744
Mundo Novia	Carrera 33 con calle 51A	7	Lunes a sábado: 07 am - 07 pm	72	1.008	4.032
	Carrera 33 con calle 52	7				
TOTAL		143		900	11.916	47.664

ANEXO 2

ESTUDIO TÉCNICO DE LA TARIFA PARA CARROS

ID.	No. MANZANA	No. PREDIO	H / F CARRO
1	68	P-0016	2200
2	68	P-0048	2200
3	69	P-0016	3000
4	70	P-0004	2800
5	72	P-0050-0051	2100
6	73	P-0002	2400
7	73	P-0004	1800
8	73	P-0076	2200
9	77	P-0006	2500
10	77	P-0013	2000
11	78	P_0001	3000
12	79	P_0009	2300
13	79	P-0017	3000
14	80	P-0903	2800
15	82	P-0148	2200
16	83	P-0002	2000
17	83	P-0012	2500
18	83	P-0004	2000
19	88	P-0009	2000
20	90	P-0011	3000
21	90	P-0012	2000
22	90	P-0901	3000
23	90	P-0905	2500
24	91	P-0001	2500
25	91	P-0095	2500
26	91	P-0901	3000
27	92	P-0022	2200
28	93	P-0009	2200
29	94	P-0005	2200
30	95	P-0013	2200
31	95	P-0021	2000
32	CE-0099	P-0010	2000
33	CE-100	P-0007	2200
34	CE-100	P-0018	2500
35	CE-100	P-0035	2200
36	CE-0101	P-0006	2000
37	CE-101	P-0036	2500
38	CE-0105	P-0006	2000
39	CE-0105	P-0018	1900
40	CE-0105	P-0060	2000
41	CE-0106	P-0037	2000
42	110	P-0023	2600
43	110	P-0030	2000
44	115	P-0902	2200
45	116	P-0004	3000



46	116	P-0023-0533	2000
47	116	P-0024	2600
48	117	P-0008	2000
49	119	P-0903	2500
50	120	P-0013	1500
51	120	P-0902	2000
52	126	P-0901	3000
53	127	P-0011	2200
54	135	P-0018	2700
55	135	P-0020	2700
56	138	P-902	3000
57	139	P-0003	2200
58	139	P-0065	2000
59	140	P-0017	2000
60	140	P-0021	1800
61	144	P-0011	2000
62	145	P-0003	2500
63	145	P-0007	2500
64	147	P-0009	2570
65	148	P-0002	2000
66	148	P-0901	2000
67	149	P-0011	2700
68	150	P-0001	2000
69	150	P-0002	3000
70	150	P-0012	1500
71	156	P-0005	2200
72	156	P-0008	2000
73	156	P-0012	2500
74	156	P-0016	2800
75	157	P-0002	3200
76	157	P-0006	2500
77	158	P-0905	2500
78	160	P-0001	2000
79	160	P-0005	2500
80	162	P-0013	2300
81	163	P-0004	2180
82	163	P-0017-0018-0019-0022	2000
83	166	P-0010	2500
84	173	P-0002	2000
85	173	P-0004	2700
86	187	P-0001	3000
87	188	P-0008	2000
88	190	P-0016	2800
89	190	P-0031	2800
90	192	P-0003	2000
91	192	P-0020	2000
92	70	P-0018	2900
93	70	P-0049	2000
94	73	P-0001	2500



95	81	P-0016	2800
96	90	P-0008	3000
97	92	P-0007	3000
98	100	P-0005	3000
99	110	P-0003	3000
100	112	P-0903	2500
101	136	P-0903	3200
102	142	P-0008	2900
103	144	P-0015	3000
104	146	P-0022	2200
105	146	P-0023	2500
106	259	P-0010-0014	2800
107	259	P-0015	2000
108	262	P-0008	3500
109	262	P-0903	3100
110	264	P-0010	2700
111	266	P-0901	3100
112	268	P-0010	2700
113	279	P-0012	2600
114	279	P-0023	2900
115	280	P-0012	2800
116	281	P-0902	3300
117	283	P-0016	2950
118	288	P-0008	3000
119	499	P-0001	3000

PRMEDIO	2452
DESVIACIÓN ESTÁNDAR	430
	18%

ESTUDIO TÉCNICO DE LA TARIFA PARA MOTOS

ID.	No. MANZANA	No. PREDIO	H / F MOTO
1	68	P-0016	1000
2	68	P-0048	1000
3	69	P-0016	1000
4	70	P-0004	1100
5	70	P-0011	800
6	70	P-0014	500
7	70	P-0903	1000
8	72	P-0050-0051	1100
9	73	P-0002	1000
10	73	P-0004	700
11	73	P-0076	1000
12	77	P-0006	1000
13	77	P-0013	500
14	78	P_0001	1000
15	79	P_0009	500
16	79	P_0012	600

17	79	P-0017	1000
18	79	P-0038	500
19	79	P-0003	500
20	79	P-0036	500
21	82	P-0018	700
22	82	P-0148	1000
23	83	P-0002	800
24	83	P-0012	1000
25	83	P-0004	1000
26	90	P-0008	500
27	90	P-0011	1300
28	90	P-0012	500
29	90	P-0901	1300
30	90	P-0905	1200
31	91	P-0001	1200
32	91	P-0095	800
33	91	P-0901	1300
34	92	P-0022	1500
35	93	P-0009	1500
36	94	P-0005	1000
37	94	P-0008	700
38	95	P-0013	800
39	95	P-0021	800
40	CE-0099	P-0010	800
41	CE-100	P-0007	600
42	CE-100	P-0014	600
43	CE-100	P-0018	1000
44	CE-100	P-0035	600
45	CE-0101	P-0006	800
46	CE-101	P-0036	1000
47	CE-0102	P-0904	600
48	CE-0103	P-0010	1000
49	CE-0103	P-0011	800
50	CE-0103	P-0011	1000
51	CE-0105	P-0006	1000
52	CE-0105	P-0018	700
53	CE-0105	P-0060	1000
54	CE-0106	P-0037	1000
55	109	P-0031	800
56	110	P-0023	1200
57	110	P-0030	800
58	111	P-0003	800
59	111	0	700
60	115	P-0008	800
61	115	P-0010	800
62	115	P-0902	900
63	116	P-0004	1200
64	116	P-0023-0533	1000
65	116	P-0024	1700
66	117	P-0008	1000
67	119	P-0903	900
68	120	P-0011	1000
69	120	P-0013	800
70	120	P-0902	1000
71	126	P-0901	1000



72	127	P-0007	800
73	127	P-0011	1000
74	134	P-0004	1000
75	135	P-0018	1000
76	135	P-0020	1000
77	138	P-0011	500
78	138	P-902	1500
79	139	P-0003	1000
80	139	P-0007	500
81	139	P-0065	1000
82	140	P-0017	1000
83	140	P-0021	800
84	144	P-0011	1000
85	145	P-0003	1000
86	145	P-0007	800
87	147	P-0009	1547
88	148	P-0002	1000
89	148	P-0005	1000
90	148	P-0006	800
91	148	P-0901	1000
92	149	P-0011	1000
93	150	P-0001	700
94	150	P-0002	1000
95	150	P-0012	800
96	156	P-0005	700
97	156	P-0008	500
98	156	P-0012	1000
99	156	P-0016	1000
100	157	P-0002	1200
101	157	P-0005	500
102	157	P-0006	1000
103	157	P-0032	500
104	158	P-0002	1000
105	158	P-0905	1000
106	160	P-0001	800
107	160	P-0005	1000
108	162	P-0013	1000
109	163	P-0004	1210
110	163	P-0017-0018-0019-0022	1000
111	166	P-0010	1000
112	167	P-0010	800
113	167	P-0014	800
114	167	P-0014_1	800
115	167	P-0017	800
116	171	P-0012	600
117	173	P-0002	1000
118	173	P-0004	1100
119	173	P-0006	500
120	187	P-0001	1300
121	188	P-0008	1000
122	188	P-0020	900
123	190	P-0016	1000
124	190	P-0031	1200
125	192	P-0003	1000
126	192	P-0020	1000

127	70	P-0018	1300
128	70	P-0049	1000
129	73	P-0001	1000
130	81	P-0016	1200
131	90	P-0008	1300
132	92	P-0007	1400
133	100	P-0005	1200
134	110	P-0003	1200
135	112	P-0903	1200
136	136	P-0903	1400
137	141	P-0004	1200
138	142	P-0008	1000
139	144	P-0015	1200
140	144	P-0021	1000
141	144	P-0025	1000
142	146	P-0022	1000
143	146	P-0023	1000
144	259	P-0010-0014	1200
145	259	P-0015	800
146	262	P-0008	1500
147	262	P-0903	1300
148	264	P-0008	1000
149	264	P-0010	1000
150	264	P-0011	1000
151	264	P-0028	1000
152	266	P-0901	1400
153	268	P-0010	1000
154	273	P-0007	800
155	273	P-0009	800
156	274	P-0012	1000
157	274	P-0031	1000
158	279	P-0012	1000
159	279	P-0023	1000
160	280	P-0012	1100
161	283	P-0016	1300
162	288	P-0008	1300
163	288	P-0022	1300
164	298	P-0022	1300
165	499	P-0001	1400

