DOCUMENTO DE CONDICIONES TECNICAS PARA LA CONSTRUCCIÓN, IMPLEMENTACIÓN Y PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SONSÒN ANTIOQUIA, A TRAVÉS DE UN CONTRATO DE CONCESIÓN

TABLA DE CONTENIDO DEL DOCUMENTO DE CONDICIONES TECNICAS PARA LA CONSTRUCCIÒN, IMPLEMENTACIÓN Y PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO EN SONSÒN ANTIOQUIA, A TRAVÉS DE UN CONTRATO DE CONCESIÓN.

Capítulo I: ESTUDIO TÉCNICO 3

A. Generalidades 3

B. Movilidad y capacidad vial 6

C. Servicio público de transporte 7

D. Velocidades y señalética necesaria 8

E. Parqueaderos identificados para el estudio técnico 8

F. Planta de personal existente 9

Capítulo II: ANÁLISIS NORMATIVO Y JURISPRUDENCIAL DEL APROVECHAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LAS ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO 10

A. Respecto de normas de rango constitucional que sirvieron de base para el presente estudio técnico y el futuro contrato de concesión 11

B. Respecto de normas de carácter legal que sirvieron de base para el presente estudio técnico 13

Respecto de la jurisprudencia aplicable para el futuro contrato de concesión respecto de la prevención de daño antijurídico en torno a las causales de nulidad del contrato en virtud de la Ley 80 de 1993 14

Capítulo III: GLOSARIO 28

Capítulo IV: MARCO FISCAL DEL ACUERDO MUNICIPAL 020 DE 2025 30

Capítulo V: REFERENCIA A LAS TARIFAS DE ESPACIO PUBLICO APROVECHABLE 31

A. Sistema de tarifas para las Zonas de Estacionamiento Regulado 32

B. Forma de cobro de Zonas de Estacionamiento Regulado 33

Capítulo VI: INVENTARIO DE ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO A CONSTRUIR, IMPLEMENTAR Y PRESTAR UN ADECUADO SERVICIO 33

Capítulo VII: COMPONENTES TÉCNICOS MÍNIMOS NECESARIOS PARA LA EJECUCIÓN DEL FUTURO CONTRATO DE CONCESIÓN 41

A. Destinación y administración de los recursos producto de la prestación del servicio de Zonas de Estacionamiento Regulado 41

B. Señalización Vial y disposiciones municipales frente al tráfico en las Zonas de Estacionamiento Regulado 41

C. Actividades en Zonas Escolares donde confluyen Zonas de Estacionamiento Regulado 44

D. Actividades tendientes a suministro de señales con disposiciones obligatorias en Zonas de Estacionamiento Regulado 46

E. Actividades tendientes a la implementación de las Zonas de Estacionamiento Regulado mediante infraestructura tecnológica y software aplicable. 46

1) Descripción General 47

2) Plataformas Soportadas 47

3) Enrolamiento de Usuarios (Biométrico + Documento) 47

4) Wallet Digital y Canales de Pago 47

5) Mapa Interactivo y Disponibilidad en Tiempo Real 48

6) Tarificación y Reglas de Negocio 48

8) Panel de Gestión para Operador Municipal 48

9) Operación de Corresponsales y Kioscos 48

10) Verificación en Vía 49

11) Conciliación, Contabilidad y Antifraude 49

12) KPIs y SLAs 49

13) Seguridad y Cumplimiento Normativo (Colombia) 49

14) Arquitectura Técnica y Stack Propuesto 50

15) Operación, Continuidad y Modo Offline 50

16) Señalización y Código QR en Vía 51

18) Flujos Clave del Usuario y Operación 51

F. Espacios en los que no operarán las Zonas de Estacionamiento Regulado 51

G. Días y Horarios de funcionamiento de las Zonas de Estacionamiento Regulado 52

Anexo No. 01 – TARIFAS EN ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO O ESPACIO PÚBLICO HABILITADOS PARA ELLO POR LA ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL..... 52

Capítulo I: ESTUDIO TÉCNICO

A. Generalidades

El Municipio de Sonsón Antioquia cuenta con importantes documentos para la planificación y también para el tratamiento de las políticas en torno al espacio público del municipio, entre ellos, se tiene el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Sonsón – PEMP y el Plan básico de ordenamiento territorial, con estos instrumentos, se permite visualizar y definir escenarios futuros para el desarrollo del municipio.