PROMEDIO 965
DESVIACIÓN ESTÁNDAR 247

ANEXO 3

INGRESOS CONFORME A ESCENARIOS DE OCUPACIÓN DE ZONAS DEMARCADAS

	ESCENARIO 1		ESCENARIO 2		ESCENARIO 3	
	VEHÍCULOS	MOTOS	VEHÍCULOS	MOTOS	VEHÍCULOS	MOTOS
Tarifa máxima hora parqueaderos de categoría B, C, y D del primer y segundo sector	\$ 3.000	\$ 1.300	\$ 3.000	\$ 1.300	\$ 3.000	\$ 1.300
Tarifa	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
Tasa	\$ 3.600	\$ 1.560	\$ 3.600	\$ 1.560	\$ 3.600	\$ 1.560
Porcentaje de destinación	90%	10%	90%	10%	90%	10%
Capacidad mensual	42.897,6	4.766,4	42.897,6	4.766,4	42.897,6	4.766,4
Utilización por celda	1	6	1	6	1	6
Capacidad utilizable	42.897,6	28.598,4	42.897,6	28.598,4	42.897,6	28.598,4
Porcentaje de ocupación	70%	80%	50%	60%	60%	70%
Ocupación estimada	30.028,3	22.878,7	21.448,8	17.159,0	25.738,6	20.018,9
INGRESOS MENSUALES	\$ 108.101.952	\$ 35.690.803	\$ 77.215.680	\$ 26.768.102	\$ 92.658.816	\$ 31.229.453
TOTAL VEHÍCULOS Y MOTOS	\$143.792.755		\$103.983.782		\$123.888.269	
TOTAL RECAUDO PROMEDIO	\$123.888.269					

ANEXO 4

GASTOS DE OPERACIÓN DEL SERVICIO

GASTOS DE OPERACIÓN			
LOGÍSTICA			
	CANT	VALOR	VALOR MENSUAL
COORDINADOR	1	\$ 3.500.000	\$ 3.500.000
SUPERVISOR	5	\$ 2.350.000	\$ 11.750.000
OPERARIOS	20	\$ 1.750.000	\$ 35.000.000
			\$ 50.250.000
PLATAFORMA TECNOLÓGICA			
HERRAMIENTA TECNOLÓGICA DE CONTROL DE OCUPACIÓN Y LIQUIDACIÓN DE TARIFAS	1	\$ 15.000.000	\$ 15.000.000
SOPORTE TÉCNICO PERMANENTE	1	\$ 3.000.000	\$ 3.000.000
			\$ 18.000.000
PUNTOS DE RECAUDO			
ARRIENDO DE LOS ESPACIOS	5	\$ 700.000	\$ 3.500.000
			\$ 3.500.000
CAMPAÑAS DE EDUCACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN A LA CIUDADANÍA			
ENCUESTAS	3000	\$ 1.200	\$ 3.600.000
VOLANTES	5000	\$ 250	\$ 1.250.000
PASACALLES	10	\$ 150.000	\$ 1.500.000
PERSONAL	8	\$ 1.500.000	\$ 12.000.000
			\$ 18.350.000
IMPREVISTOS			
IMPREVISTOS	1	\$ 2.000.000	\$ 2.000.000
			\$ 2.000.000
TOTAL GASTOS MENSUALES			\$ 92.100.000

ANEXO 5

EJERCICIO FINANCIERO PROYECTADO

EJERCICIO FINANCIERO	
INGRESOS	\$ 123.888.269
GASTOS OPERACIONALES	\$ 92.100.000
RESULTADO DEL EJERCICIO (MES)	\$ 31.788.269
RESULTADO DEL EJERCICIO (AÑO)	\$ 381.459.228
MARGEN UTILIDAD	25,66%

PROYECTO DE ACUERDO N°
()

**“POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL NUEVO MARCO CONCEPTUAL DEL
SUBSISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y PARQUEADEROS EN EL MUNICIPIO DE
BUCARAMANGA CONFORME AL ACUERDO 011 DE 2014 Y SE DICTAN OTRAS
DISPOSICIONES”**

EL CONCEJO MUNICIPAL DE BUCARAMANGA

En uso de sus atribuciones Constitucionales y Legales, en especial las contenidas en los Artículos 313-1, 313-5, 338 de la Constitución Política de Colombia, y

CONSIDERANDO:

1. Que el Artículo 82 de la Constitución Política de 1991, establece que: *“Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común”*.
2. Que el Artículo 287 de la Constitución Política de 1991, dispone que: *“Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos:..... 3. Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.*
3. Que de conformidad con el art. 6º de la ley 1551 de 2012 corresponde a los Municipios: *“Administrar los asuntos municipales y prestar los servicios públicos que determine la ley”*
4. Que el Artículo 313 de la Constitución Política de 1991, en su Numeral Primero, estipula que corresponde a los Concejos: *“Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio”*.
5. Que el Artículo 315 de la Constitución Política de 1991, Numeral Tercero dispone: que corresponde al alcalde *“3. Dirigir la acción administrativa del Municipio; asegurar el cumplimiento de sus funciones y la prestación de los servicios a su cargo;....”*
6. Que la Ley 105 de 1993 por medio de la cual se dictan disposiciones básicas del transporte y cuyo fin es velar por la conservación del espacio público vial y la infraestructura de transporte, establece en su Artículo 28 que: *“Los Municipios, y los Distritos, podrán establecer tasas por el derecho de parqueo sobre las Vías públicas.....”*
7. Que el Artículo 119º de la Ley 769 de 2002, establece lo referente a la Jurisdicción y facultades de las autoridades de tránsito a saber: *“Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos”*.
8. Que por Acuerdo Municipal No. 065 de 29 de diciembre de 2006, el Concejo Municipal estableció *“EL MARCO CONCEPTUAL DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y PARQUEADEROS EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”*.
9. Que la expedición del Acuerdo Municipal No. 065 de 2006 estuvo fundamentada en el Acuerdo Municipal 034 de 2000 por medio del cual se *“APRUEBA EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA”*.



10. Que mediante el Acuerdo Municipal No. 011 de 2014 el Concejo Municipal adoptó el Plan de Ordenamiento Territorial de segunda generación.
11. Que el artículo 23 del Acuerdo 011 de 2014 establece que el sistema de movilidad es aquel que *"Integra de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y carga con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad y el territorio rural"*. Adicionalmente determina que se el sistema de movilidad se compone los subsistemas de 1. infraestructura vial general, 2. Transporte y 3. Estacionamientos y Parqueaderos.
12. Que el artículo 24 del precitado Acuerdo establece que el Subsistema de Infraestructura Vial General *"Constituye la red o infraestructura física de comunicación entre las áreas urbanas y rurales del municipio y de éste con las redes viales regionales y nacionales"* y clasifica las vías del subsistema de acuerdo con su papel en la dinámica territorial, funcionalidad, localización y características técnicas.
13. Que el artículo 26 del Acuerdo antes citado señala que el Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos *"Está conformado por las áreas destinadas a estacionamientos y parqueaderos para el aparcamiento de vehículos en lugares públicos o privados."* Y se desarrolla *"en el componente urbano, aplicando las regulaciones contenidas en el Acuerdo 065 de 2006, Decreto 067 de 2007 y Decreto 073 de 1985 o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan."*
14. Que de manera concordante el artículo 156° determina que el Subsistema de Estacionamiento y Parqueaderos *"Está concebido como uno de los elementos integrantes del sistema de movilidad en la medida en que permite detectar las necesidades de aparcamiento de vehículos teniendo en cuenta el modelo de ordenamiento territorial, así como la infraestructura vial y los medios de transporte, con el fin de mejorar la movilidad urbana"*.
15. Que atendiendo a las disposiciones contenidas en el Plan de Ordenamiento Territorial de segunda generación (Acuerdo 011 de 2014) se hace necesario adoptar un nuevo marco conceptual del subsistema de estacionamientos y parqueaderos en el Municipio de Bucaramanga.

En mérito de lo expuesto, el Concejo de Bucaramanga.

ACUERDA

TITULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1º. Adoptar el nuevo marco conceptual del subsistema de estacionamientos y parqueaderos en el municipio de Bucaramanga, de conformidad con el plan de ordenamiento territorial de segunda generación aprobado por el Concejo Municipal mediante Acuerdo No. 011 de 2014, el cual quedará como aquí se establece.

Artículo 2º. Definición y Ámbito de Aplicación. De conformidad con el Acuerdo Municipal No. 011 de 2014, el Sistema de movilidad se compone de tres subsistemas: 1. infraestructura vial general, 2. Transporte y 3. Estacionamientos y Parqueaderos.

En cuanto hace relación con el Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos, permite detectar las necesidades de aparcamiento de vehículos teniendo en cuenta el modelo de ordenamiento territorial, así como la infraestructura vial y los medios de transporte, con el fin de mejorar la movilidad urbana.

Este subsistema incluye los edificios destinados a parqueaderos de propiedad pública o privada y la posibilidad de permitir el estacionamiento temporal sobre vía pública.

Artículo 3º. Definiciones. Para los efectos previstos en el presente Acuerdo, se aplicarán las definiciones contempladas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, las contenidas en el Plan de Ordenamiento Territorial vigente y las siguientes:

- a) **Acera o andén:** Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta.
- b) **Área de influencia:** Un perímetro de cuadras a la redonda, contiguas a cada Zona de Estacionamiento Regulado Transitorio – ZERT - establecida, de acuerdo con los criterios y recomendaciones técnicas que arroje el estudio para cada una de las ZERT y que en cualquier caso será claramente delimitada en el respectivo documento técnico.
- c) **Bahías de estacionamiento:** Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos, y que podrán ser demarcadas y/o señalizadas, para ser utilizadas con o sin cobro, según se defina en el respectivo documento técnico.
- d) **Calzada:** Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos, comprendida entre los sardineles o elementos que delimiten la zona verde, franja de amueblamiento y/o andén adyacente.
- e) **Carril:** Franja longitudinal de una calzada, con ancho suficiente para la circulación de una fila de vehículos.
- f) **Celdas de estacionamiento:** Sitios de la vía pública debidamente demarcados por la Autoridad y señalizados por ella o quien la misma delegue, en los que el estacionamiento de vehículos se encuentra permitido y regulado.
- g) **Cupos de parqueo asociados a los usos:** áreas al interior del paramento de construcción, destinadas a satisfacer las demandas de parqueo para propietario/residentes y visitantes, derivadas de las actividades que se desarrollan en los predios, requeridos por el Plan de Ordenamiento Territorial, licencias urbanísticas, y demás normas aplicables.
- h) **Edificación especializada para el parqueo de vehículos:** Edificio de uno o más niveles, debidamente licenciado, destinado a albergar parqueo de vehículos.
- i) **Estacionamiento:** Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito.
- j) **Estacionamiento en vía:** Área autorizada sobre la calzada, en la cual se permite el estacionamiento temporal de un vehículo.
- k) **Estacionamiento fuera de vía:** Inmueble o espacio público habilitado para el estacionamiento de vehículos.
- l) **Estacionamiento Temporal:** Sitio de parqueo de vehículos, debidamente autorizado por la autoridad de tránsito, de carácter temporal y por cortos periodos de tiempo, ubicado sobre vías locales, por lo general en paralelo, sobre un costado de la calzada o anexos a esta como producto de su ampliación.
- m) **Parqueadero:** Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos. Puede desarrollarse en edificaciones especializadas o sobre el nivel del terreno según lo establece el Decreto Municipal 073 de 1985 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.
- n) **Parqueadero público en superficie:** Lugar abierto al público, destinado al parqueo de vehículos sobre el terreno, que puede tener zonas cubiertas con construcciones livianas y de carácter temporal y cerramiento debidamente licenciados.
- o) **Plan Zonal de Estacionamientos y Parqueaderos:** Son instrumentos técnicos que permite planificar, ordenar, reglamentar e implementar cada uno de los diferentes sectores en que se ha dividido la ciudad para efectos del Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos en concordancia con el Plan de Ordenamiento Territorial vigente.

- p) **Planes Zonales de Estacionamiento Regulado Transitorio.** Los planes zonales son instrumentos técnicos para planificar, ordenar, reglamentar e implementar el estacionamiento de vehículos sobre la vía pública, en concordancia con el Plan de Ordenamiento Territorial vigente.
- q) **Vehículo:** Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.
- r) **Vía:** Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.
- s) **Zona de estacionamiento restringido:** Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados.

Artículo 4º. Estrategias. Las estrategias para el cumplimiento de los objetivos del Subsistema de Estacionamiento y Parqueaderos:

1. Generar conciencia y disciplina ciudadana en torno al tema del cumplimiento de las normas sobre Estacionamientos y Parqueaderos.
2. Comprometer a la ciudadanía, a los gremios y a los propietarios de establecimientos dotacionales, industriales, de comercio y servicios, en el manejo adecuado del Espacio Público y el cumplimiento de las normas sobre la provisión de cupos de parqueo.
3. Procurar el vínculo funcional del Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos, con el Subsistema vial y el de transporte, incluido el Sistema Integrado del Transporte Masivo.
4. Apoyar la generación de ingresos para la ciudad provenientes de la operación del Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos.
5. Fortalecer la coordinación interinstitucional entre las entidades encargadas de la planeación, ejecución, manejo y control del Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos de la ciudad.
6. Prohibir el estacionamiento de vehículos en lugares, próximos a pasos peatonales, bocacalles, paraderos, cruces de zonas escolares y otros sitios en donde el vehículo estacionado pueda interferir con la visibilidad o genere condiciones inseguras para tráfico de los usuarios de las vías.
7. Regular y adecuar los establecimientos cuyas actividades interfieren con la movilidad del peatón. Se exigirá que los establecimientos comerciales, de servicios industriales y dotacionales, que perjudican la movilidad local, adopten soluciones urbanísticas y operativas adecuadas para evitar que se afecte la movilidad del peatón en el sector.
8. Implementar medidas tendientes a propiciar el uso racional de los vehículos.

Artículo 5º. Directrices del subsistema de estacionamientos y parqueaderos. El subsistema de estacionamientos y parqueaderos contempla las siguientes directrices:

1. Priorizar y estimular el desarrollo de la red de estacionamientos y parqueaderos en las áreas de influencia de los siguientes equipamientos:
 - a. Alcaldía de Bucaramanga y Gobernación de Santander.
 - b. Centro metropolitano de mercadeo.
 - c. Terminal de transporte urbano.
 - d. Universidades públicas y privadas.
 - e. Estadios.
 - f. Plazas de mercado.

- g. Centros comerciales.
 - h. Colegios y centros religiosos.
 - i. Centros de actividad industrial.
 - j. Áreas de actividad comercial.
 - k. Cementerios.
 - l. Bibliotecas públicas.
 - m. Hospitales y clínicas.
 - n. En sectores complementarios al Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM).
2. Priorizar y estimular el desarrollo de la red de estacionamientos y parqueaderos en las siguientes áreas de actividad:
 - a. Áreas de actividad comercial.
 - b. Centros de actividad industrial.
 - c. Áreas de actividad múltiple.
 - d. En zonas de alta densidad habitacional y/o concentración de vivienda multifamiliar.
 3. Establecer un manejo especial para estacionamientos y parqueaderos cercanos a Bienes de Interés Cultural del grupo urbano y arquitectónico.
 4. Establecer las determinaciones para los estacionamientos temporales en paralelo, en el marco de proyectos integrales de espacio público en los cuales se contemple el diseño de andenes, arborización, señalización, y amoblamiento.

Artículo 6º. Instrumentos que forman parte del modelo conceptual del Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos. Los instrumentos que forman parte del modelo conceptual del Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos son:

- a. **Instrumento de Gestión y Gobierno.** Busca la articulación y coordinación entre las entidades municipales responsables de la prueba en marcha y funcionamiento de éste instrumento, tales como, la Secretaria de Planeación, Dirección de Tránsito de Bucaramanga, el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, Secretaria de Infraestructura, Secretaria de Hacienda y Secretaria del Interior, en el ámbito de un Sistema de Gestión Municipal.
- b. **Instrumento Técnico – Jurídico.** Está conformado por el conjunto de determinantes técnicas, especificaciones, normas y disposiciones que son aplicables al Subsistema de estacionamientos y parqueaderos y vincula tanto a los particulares, como al sector público y a la Administración Municipal.
- c. **Instrumento Descentralizado.** Se fundamenta en el trabajo coordinado entre la comunidad y la Administración Municipal, con el propósito de reunir las experiencias e iniciativas de interés general, y los aspectos estratégicos del Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos, para la formulación de los planes zonales de estacionamientos y parqueaderos.

Artículo 7º. Acciones para lograr los objetivos del Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos. Las acciones para lograr los objetivos del Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos son las siguientes:

1. La Administración Municipal, a través del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público y de la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, adelantarán campañas de Cultura Ciudadana orientadas a concientizar a la ciudadanía para no utilizar el Espacio Público con estacionamiento de vehículos, estimular el uso de las edificaciones especializadas para el parqueo y propiciar el uso racional de los vehículos.
2. Desarrollar acciones orientadas al cumplimiento de las normas establecidas en el Plan de Ordenamiento Territorial vigente, en lo relacionado con las necesidades de estacionamiento y parqueo, así como sus cuotas mínimas, en las diferentes zonas de la ciudad, tales como:

- a) Todos los establecimientos comerciales, de servicios, industriales y/o dotacionales que no cuenten con la respectiva licencia de construcción, al igual que cualquier proyecto por licenciar, deberán cumplir, como cuota mínima, las exigencias de cupos de parqueo planteadas.
 - b) La subdivisión de vivienda de estratos 3, 4, 5 o 6, y/o su adecuación parcial o total para otros usos, deberá proveer la cuota mínima de parqueos establecida por las normas vigentes para cada uso.
 - c) Los establecimientos con uso comercial, de servicios, industrial y/o dotacional que no cuenten con la respectiva licencia de construcción, y requieran cumplir o deseen exceder las exigencias de parqueo vinculados al uso, podrán plantear los cupos faltantes al interior del paramento del predio, suplirlos en los predios colindantes o hacerlo mediante el sistema de gestión asociada o pago compensatorio en los términos del presente Acuerdo y el Decreto 067 de 2007.
 - d) Para establecimientos comerciales, de servicios, industriales y/o dotacionales que no cuenten con la respectiva licencia de construcción, en los cuales los cupos de parqueo exigidos sean inferiores a tres, y su actividad se desarrolle en predios menores a 200 metros cuadrados, los cupos de parqueos podrán suplirse a través del mecanismo de gestión asociada o pago compensatorio en los términos del presente Acuerdo y el Decreto 067 de 2007.
3. Para hacer más competitiva y organizada la ciudad, se hace necesario establecer los sitios autorizados para cargue y descargue de mercancías y los horarios y períodos de tiempo para su funcionamiento.
 4. Promover acciones para garantizar el mejoramiento del Espacio Público, dentro de las que se deben tener en cuenta:
 - a) **Seguridad y Accesibilidad.** La seguridad de los ciudadanos, fundamentalmente la del peatón, debe ser la premisa básica para el tratamiento del Espacio Público, a partir de una adecuada relación de exclusión, separación o interacción entre los peatones, el mobiliario urbano y los vehículos.
 - b) **Sostenibilidad.** Es fundamental para la recuperación del Espacio Público existente, el evitar su ocupación indebida. Corresponde a la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, adelantar las acciones pertinentes para evitar su invasión con automotores y garantizar que las empresas de transporte público parqueen sus vehículos en edificaciones especializadas o en predios destinados para tal uso.
 - c) **Planificación.** Los Planes Zonales de Estacionamiento y parqueaderos deberán definir los sectores autorizados para los parqueaderos en edificaciones especializadas y los Planes zonales de Estacionamiento Regulado Transitorio deberán definir los sectores autorizados para el estacionamiento temporal sobre las vías de carácter local.
 5. Para preservar el patrimonio de conservación y las zonas de preservación ambiental, se implementarán las siguientes acciones:
 - a) Prohibir en las zonas con tratamiento de conservación y/o preservación urbana, la demolición de inmuebles para el desarrollo de parqueaderos, con el fin de evitar la proliferación de vacíos urbanos.
 - b) Prohibir el destinar como parqueaderos aquellos inmuebles que hacen parte del tratamiento de conservación.
 - c) Fomentar la oferta de edificaciones especializadas para parqueaderos en las zonas aledañas a los sectores con tratamiento de conservación, en cualquiera de sus modalidades.