En el PEMP numeral "***3.5 Propuesta de medidas para mejorar la movilidad, accesibilidad y estacionamiento en el centro histórico***" se logra identificar el problema de congestión vehicular por la falta de lugares autorizados para aparcar, así:

> *"Como se identificó en el diagnóstico, apoyados en los diferentes recorridos de campo y socializaciones realizadas, existen problemáticas particulares de todos los actores viales no solo a nivel vehicular (vehículos y camiones) sino también considerando los actores más vulnerables, como los son los peatones y ciclistas. Se resalta principalmente la dificultad de accesibilidad al espacio público por la falta de rebajes y/o rampas para personas con movilidad reducida. Igualmente la congestión vehicular y demoras provocadas, en la mayoría de los casos, por vehículos mal estacionados sobre vía pública o en zonas no autorizadas para el cargue y descargue de mercancías. Con esto se afecta de manera directa la normal operación de la red vial, ofreciendo a los usuarios finales demoras y tiempos de viaje, que se ven afectados principalmente por la deficiencia en el control o medidas de gobernanza que ayuden a facilitar los flujos de las personas dentro del área en estudio.*

Cabe resaltar que en el Perfil de proyecto – Implementación de zonas de estacionamiento regulado en el centro histórico, se diagnosticó:

> *"En el diagnóstico se constató que, dados los usos del suelo actuales en cuanto al comercio y servicios, los dos nodos principales que recogen las dinámicas de movilidad del municipio son el parque principal Ruiz y Zapata y la plaza de Henao, donde se sitúa la galería o mercado cubierto. En estos dos nodos se concentra la mayor cantidad de viajes, por lo que es donde se presenta mayor parqueo sobre la vía pública. Esto va acompañado del uso de zonas no autorizadas para el cargue y descargue, además del uso prolongado, por parte de particulares, de las zonas de parqueo autorizadas, lo que trae consigo el parqueo en zonas no autorizadas sobre las vías circundantes a estos dos nodos. Por ese mal uso y no regulación de la infraestructura existente, se afecta la libre movilidad de otros vehículos y se generan grandes congestiones. Luego de las verificaciones en campo se determinó el déficit de celdas de parqueo en los dos nodos que se expresa en la siguiente tabla.*

Tabla 6. Resumen del déficit de celdas de parqueo en los nodos principales

Nodo	***Déficit de celdas de parqueo***
Parque Ruiz y Zapata	*Henao 42 celdas vehículos y 45 celdas motos*
Plaza de Henao	*23 celdas vehículos y 30 celdas motos*

Fuente: Equipo técnico ajuste del PEMP, 2023.

> *Con el propósito de responder a estas necesidades se proponen seis (6) zonas de regulado sobre vía pública, atendiendo a condiciones de cercanía y atractivo para los usuarios, al igual que a las condiciones de la infraestructura existente, es decir que se cuente con los anchos de vía requeridos para la implementación de estas celdas".*

Véase que en el Municipio de Sonsón se pueden identificar 30 atractivos turísticos construidos, los cuales se distribuyen dentro del patrimonio arquitectónico del Municipio, como es el caso de los Hoteles Tahami, Páramo, Centro de Bienestar del Anciano, Casa de la Juventud, el Palacio Episcopal, La Cárcel Municipal, el Teatro, el Parque Principal Ruiz y

Zapata, el Cementerio, Parque la Valvanera, La Capilla, y el Parque de la Virgen del Carmen, la Alcaldía Municipal entre otros.

Además, el Municipio cuenta con seis (06) museos a saber: La Casa de los Abuelos, el Museo Rómulo Carvajal, Cementerio San José. Museo la Jonda y Museo Tiberio Salazar y Herrera.