TITULO II ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL SUBSISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS Y PARQUEADEROS

CAPÍTULO I GENERALIDADES

Artículo 8º. Elementos Constitutivos del Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos. Los elementos constitutivos del Sistema de Estacionamientos y Parqueaderos son:

- a. Construcciones o edificaciones especializadas para el parqueo de vehículos.
- b. Parqueaderos públicos o privados en superficie ubicados al interior del paramento de los predios.
- c. Cupos de parqueo asociados a los usos, para satisfacer las demandas de parqueo derivadas de las actividades que se desarrollan en los predios, requeridos por el Plan de Ordenamiento Territorial y demás normas aplicables.
- d. Cuando lo determine la autoridad competente, podrán existir Estacionamientos Regulados Transitorios en las vías públicas del Municipio de Bucaramanga, los cuales serán determinados por medio de los Planes Zonales de Estacionamiento Regulado Transitorio.

Artículo 9º. Lugares prohibidos para estacionar. Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

1. Sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.
2. En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.
3. En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.
4. En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.
5. 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.
6. En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.
7. En ciclorrutas o carriles dedicados o con prioridad al tránsito de bicicletas.
8. A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.
9. En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes o accesos para personas con discapacidad.
10. En curvas.
11. Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.
12. Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.
13. En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.



Artículo 10º. Planes Zonales de Parqueaderos y Estacionamiento. Son instrumentos técnicos que permite planificar, ordenar, reglamentar e implementar cada uno de los diferentes sectores en que se ha dividido la ciudad para efectos del Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos en concordancia con el Plan de Ordenamiento Territorial vigente.

Para efectos de la formulación de los Planes Zonales de Parqueaderos y Estacionamientos en el Municipio de Bucaramanga, se consideran los sectores normativos determinados en el Plan de Ordenamiento Territorial, de la siguiente manera:

ZONAS NORMATIVAS	COMUNAS	BARRIOS
1	2, 13 y 14	Universidad, San Alonso, Los Pinos, Vegas de Morrorrico, El Diviso, Los Sauces, Quinta Brigada, Morrorrico, Limoncito, Miraflores, Buenos Aires, Albania, Venado de Oro, Galán, Quinta Dania, La Aurora, Alvares las Américas, Mejoras Publicas y El Prado
2	2, 3, 6 y 12	San Francisco, San Alonso, La Aurora, Alarcón, Antonia Santos, Mejoras Públicas, Bolívar, Nuevo Sotomayor, Bolarqui y La Concordia.
3	12 y 13	Las Américas, El Prado, Mejoras Publicas, Cabecera del Llano, Jardín, Altos de Jardín, Los Cedros, Pan de Azúcar, Terrazas, La Floresta, Conucos, Mercedes, Bolarqui, Campestre y Sotomayor.
4	16	Lagos del Cacique, Altos del Lago, El Tejar, Altos del Cacique, Hacienda San Juan, San Expedito, Bosques del Cacique, Balcón del Lago y Los Guayacanes.
5	9, 10 y 11	Villa Diamante, Diamante I, Diamante II, Asturias, Provenza, San Luis, Fontana, Granjas de Provenza, Villa Alicia, Ciudad Venecia, Jardines de Coaviconsá, El Roció, Manuela Beltrán, El Porvenir, Toledo Plata, Balcones del Sur, Villa del Nogal y Cristal Bajo.
6	8 y 9	Quebrada la Iglesia I, Quebrada la Iglesia II, Bucaramanga, Africa, Pablo VI, Nueva Granada, Cordoncillo II, San Martín, San Pedro Claver y Antonia Santos Sur.
7	6, 7, 12 y 17	Estoraques, Manzanares, Brisas del Mutis, Monterredondo, Los Héroes, Mutis, Prado Mutis, Balconcitos, Ciudadela Real de Minas, La Victoria, La Ceiba, Puerta del Sol, La Salle y La Gran Ladera.
8	4, 5, 6, 12, 13 y 15	García Rovira, Centro, Granada, Antonia Santos Centro, Bolívar, La Concordia, San Miguel, Candiles, Gómez Niño, Ricaurte, La Ceiba y Chorreras de Don Juan.
9	4 y 5	Gaitán, Nariño, Girardot, La Feria, Nápoles, Pio XII, 23 de Junio, Santander, Don Bosco, Alfonso López, La Joya, Pantanos I, II y III, Chorreras de Don Juan, Campo Hermoso, 1 de Mayo, Quinta Estrella, Charta y La Estrella.
10	2, 3 y 4	Villa Mercedes, Norte Bajo, Olas II, San Rafael, El Cinal, Bosque Norte, Chapinero, La Independencia, Comuneros, Modelo, Mutualidad, Universidad, Gaitán, San Francisco, Granada y Alarcón.
11	1 y 2	Olas II, Villa Mercedes, Nueva Colombia, Transición, La Juventud, La Independencia, San Cristóbal, El Plan, Esperanza I, II y III, Regadero Norte, Lizcano I y II, 13 de Junio, Pasajes Norte, Villa Rosa, Villa Helena I y II, Los Ángeles, Villa María 1 y 2 Olas Altas, Olas Bajas, San Valentín y Claveriano.
12	1	Miramar, Colseguros Norte, Minutos de Dios, Tejar Norte, Omega I, Betania, María Paz, Villas de San Ignacio, Tejarcito, Kennedy, Balcones del Kennedy, Altos del Kennedy, Omega II, Villa Alegria I y II, Las Hamacas, Café Madrid y El Túnel.
13	1	Campestre Norte, Colorados, Rosalta, El Rosa y El Pablón.
14	4 y 5	(Zona Industrial); Río de Oro I, Río de Oro II y Rincón de la Paz.

Artículo 11º. Contenido de los Planes Zonales de Estacionamientos y Parqueaderos. Cada Plan Zonal de Estacionamientos y Parqueaderos que se formule, se fundamentará en el contenido del presente Acuerdo, en las características urbanísticas y socioeconómicas de la zona, en las consultas con los ciudadanos vecinos y usuarios del sector, en la normativa del Plan de Ordenamiento Territorial y, en la información y conocimiento actualizado de cada zona. El Plan Zonal de Estacionamientos y Parqueaderos deberá contener como mínimo los siguientes aspectos:

1. Diagnostico detallado de la zona.
2. Determinación cuantitativa y cualitativa de los requisitos de estacionamientos y



parqueaderos por tipo de vehículos.

3. Demarcación de predios objeto de desarrollo prioritario para la construcción de parqueaderos en edificaciones especializadas, de acuerdo con el tipo de actividades en la zona.
4. Delimitación de sitios y horarios de estacionamiento temporal permitido de acuerdo con el tipo de vehículos, el servicio que prestan y las actividades en la zona.
5. Localización y señalización de zonas azules, amarillas, café, blancas, de emergencia y zonas neutrales.
6. Indicadores de desempeño o índice de gestión de la operación de cada zona integral de estacionamientos y parqueaderos, en relación con la movilidad, la accesibilidad, la invasión del espacio público y la atención al público.
7. Identificación de proyectos, acciones y actividades a ejecutar en el corto, mediano y largo plazo en desarrollo del Plan Zonal de Parqueaderos y Estacionamientos.
8. Especificaciones técnicas de la señalización informativa, preventiva y reglamentaria, de acuerdo con la normatividad vigente y de los sistemas de información y atención al ciudadano.
9. Criterios y metodología para definir y modificar las zonas integrales de estacionamientos y parqueaderos.
10. Contenidos y metodología para formular y actualizar los planes zonales de parqueaderos y estacionamientos.
11. Procedimientos para hacer modificaciones y ajustes a los planes zonales con base en la dinámica urbana.
12. Demás normas que establezcan la Secretaría de Planeación, la Dirección de Tránsito de Bucaramanga y el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, el Plan de Ordenamiento Territorial.

Parágrafo. Con el fin de asegurar la debida socialización, participación calificada y consulta a los ciudadanos vecinos y usuarios del sector, durante las etapas de diagnóstico y formulación de los Planes Zonales de Estacionamientos y Parqueaderos, se hace pertinente la realización de por lo menos una audiencia pública por Plan Zonal, a la cual se convoque mediante información pública a través de medios masivos de comunicación y comunicación escrita a los representantes de las distintas comunidades, organizaciones sociales, entidades, establecimientos y fuerzas vivas de la zona.

Artículo 12º. Gestión de los Planes Zonales. El esquema para la formulación, ejecución y control de los planes zonales de estacionamientos y parqueaderos tendrá en cuenta los siguientes componentes:

- a. **El de Planificación:** La Secretaría de Planeación será la encargada de fijar los parámetros urbanísticos para los planes zonales, así como lo relacionado en materia de parqueos en los planes de implantación, planes parciales entre otros. Los aspectos técnicos en materia de estacionamientos los determinará en coordinación con la Dirección de Tránsito de Bucaramanga.
- b. **El de Ejecución:** La Secretaría de Infraestructura será el ente gestor de las diferentes actuaciones urbanísticas que se planteen en el programa de ejecución zonal. La Dirección de Tránsito de Bucaramanga será el ente gestor en lo relacionado con la implementación de la señalización, dispositivos de control y demás actividades de su competencia.





- c. **El de Control:** Está Función debe ser ejercida por la Secretaria del Interior, el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, y la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, según sus competencias.

Artículo 13º. Zonas de alta demanda de estacionamientos y parqueaderos. Las zonas en las cuales se formulan los planes zonales de estacionamientos y parqueaderos, estarán compuestas por una o varias áreas de actividad. En la delimitación de las zonas de estacionamiento y parqueaderos se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- Las áreas deben ser físicamente continuas.
- Se procurará combinar una proporción de sectores de alta demanda con sectores de baja demanda, que permitan la viabilidad operacional de las zonas integrales.

CAPÍTULO III

ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO TRANSITORIO SOBRE VÍAS DE CARÁCTER LOCAL ZERT

Artículo 14º. Definición y Ámbito de Aplicación. Es un conjunto de reglas, procedimientos y elementos de orden técnico, tributario y presupuestal que permiten implementar y desarrollar las Zonas de Estacionamiento Regulado Transitorio (ZERT), de vehículos en las vías públicas del Municipio Bucaramanga.

Artículo 15º. Objetivos Específicos. Los objetivos específicos son los siguientes:

- Formular los planes zonales de estacionamiento regulado transitorio (ZERT).
- Delimitar las zonas de estacionamiento regulado transitorio cerca de las zonas de alta concentración de actividades o donde la demanda así lo requiera por efectos de la estructura urbana conforme a lo establecido en los planes zonales de estacionamiento regulado transitorio (ZERT).
- Implementar e instalar la señalización e información de las zonas de estacionamiento regulado transitorio (ZERT).
- Implementar mecanismos de control de parqueo en las vías públicas.
- Mejorar la seguridad vial y peatonal.
- Realizar campañas de cultura ciudadana y de seguridad vial que incentiven la correcta utilización y el cumplimiento de la reglamentación de las zonas de estacionamiento regulado transitorio (ZERT).
- Implementar medidas tendientes a propiciar el uso racional de los vehículos.
- Desestimular el parqueo en las vías públicas o en el espacio público.
- Promover el fortalecimiento institucional de las entidades vinculadas a funciones de movilidad.

Artículo 16º. Zonas de Estacionamiento Regulado Transitorio (ZERT). Son las áreas ubicadas sobre un costado de la calzada, debidamente demarcadas y señalizadas, destinadas y autorizadas de forma restringida y regulada para el estacionamiento en paralelo de vehículos. Según su propósito se clasifican en:

- Zona Azul:** Área vial o espacio público autorizado, con cobro regulado y horarios definidos, donde se permite el estacionamiento temporal en paralelo de vehículos particulares.
- Zona Amarilla:** Área vial o espacio público destinado a paradas momentáneas o estacionamiento transitorio y sin retiro del conductor, autorizado para vehículos de transporte público individual y de turismo, sin cobro, con horarios establecidos para tal fin



- c. **Zona Blanca:** Área autorizada como bahía o zona de estacionamiento anexa a la calzada, sin cobro, con horarios y restricciones, la cual permite el estacionamiento temporal de vehículos con capacidad hasta 1.5 toneladas en sectores residenciales.
- d. **Zona Café:** Área vial o espacio público, sin cobro, con horarios y restricciones, destinada al estacionamiento temporal de vehículos de carga solo para maniobras de cargue y descargue de mercancías (u otros bienes) hasta terminar su ejecución e inmediatamente retirarse del lugar.
- e. **Zona de Emergencia:** Área vial o espacio público reservado exclusivamente al estacionamiento temporal para vehículos de atención de emergencias durante el ejercicio de sus funciones. Sitio donde se prohíbe el estacionamiento de cualquier otro tipo de vehículos y debe permanecer siempre libre por razones de seguridad, vulnerabilidad y/o agilidad en la atención de emergencias.
- f. **Zona de estacionamiento restringido:** Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo pueden estacionar los vehículos autorizados.

Artículo 17°. Planes Zonales de Estacionamiento Regulado Transitorio. Los planes zonales son instrumentos técnicos para planificar, ordenar, reglamentar e implementar el estacionamiento de vehículos sobre la vía pública, en concordancia con el Plan de Ordenamiento Territorial vigente.

Parágrafo. Para efectos del diagnóstico y formulación de los Planes Zonales de Estacionamiento Regulado Transitorio, basados en los anteriores sectores normativos, se crearán sub zonas de implementación, considerando siempre sectores homogéneos que encierren zonas de alta concentración de actividades o sectores de mayor demanda de estacionamientos por efectos de la estructura urbana.

Artículo 18°. Contenido de los planes zonales de Estacionamiento Regulado Transitorio. Los planes zonales de estacionamiento regulado transitorio, deben contener como mínimo los siguientes aspectos:

1. Diagnóstico de la zona o sub zona.

- 1.1. Plano de localización y delimitación de la Zona o Sub zona, donde se implementará el Estacionamiento Regulado Transitorio ZERT.
- 1.2. Inventario y caracterización de la oferta de estacionamientos y su utilización o demanda fuera de la vía pública.
- 1.3. Inventario y caracterización de la oferta de estacionamientos y de restricciones existentes sobre la vía pública.
- 1.4. Identificación de sectores de mayor afluencia y/o demanda de estacionamientos por efectos de la estructura urbana consolidada en la zona o Sub zona objeto de estudio.
- 1.5. Cuantificación de la oferta y la demanda de estacionamientos, su utilización, duraciones promedio y los índices de rotación.
- 1.6. Estimación y proyección futura de estacionamientos, de acuerdo con los proyectos urbanos públicos y privados previstos para la zona o Sub zona objeto de estudio.
- 1.7. Fichas técnicas con las características físicas de cada tramo donde se vayan a implementar las zonas de estacionamiento temporal regulado, donde se consideren aspectos como; el comportamiento del flujo peatonal y vehicular, el uso del suelo



existente, las condiciones de tránsito y de control y el comportamiento de peatones y conductores.

1.8. Conclusiones y recomendaciones.

2. Formulación del Plan Zonal de estacionamiento regulado transitorio.

2.1. Plano de localización y demarcación de las zonas de Estacionamiento Regulado Transitorio ZERT, concluidas en el diagnóstico.

2.2. Descripción y características técnicas de cada Zona de Estacionamiento Temporal Regulado implementada.

2.3. Instructivo de señalización horizontal y vertical de tipo informativo, preventiva y reglamentaria de las zonas de Estacionamiento Regulado Transitorio ZERT.

2.4. Determinación y fijación del horario de funcionamiento.

2.5. Determinación del tiempo de ocupación de las celdas, el cual nunca podrá ser superior a TRES (3) horas.

2.6. Determinación y delimitación del área de influencia para cada una de las zonas de estacionamiento regulado ZERT.

2.7. Plano de localización y demarcación de prohibiciones para estacionar en el área de influencia.

Parágrafo. Para la modificación y/o supresión y/o de las zonas de estacionamiento regulado transitorio ZERT, se debe tener en cuenta el instrumento técnico que dio origen a su aprobación, las normas de tránsito vigentes, la reglamentación urbanística y de uso de suelo contenida en el plan de ordenamiento territorial vigente y las demás normas que lo adicionen o modifiquen.

Artículo 19°. Formulación y aprobación de los Planes zonales de estacionamiento regulado transitorio. Los planes zonales de estacionamiento regulado transitorio, se formularán de manera concertada entre la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, la Secretaría de Planeación Municipal y Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público de Bucaramanga (DADEP).

Le corresponde al Alcalde Municipal la aprobación mediante Decreto Municipal de los planes zonales de estacionamiento regulado transitorio en las vías públicas del Municipio de Bucaramanga.

Artículo 20°. Prohibiciones para la implementación y funcionamiento de la ZERT. Las Zonas de estacionamiento regulado transitorio ZERT, además de las prohibiciones y restricciones establecidas en el Artículo 76 del Código Nacional de Tránsito, modificado por el Artículo 15 de la Ley 1811 de 2016, se sujetarán a los siguientes lugares del municipio de Bucaramanga:

1. Vías pertenecientes al sistema vial arterial municipal, de acuerdo con la clasificación establecida en el Plan de Ordenamiento Territorial.
2. Vías peatonales, vía peatonal – vehiculares, y/o vías de preferencia peatonal o tráfico calmado, según lo determine el correspondiente Plan Zonal de Estacionamientos y Parqueaderos y/o ficha normativa adoptada por el Plan de Ordenamiento Territorial.
3. En Vías locales con cruces semaforizados, de alto tráfico, donde las condiciones de las secciones viales no permitan una adecuada movilidad y/o aquellas que formen parte del anillo vial.
4. En vías que tengan control de tráfico por semaforización.
5. Antejardines.
6. A menos de cinco (5) metros del final del radio de giro de las intersecciones viales, cebras o pasos peatonales, y/o donde interfieran con estas.