Existen también algunos lugares arqueológicos, donde se han podido encontrar restos humanos, tumbas Indígenas, algunas vasijas en las Veredas Alto de Sabanas, Llanadas, Llanadas Santa Clara, Cartagena, Sirgua, La Loma, Los Medios.

En torno a lo anterior, la creación de Zonas de Estacionamiento Regulado, permiten la interacción entre el aprovechamiento del espacio público y las diversas fuentes de economía que existen en el municipio, entre ellas, el comercio y el turismo, sin que se excluyan otras que también son importantes.

Ahora bien, la UNGRD, define al PBOT aprobado mediante Acuerdo Municipal No. 30 del 2001. De la siguiente manera:

> *"El esquema de ordenamiento territorial contempla tres (3) componentes: El Componente General constituido por los objetivos, estrategias y contenidos estructurales de largo plazo. Permite visualizar y definir escenarios futuros para el desarrollo del municipio. El componente Urbano con la zonificación y definición de usos, acciones y normas para encauzar y administrar el desarrollo físico urbano. Este componente es un instrumento para la administración del espacio físico tanto urbano como de expansión urbana, integra las políticas de mediano y corto plazo del municipio. El componente rural con la zonificación y definición de usos y normas para orientar y garantizar la adecuada interacción entre los asentamientos rurales y la cabecera municipal, así como la conveniente utilización del suelo.*

A la fecha, la infraestructura vial existente, es compatible con la pretensión de la construcción de Zonas de Estacionamiento Regulado, en aras de que estas últimas, contribuyan a disminuir los niveles de congestión de las vías, garanticen la seguridad de los vehículos estacionados y aseguren la infraestructura vial incluyente para personas con movilidad reducida.

En vista de lo anterior, se hará un análisis de las siguientes variables que hacen parte del presente documento y otras fuentes de información oficiales.

Por último, el presente estudio técnico obedece al ejercicio desarrollado por la Inspección de Tránsito y Transporte Municipal de Sonsón – Antioquia, la cual está adscrita a la Alcaldía Municipal de Sonsón – Antioquia, encargada del manejo y cumplimiento de las normas de tránsito en el Municipio.

B. Movilidad y capacidad vial

Según el Acuerdo Municipal No. 30 del 2001 "PBOT", el estado actual de las vías es el siguiente:

> *"**Material y estado de las vías:** la longitud total de la red vial urbana es de aproximadamente peatonal, 4 Km. (14.81%) son de uso exclusivamente peatonal, 4.22 Km. (14.81%) son vías en construcción: están trazadas, pero aún no están totalmente adecuadas para el tránsito de vehículos y 18.78% Km. (el 69.56%) son vías Vehiculares. La mayoría de las vías de las vías están construidas en pavimento (asfalto), que es el material de acabado que muestra mayor deterioro; por el contrario, las vías en concreto presentan mejor estado.*
>
> *Los barrios periféricos a la zona central tienen también un trazado vial bien demarcado (excepto en la cabaña), conservando secciones de vías estrechas, salvo en los barrios buenos aires y la avenida al cementerio, en estos sectores predominan las vías engramadas. El acabado de la red vial es muy variado y puede ser mixto en una misma vía, dificultando la circulación y la adecuación de esta. Es una lástima que no se hayan conservado las vías en piedra, de gran valor urbanístico y funcional especialmente en aquellas vías de fuertes pendientes, por otra parte, hay muchas vías de fuentes pendientes. Por otra parte, hay muchas vías en grama, en tierra o en afirmado, sin ningún tipo de adecuación en la nivelación del terreno o en el drenaje; razón por la cual el agua lluvia lava el material y produce surcos, haciéndolas intransitables. El estado de la vía se determina según el trazado, el material de acabado, las obras de drenaje y las posibilidades de transitabilidad de vehículos, animales y peatones, sobre la calzada y el andén de la misma Los ejes viales donde predomina el mal estado son: las carrera 7, 3 y 5 y las calles 2, 6, 7 y 9. En general puede decirse que en la infraestructura vial de la cabecera municipal, predomina el mal estado de las vías y es poco el mantenimiento que se les daba.*
>
> *La plaza, la plazuela, y las vías principales son las más afectadas ya que presentan un tráfico más alto de los vehículos pesados y con mayor frecuencia. La administración municipal adelanta, actualmente principales que presentan mayor*

deterioro. En conclusión, de la longitud total de la red vial urbana, solamente el 22.51% (6.078 metros) tienen un material de rodadura adecuado (concreto, pavimento o adoquín) y presentan buen estado".