7. Frente a rampas de acceso a garajes, vados, pompeyanos y demás componentes del espacio público que determinen las normas vigentes sobre de Espacio Público y Mobiliario urbano.
8. A menos de dos punto cinco (2.5) metros de la salida de garajes.
9. Bahías de parqueo no licenciadas, o en aquellas donde se haya modificado la sección vial original para parqueo perpendicular o en sierra, ocupando y/o reduciendo la zona verde, andén y/o antejardín.
10. A menos de ochenta (80) metros de Monumentos Nacionales o predios singulares de Conservación Arquitectónica o Histórica, Instituciones de Seguridad o de Gobierno Nacional, Departamental o Municipal. La localización de los estacionamientos debe estar por fuera de los Sectores Históricos y de Conservación y deben contar con la aprobación de Monumentos Nacionales Filial Santander y de la Oficina de Planeación.
11. En vías que hagan parte del Sistema Integrado de Transporte Masivo Metropolitano SITM.
12. En zonas neutrales definidas en los correspondientes Planes Zonales.

Artículo 21º. Condiciones y especificaciones técnicas de las ZERT. Las zonas de estacionamiento regulado transitorio, deben cumplir con las siguientes condiciones y especificaciones técnicas.

1. Demarcación, señalización, e información de las ZERT: Las zonas de estacionamiento regulado transitorio, deben contar con la correspondiente señalización de la delimitación y ubicación de las zonas, la demarcación de cada una de las celdas de la respectiva zona e información de los horarios de funcionamiento de conformidad con lo establecido en el Manual de Señalización Vial adoptado para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas, el Plan de Ordenamiento Territorial vigente y la Norma Técnica Colombiana.

2. Dimensiones de las Celdas: Las celdas demarcadas en las zonas de estacionamiento regulado transitorio deben cumplir como mínimo con las siguientes dimensiones:

- a) **Celdas para Carros:** Las dimensiones de las celdas para carros, será de CINCO METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS POR DOS METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (5.50 x 2.50), conforme a lo establecido en la Norma Técnica Colombiana (NTC - 4904).
- b) **Celdas para Motos:** Las dimensiones de las celdas para motos, será de UN METRO CON CINCUENTA CENTÍMETROS POR DOS METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS (1.50 x 2.50), conforme a lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial.

Cada zona de estacionamiento regulado transitorio ZERT, debe establecer como mínimo un DIEZ POR CIENTO (10%) del total de las celdas habilitadas para carros, para el uso de motos.

- c) **Celdas para vehículos de personas en condición de Discapacidad:** Las dimensiones de las celdas para personas en condición de discapacidad o movilidad reducida, será de CINCO METROS CON CINCUENTA CENTÍMETROS POR TRES METROS CON SETENTA CENTÍMETROS (5.50 x 3.70), conforme a lo establecido en la Norma Técnica Colombiana (NTC - 4904).

Cada zona de estacionamiento regulado transitorio ZERT, debe establecer como mínimo un DOS POR CIENTO (2%) del total de las celdas habilitadas, para el uso de vehículos de personas en condición de discapacidad y/o movilidad reducida. En ningún caso podrá haber menos de una (1) celda habilitada, debidamente señalizada con el símbolo internacional de accesibilidad.

- d) **Celdas para vehículos de emergencia:** Las dimensiones de las celdas para vehículos de emergencia (Ambulancia, Bomberos, Policía y Rescate), serán de TRES (3.00) METROS DE ANCHO por OCHO (8.00) METROS DE LARGO.

- e) **Celdas para vehículos de cargue y descargue:** Las dimensiones de las celdas para vehículos de cargue y descargue, serán de TRES METROS CON CINCUENTA CENTIMETROS (3.50 m) DE ANCHO por SIETE (7.00) METROS DE LARGO, conforme a lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial.

Artículo 22º. Condiciones de funcionamiento de las ZERT. Las zonas de estacionamiento regulado transitorio, deben cumplir con las siguientes condiciones para su efectivo funcionamiento:

1. **Administración, operación y control de las ZERT:** La administración, operación y control de las zonas de estacionamiento regulado transitorio será ejercida por la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, en su condición de Organismo de tránsito Municipal.
2. **Recaudo:** El pago de la tasa por el derecho de parqueo sobre las vías públicas será siempre previo a utilización de las Zonas Azules y será recaudado por la Dirección de Tránsito de Bucaramanga a favor del Municipio de Bucaramanga.
3. **Sanciones:** Los propietarios o conductores de los vehículos que excedan el tiempo máximo de ocupación permitido y/o el espacio de las celdas de estacionamiento determinado en los planes zonales de estacionamiento regulado transitorio, incurrirán en una infracción de tránsito cuya consecuencia será la imposición del respectivo comparendo, conforme a lo establecido en el Código Nacional de Tránsito.
4. **Difusión:** Realizar campañas comunicativas para difundir a la comunidad de todos los aspectos generales, técnicos, de funcionamiento y tributarios de las Zonas de estacionamiento regulado transitorio (ZERT).

Parágrafo 1. Para efectos de la administración y operación de las zonas de estacionamiento regulado transitorio (ZERT), la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, evaluará y determinará, el mecanismo y la solución que permita un control permanente de la ocupación y utilización de las celdas de estacionamiento regulado el cual podrá realizarse por medio de un operador privado.

Parágrafo 2. En las zonas de estacionamiento regulado transitorio y las bahías de estacionamiento licenciadas se permitirán el parqueo de vehículos que no excedan el área de demarcación de la celda respectiva.

Parágrafo 3. Los Estacionamientos Regulados Transitorios no podrán utilizarse para ejercer actividades de comercio y/o servicios, o cualquier otra actividad diferente a la del parqueo temporal de corta estancia.

Artículo 23º. Tasa por el derecho de parqueo sobre las vías públicas. Créese la Tasa por el derecho de parqueo sobre las vías públicas en el municipio de Bucaramanga, autorizada por el artículo 28 de la Ley 105 del 30 de diciembre de 1993.

Artículo 24º. Elementos Constitutivos de la Tasa. Los elementos constitutivos de la tasa por el derecho de parqueo sobre las vías públicas del Municipio de Bucaramanga, son los siguientes:

1. **Sujeto activo:** El Municipio de Bucaramanga.
2. **Sujeto pasivo:** Es el propietario o poseedor del vehículo o motocicleta que parquee en las zonas de estacionamiento regulado transitorio (ZERT) en las vías públicas del Municipio de Bucaramanga.
3. **Hecho generador:** El parqueo de vehículos o motocicletas en las zonas de estacionamiento regulado transitorio (ZERT) en las vías públicas del Municipio de Bucaramanga.



4. **Base gravable:** El tiempo de parqueo del vehículo o motocicleta en las zonas de estacionamientos regulados transitorio (ZERT) en las vías públicas del Municipio de Bucaramanga.
5. **Tarifa:** Será el valor correspondiente a la tarifa máxima permitida por hora de servicio en los parqueaderos o garajes de categoría B, C, y D del primer y segundo sector, incrementada en un VEINTE POR CIENTO (20%).
6. **Causación:** El cobro de esta tasa se causa en el momento en el que el vehículo o motocicleta parquea en las zonas de estacionamiento regulado transitorio (ZERT) en las vías públicas del municipio de Bucaramanga.

Destinación: Los ingresos provenientes del recaudo de la Tasa por el derecho de parqueo sobre las vías públicas en el municipio de Bucaramanga, tendrán destinación específica para: Adecuación, dotación, señalización, mantenimiento, operación y expansión de las zonas de estacionamiento regulado transitorio (ZERT) en las vías públicas del Municipio de Bucaramanga.

Artículo 25°. Creación en el presupuesto. Créese en el presupuesto de Rentas y Gastos del municipio de Bucaramanga, los siguientes rubros presupuestales:

1	INGRESOS
11	CORRIENTES
112	NO TRIBUTARIOS
1121	TASAS Y DERECHOS
1121009	Tasa por el Derecho de Parqueo sobre las Vías Públicas
12	RECURSOS DE CAPITAL
122	RECURSOS DEL BALANCE
1221	RENDIMIENTOS FINANCIEROS
122120	Rendimientos financieros Tasa por el Derecho de Parqueo sobre las Vías Públicas
2.	GASTOS
22	GASTOS DE INVERSIÓN
221	INVERSIÓN
2210	INVERSIÓN
2210950	Gestión, adecuación y/o mantenimiento del subsistema de estacionamiento y parqueaderos y del Espacio Público.
22109502	Adecuación, Dotación, Señalización, Mantenimiento, Operación y Expansión de estacionamientos temporales en paralelo sobre vías de carácter local

Artículo 26°. Tarifas para el cobro de Estacionamientos Temporales en paralelo sobre vías de carácter local. Corresponde a la Administración Municipal, a través de la Secretaría de Interior y la Dirección de Tránsito de Bucaramanga, adelantar los estudios necesarios para el cálculo de las tarifas correspondientes a los estacionamientos temporales en paralelo sobre vías de carácter local, las cuales serán adoptadas mediante Decreto.

Artículo 27°. Frecuencia y método de ajuste de las tarifas. Las tarifas para estacionamientos temporales en paralelo sobre vías de carácter local, serán ajustadas por el Alcalde Municipal, a través de Decreto, con base en los estudios de costos que para tal efecto formulen la Secretaría de Interior y la Dirección de Tránsito de Bucaramanga.

CAPITULO IV PARQUEADEROS POR GESTIÓN ASOCIADA

Artículo 28°. Definición de los Parqueaderos por Gestión Asociada. Los parqueaderos por gestión asociada son el instrumento mediante el cual se desarrolla la construcción de



edificaciones especializadas para parqueo de vehículos, cuyos cupos podrán ser adquiridos por los titulares de licencias de construcción con el fin de suplir los requerimientos de parqueo de aquellos establecimientos comerciales, de servicios, industriales y/o dotacionales que, de acuerdo con el Plan de Ordenamiento Territorial, cumplen con el uso, pero que al interior del predio no proveen los cupos de parqueos exigidos por las normas vigentes.

El desarrollo de parqueaderos por gestión asociada estará a cargo de personas naturales o jurídicas de carácter privado, con el propósito de destinarlos, en un todo o en parte, a la adquisición o acreditación de cupos de parqueo asociados al uso para los establecimientos antes mencionados.

CAPITULO V PAGO COMPENSATORIO DE PARQUEADEROS

Artículo 29°. Pago compensatorio de parqueaderos. Los establecimientos comerciales, de servicios, industriales o dotacionales en los cuales su infraestructura de parqueos es inadecuada, y no pueden cumplir al interior del predio con la cuota mínima de parqueos asociados al uso, o no los provean a través del sistema de gestión asociada, deberán acogerse a la figura de pago compensatorio.

El Pago compensatorio de parqueaderos es una retribución en dinero que deberá reconocer el propietario del predio o titular de la licencia, a favor del municipio de Bucaramanga, como contraprestación al incumplimiento de las cargas urbanísticas asociadas al proceso de edificación, ampliación y/o cambio de uso, es decir a la imposibilidad de provisión material de los cupos de parqueo asociados al uso de conformidad con lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial. Este pago compensatorio no aplica para proyectos en suelos de expansión, predios sin construir en cualquier zona de la ciudad y/o zonas con tratamiento de desarrollo.

Artículo 30°. Recaudo del pago compensatorio de parqueaderos. El recaudo del pago compensatorio por cupos de parqueo exigidos, estará a cargo de la Secretaría de Hacienda a través de la Tesorería Municipal, en la cuenta presupuestal creada por el Decreto 067 de 2007 con fundamento en el Acuerdo 065 de 2006. La destinación de los recursos será para la gestión, adecuación y/o mantenimiento del Subsistema de Estacionamientos y Parqueaderos en el municipio de Bucaramanga para la creación de parqueaderos especializados.

Artículo 31°. Estimación del valor compensatorio por cupo de parqueo. Como paso previo a la expedición del acto administrativo y/o licencia correspondiente, y con base en la certificación expedida por el curador urbano en la cual informa el número de cupos de parqueo que no pueden proveerse al interior de un predio o establecimiento según las normas vigentes, deberá determinarse mediante acto administrativo emitido por la Secretaría de Planeación, el número de estacionamientos que deben ser compensados y por los cuales deberá efectuarse el respectivo pago. El pago compensatorio por cupo de parqueo será de uno punto veinte (1.20) veces el valor del cupo de parqueo según el avalúo comercial corporativo efectuado por las entidades autorizadas por ley para la elaboración de avalúos, y para su acreditación, deberá cumplirse con los requisitos y procedimientos establecidos en el Artículo denominado *"Requisitos para la acreditación de cupos de paqueo a través de adquisición a programas de parqueaderos por gestión asociada o mediante pago compensatorio"* del presente Acuerdo. La copia del recibo de pago compensatorio de parqueaderos deberá anexarse al expediente y será requisito para la expedición del acto administrativo de que se trate.

Parágrafo. El valor correspondiente al avalúo comercial estará a cargo del propietario del predio o titular de la licencia o acto administrativo correspondiente, y deberá ser solicitado por la Secretaría de Hacienda Municipal, de acuerdo con el Decreto municipal 067 de 2007 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

CAPITULO VI CONSTRUCCIONES ESPECIALIZADAS PARA EL PARQUEO DE VEHÍCULOS Y PARQUEADEROS EN SUPERFICIE

Artículo 32º. Construcciones Especializadas para el parqueo de vehículos. Las construcciones especializadas para el parqueo de vehículos son la respuesta más adecuada a las necesidades de ciertas zonas de la ciudad que presentan carencia de soluciones de parqueo público y/o privado, en áreas de actividad dotacional, industrial, comercial y de servicios.

Artículo 33º. Aspectos técnicos para la construcción de edificaciones especializadas para parqueo de vehículos, en altura, a nivel de primer piso y/o en sótanos. Las siguientes son las características técnicas generales que deben cumplir las edificaciones especializadas de parqueaderos en altura, sótanos, o a nivel de primer piso:

1. Las edificaciones especializadas de parqueaderos que desarrollen al interior del predio actividades comerciales iguales o superiores al cuarenta por ciento (40%) del área construida deben presentar plan de implantación en los términos señalados en el Decreto 069 de 2015 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.
2. El acceso y la salida de estas edificaciones en predios esquineros el acceso vehicular y la rampa correspondiente deben ubicarse por la vía de menor jerarquía. El retiro mínimo entre el acceso vehicular y la intersección de los bordes de las calzadas y/o sardineles más próximas debe ser mayor a quince metros (15 m), en caso que no se pueda cumplir con esta distancia por la dimensión del frente del predio, se accederá al lote por el extremo más alejado de la intersección vial.
3. Las dimensiones mínimas para cupos de parqueo son cinco (5) metros por dos con cincuenta (2.50) metros, el ancho mínimo de las circulaciones es cinco (5) metros, la puerta de acceso a edificaciones especializadas para el parqueo de vehículos, debe tener un ancho mínimo de cinco (5) metros.
4. No se permitirán edificios de parqueaderos en zonas con tratamiento de conservación.
5. Se deben tener en cuenta los aspectos urbanísticos y ambientales, para la proyección de los sitios de parqueo; cumpliendo las normas establecidas en el Plan de Ordenamiento Territorial y los instrumentos que lo desarrollen así como las normas que sobre la materia establece la autoridad ambiental.
6. El área de acceso debe ser claramente identificable, tanto para el conductor como para los peatones que por allí circulan. Los accesos y salidas vehiculares de todas las nuevas edificaciones o todas aquellas que sean modificadas, ampliadas, reconocidas y/o licenciadas deben instalar y mantener en funcionamiento un sistema visual y auditivo de alertas que advierta a los peatones que circulan por los andenes colindantes la salida o entrada de vehículos. Estos sistemas deben estar asociados a la apertura de las puertas de acceso vehicular e indicar con una luz roja intermitente cuando la puerta este abierta, acompañado de una alarma sonora que no puede sobrepasar los cincuenta decibeles (50 db) como ruido de emisión. Estas alertas sonoras se deben apagar en el horario comprendido entre las siete de la noche (7:00 pm) y las siete de la mañana (7:00 am), dejando en funcionamiento el sistema visual de alerta.
7. Cuando el acceso vehicular a las edificaciones cruce por áreas de circulación peatonal, debe mantenerse el nivel de estas últimas. Para el efecto hay que implementar una rampa vehicular o pompeyano ubicado en la zona de servidumbre de vía que cuenta con cuarenta centímetros (40 cm) de profundidad en los casos que no exista la franja ambiental o de amoblamiento; cuando exista dicha franja los pompeyanos o rampas vehiculares pueden tener hasta ochenta centímetros (80 cm) de profundidad. El desnivel entre la calzada y el inicio de la rampa vehicular debe ser de dos centímetros y medio (2.5 cm) de altura. En ningún caso las rampas vehiculares o pompeyanos pueden localizarse sobre la franja de circulación peatonal, tampoco puede igualarse el nivel del andén con el de la calzada.
8. Las rampas de acceso a las edificaciones deberán iniciar a partir del paramento de construcción, debiendo mantenerse las zonas verdes, andenes y antejardines libres de rampas, escaleras y cualquier otro tipo de obstáculos que impidan la movilidad peatonal. El

acceso desde la calzada se hará a través de pompeyanos, respetando el nivel del andén. En sectores sin antejardín el inicio de la rampa debe retrocederse mínimo un metro (1m) al interior del paramento de construcción.

9. Debe contarse con señalización interna y externa de fácil interpretación, y estratégicamente bien ubicada de conformidad con el Manual de Señalización del Código Nacional de Tránsito.
10. Las edificaciones se deben diseñar y acondicionar de tal forma que no deterioren la imagen de la zona, teniendo en cuenta un adecuado manejo volumétrico, arquitectónico y paisajístico, así como presentar acabados en todas sus fachadas y culatas.
11. Los parqueaderos que se desarrollen en superficies de lotes deben presentar condiciones que cumplan con los siguientes requerimientos:
 - a. Evitar el arrastre de arena al sistema de alcantarillado de la ciudad.
 - b. Construir el drenaje necesario para mantener la superficie libre de empozamientos.
 - c. Estar tratado con algún pavimento, empedrado, adoquinado o un material que no se disgregue fácilmente.
12. Deben contar con una buena ventilación y/o sistemas de renovación de aire y extracción de gases, que permitan evitar concentraciones peligrosas de monóxido de carbono.
13. Las edificaciones deben proveer baterías sanitarias cumpliendo con la Ley de Accesibilidad.
14. Los parqueaderos que presten servicio nocturno deben estar dotados de alumbrado. La zona de la caseta de control y de espera de público debe tener un nivel superior de iluminación con relación al resto del parqueadero. Las señales de entrada y de salida deben ser claramente visibles.
En el caso que se utilicen postes para la colocación del alumbrado, éstos deberán contar con una barrera que lo proteja contra posibles impactos causados por los vehículos que utilizan el servicio.