El **PLAN DE DESARROLLO TERRITORIAL SONSÓN ANTIOQUIA 2024 – 2027**, permite una visualización actualizada frente a la conformación y el estado de la malla vial urbana, de la siguiente manera:

"La conformación de la malla vial que tiene la cabecera urbana de Sonsón tiene una extensión de 34.978 m2, en su mayor parte posee una capa de rodadura de pavimento rígido, en buen estado, con uniformidad, señalización y andenes funcionales. Con relación a su estado actual se encuentran 189 vías en buen estado, 60 en regular y 55 en mal estado.

(...)

En cuanto a la red vial urbana, aunque la mayoría de las vías se encuentran en buen estado esta condición desmejora a medida que se va alejando del parque principal hacia las zonas de la periferia del centro donde se evidencia el desgaste y el deterioro de la superficie a raíz del tránsito, la falta de obras complementaria y una definición poco clara de la sección vial, existiendo incluso vías inconclusas o con superficie de rodadura de afirmado o no existentes (...)"

C. Servicio público de transporte

Al municipio de Sonsón Antioquia, se accede a través de vías terrestres, para ello, el municipio cuenta con disponibilidad de transporte terrestre en buses de servicio público, con la ruta por la vía Las Palmas desde la ciudad de Medellín hacia el sur oriente, saliendo desde las terminales del norte y del sur. Los buses salen con un intervalo de 1 hora cada uno. También cuenta con servicio de taxi puerta a puerta. Actualmente, Las empresas de transporte que prestan en esta ruta el servicio son:

- **Expreso Medellín Sonsón Argelia LTDA**. Terminal Norte-Teléfono (+57) 4 4364385- (+57) 4 3613121
- **SOTRANSODA** Terminal Norte-Teléfono (+57) 4 2577544
- **SOTRANSODA** Terminal Sur-Teléfono (+57) 4 3612000

También, se cuenta con transporte público desde la zona rural, el cual es prestado por carros 4*4, "chivas", "buses escalera" y motocarros, además, de la utilización de motos como medio de transporte.

Todos estos actores viales, confluyen en las zonas principales del municipio, en las cuales se plantea la construcción de Zonas de Estacionamiento Regulado para que mejore la movilidad y a la vez no se prohíba la permanencia de estos actores viales.

D. Velocidades y señalética necesaria

En este aspecto, como quiera que las Zonas de Estacionamiento Regulado corresponden a una infraestructura de uso público, se debe tener en cuenta que, al momento de la construcción de las mismas, se debe contar como mínimo con las señales de reducción de velocidad a 20 km/hra, de indicación de una Zona de Estacionamiento Regulado y la respectiva señal a nivel de piso frente a la indicación de rampa para personas con movilidad reducida.

E. Parqueaderos identificados para el estudio técnico

Para el presente estudio técnico, se analizó la existencia de parqueaderos públicos y privados en zonas cercanas a las futuras Zonas de Estacionamiento Regulado, arrojando el siguiente resultado:

Se identificó un total de tres (03) parqueaderos cercanos al parque principal, como se identifica a continuación:

Tabla 1- PARQUEADEROS CERCANOS AL PARQUE PRINCIPAL[1]

UBICACIÓN	NOMBRE	CANTIDAD VEHÍCULOS	CANTIDAD MOTOS
Calle 7 entre carreras 4 y 5		20	
Calle 8 entre carreras 5 y 6	Parqueadero la octava	50	30
Carrera 6 entre calles 3 y 4	Huevero	10	
TOTAL		80	30