Parágrafo 1. Se exigen como cupos de parqueo para personas con movilidad reducida, los correspondientes al dos por ciento (2%) del total de cupos por proveer. Como mínimo en cada proyecto se debe habilitar un (1) cupo para personas con movilidad reducida, debidamente señalizado con el símbolo gráfico de accesibilidad y con las medidas reglamentarias indicadas en la Norma Técnica Colombiana. Los cupos de parqueo para personas con movilidad reducida, deben estar localizados sobre la zona más próxima a la entrada accesible, y contiguos a senderos o rutas peatonales. Las diferencias de nivel existentes entre los puestos de parqueo accesibles y los senderos o rutas peatonales, serán resueltas mediante la construcción de vados o rampas, a fin de facilitar la circulación autónoma de las personas con movilidad reducida, las cuales deberán estar ubicadas al interior del paramento.

Adicionalmente todas las edificaciones especializadas de parqueadero deben cumplir con la exigencia de parqueaderos para motocicletas y bicicletas, que resulta de proveer como mínimo un (1) cupo de estacionamiento para moto y un (1) estacionamiento para bicicleta, por cada cinco (5) cupos de parqueo de vehículos (automóviles o camionetas).

Parágrafo 2. La clasificación de parqueaderos según categorías serán adoptadas por el Alcalde Municipal a través de Decreto, para lo cual se deberá tener en cuenta la zona normativa, el estrato socioeconómico y su adecuación para la prestación del servicio.

Artículo 34º. Tarifas para el cobro de parqueo en construcciones especializadas. Corresponde a la Administración Municipal a través de la Secretaria de Interior, adelantar los estudios necesarios para el cálculo de las tarifas a cobrar en los parqueaderos en construcciones especializadas, las cuales serán adoptadas mediante Decreto Municipal.

CAPÍTULO VII ACREDITACIÓN DE CUPOS DE PARQUEO ASOCIADOS A LOS USOS



Artículo 35°. Requisitos para la acreditación de cupos de paqueo a través de adquisición a programas de parqueaderos por gestión asociada o mediante pago compensatorio. Los interesados en acreditar cupos de paqueo asociados a los usos dando cumplimiento a las exigencias del Plan de Ordenamiento Territorial de Bucaramanga, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

1. Para la aprobación de la licencia de construcción en cualquiera de sus modalidades o acto de reconocimiento, deberá presentar ante el Curador Urbano, el documento que acredite el pago de los cupos exigidos, mediante la presentación de:
 - a. El folio de matrícula inmobiliaria, si se acreditan los cupos de paqueo en edificaciones especializadas a través de la figura de gestión asociada,
 - b. El recibo de pago expedido por la Tesorería Municipal, cuando se acrediten mediante pago compensatorio de parqueaderos,
2. El Curador Urbano exigirá el cupo de parqueaderos necesarios para cada establecimiento, de acuerdo con los cuadros de la cuota mínima de parqueos establecidas en Plan de Ordenamiento Territorial, Plan Zonal de Estacionamientos y Parqueaderos, y/o plan parcial, o instrumentos complementarios establecidos por el POT, así como lo establecido en el presente Acuerdo.
3. Solo se permite pago compensatorio de máximo el 70% de los cupos de paqueo exigidos por la norma. No obstante, se podrá autorizar el pago compensatorio del 100% de los cupos siempre y cuando se cumpla por lo menos uno de los requisitos establecidos en los ordinales a ó b, ó el c:
 - a. Que no haya posibilidad de integración inmobiliaria en la manzana donde se encuentra ubicado el predio.
 - b. Que el predio cuente con un área inferior a doscientos (200) metros cuadrados.
 - c. Cuando la norma no permita el desarrollo de actuaciones urbanísticas en el sitio o la zona donde se encuentra ubicado el predio.

Parágrafo. Con el fin de garantizar las exigencias de parqueos de los establecimientos, los cupos de paqueo deberán estar ubicados en una zona de máximo doscientos (200) metros medidos a partir del perímetro del predio base.

Artículo 36°. Valor del cupo de paqueo por gestión asociada. El valor a pagar por los cupos de paqueo por gestión asociada estará dado por:

- a. Numero de cupos de paqueo requeridos por el establecimiento.
- b. Estrato en el que se encuentre ubicado el predio que no cumple con las exigencias de paqueo.
- c. Avalúo comercial por metro cuadrado de paqueo construido, en los distintos estratos de la ciudad, el cual deberá ser expedido por las entidades autorizadas por ley para la elaboración de avalúos.

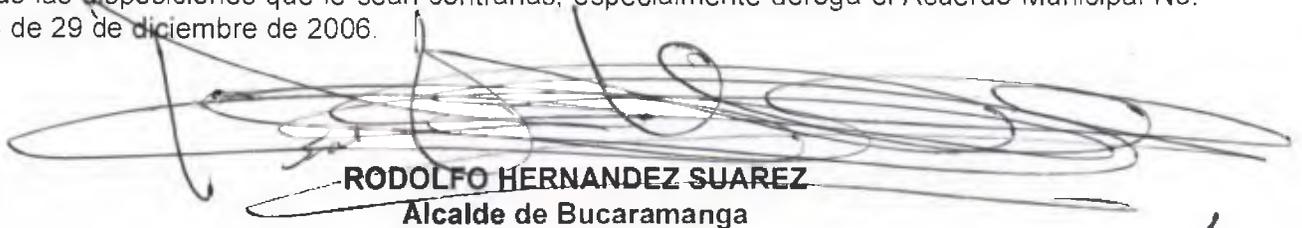
Artículo 37°. Cuenta para recaudo del pago compensatorio. Para efectos del recaudo del pago compensatorio de parqueaderos se seguirá utilizando la cuenta presupuestal creada por el Decreto 067 de 2007, así como la definición de los procedimientos para liquidación y recaudo de los valores que deben efectuarse por concepto del pago compensatorio, y demás disposiciones en él contenidas continúan vigentes.

TITULO IV DISPOSICIONES FINALES

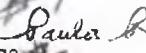


Artículo 38º. Facultades. La Secretaría de Hacienda y la Dirección de Tránsito de Bucaramanga conjuntamente dispondrán de un término de noventa (90) días hábiles, contados a partir de la publicación del presente Acuerdo para establecer los procedimientos para liquidación y recaudo de los valores que deben efectuarse y demás disposiciones en esa materia, los cuales deberán adoptarse por el Alcalde Municipal a través de Decreto.

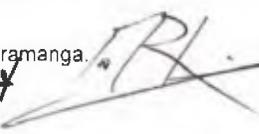
Artículo 39º. Vigencia. El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, especialmente deroga el Acuerdo Municipal No. 065 de 29 de diciembre de 2006.


RODOLFO HERNANDEZ SUAREZ
Alcalde de Bucaramanga

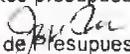
Proyectaron:

- Javier Pulido Africano. Contratista. Dirección de Tránsito de Bucaramanga. 
- Paula Restrepo Pardo. Contratista. Dirección de Tránsito de Bucaramanga. 
- Fabian Fontecha. Subdirector Técnico. Dirección de Tránsito de Bucaramanga. 
- Mauricio Villamizar – Contratista. Dirección de Tránsito de Bucaramanga. 
- Laura Calderón Chamorro. Contratista. Secretaría de Planeación. 

Aprobó:

- Ing Miller Salas Rondón. Director. Dirección de Tránsito de Bucaramanga. 
- Ing Juan Manuel Gómez. Secretario. Secretaría de Planeación. 

Revisó y aprobó aspectos presupuestales:

- Yazmin Mantilla – Jefe de Presupuesto. 
- Olga Patricia Chacón A – Sec de Hacienda. 
- Aquileo Cáceres Ch – CPS – Despacho Alcalde. 
- Elkin Dario Ragua – Subdirector Financiero – Dirección de Tránsito. 

Revisó aspectos jurídicos: Melba Fabiola Clavijo de Jácome – Sec Jurídica M/pio de Bga.



Proceso: GESTIÓN DE LAS FINANZAS PUBLICAS		No. Consecutivo 391
Subproceso: PRESUPUESTO	Código General 3000	Código de la Serie /o- Subserie (TRD) 3400-73.04



Lógica Ética & Estética
Gobierno de los Ciudadanos

MUNICIPIO DE BUCARAMANGA
SECRETARIA DE HACIENDA

LA SECRETARIA DE HACIENDA Y LA PROFESIONAL ESPECIALIZADA DE
PRESUPUESTO DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA

CERTIFICAN:

Que las proyecciones de Ingresos y Gastos según anexos números 3, 4 y 5 del Proyecto de Acuerdo "por medio del cual se reglamenta el Sistema de estacionamiento regulado transitorio en las vías públicas del Municipio de Bucaramanga", afecta el marco fiscal de mediano plazo en forma positiva por cuanto se proyecta generar un ingreso promedio mensual de \$123.888.269 y a su vez afecta el gasto de inversión en la misma cuantía.

Se expide en Bucaramanga, a los veintiocho (28) días del mes de junio del año dos mil diecisiete (2017).


OLGA PATRICIA CHACON ARIAS
Secretaria de Hacienda


JASMIN MANTILLA LEON
Profesional Especializada



Calle 35 N° 10 - 43 Centro Administrativo, Edificio Fase I
Carrera 11 N° 34 - 52, Edificio Fase II
Conmutador: (57-7) 6337000 Fax 6521777
Página Web: www.bucaramanga.gov.co
Código Postal: 680006
Bucaramanga, Departamento de Santander, Colombia