Ante la escasa oferta de parqueaderos debido a su mínima capacidad y el incremento constante de la demanda de lugares para estacionar, actualmente se está generando un

[1] Fuente: Inspección de Tránsito y Transporte Municipal de Sonsón – Antioquia.

fenómeno de estacionamiento en vías públicas que no cuentan con la debida infraestructura para soportar dicho fenómeno, generando así problemas de movilidad asociados a la detención o lentitud del flujo vehicular, invasión de zonas comunes, zonas dispuestas para personas con movilidad reducida, e incluso afectación por falta de regulación al ingreso de edificios de interés común como lo son la alcaldía municipal, el colegio y la biblioteca municipal.

Prueba de lo anterior, es que de acuerdo con el informe de las multas de tránsito impuestas durante los últimos cinco (05) años por estacionar en lugar prohibido, esto es la infracción **C02,** desde enero del año 2020 al 31 de enero de 2025 se han impuesto 761 comparendos[2].

F. Planta de personal existente

Los comparendos mencionados anteriormente, han sido impuestos por los agentes de tránsito que integran la planta de personal de la Inspección de Tránsito y Transporte Municipal, la cual, a la fecha se encuentra constituida por las siguientes personas:

Tabla 2 - PLANTA DE PERSONAL EXISTENTE[3]

	NOMBRE	CARGO	MODALIDAD	FECHA EN QUE FINALIZA VINCULACION
1	Fernando Darío Buchelly Charry	Agente de Tránsito	Provisionalidad	
2	Gloria Patricia Ramírez López	Agente de Tránsito	Provisionalidad	
3	Sergio Escobar Montoya	Agente de Tránsito	Provisionalidad	
4	Andrés Felipe Delgado Betancur	Agente de Tránsito	Provisionalidad	
5	Diana María Blandón Betancur	Agente de Tránsito	Provisionalidad	
6	Santiago Toro	Agente de Tránsito	Provisionalidad	
7	Ingrid Yeraldin Sánchez Valencia	Agente de Tránsito	Prestación de servicios	31 DE DICIEMBRE DE 2025

[2] Fuente: Inspección de Tránsito y Transporte Municipal de Sonsón – Antioquia.
[3] Fuente: Inspección de Tránsito y Transporte Municipal de Sonsón – Antioquia.

Capítulo II: ANÁLISIS NORMATIVO Y JURISPRUDENCIAL DEL APROVECHAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LAS ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO

Es importante tener en cuenta que a nivel nacional no existe reglamentación del Programa de Zonas de Estacionamiento Regulado. No obstante, el artículo 7° de la Ley 9 de 1989, otorgó a los municipios y a la Intendencia Especial de San Andrés y Providencia las siguientes potestades:

> *"Artículo 7°.- Los municipios y la Intendencia Especial de San Andrés y Providencia podrán crear de acuerdo con su organización legal, entidades que serán responsables de administrar, desarrollar, mantener y apoyar financieramente el espacio público, el patrimonio inmobiliario y las áreas de cesión obligatoria para vías, zonas verdes y servicios comunales. Así mismo, podrán contratar con entidades privadas la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de los bienes anteriores. (...)"*

En otros términos, los municipios se encuentran facultados para contratar con particulares la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico del espacio público, el patrimonio inmobiliario y/o las áreas de cesión obligatoria para vías, zonas verdes y servicios comunales[4].

El artículo 28 de la Ley 105 de 1993. Indica:

> *"Artículo 2° Los Alcaldes reglamentarán él funcionamiento de los garajes o aparcaderos, señalarán en que zonas pueden operar y fijarán los precios o tarifas máximas que pueden cobrar por la prestación de sus servicios, habida cuenta de la categoría de los mismos y de las condiciones y necesidades locales De acuerdo con la gravedad de la infracción, la violación de los reglamentos que expidan los Alcaldes serán sancionadas por estos mismos o por los Inspectores de Policía con las siguientes sanciones: (...)"*

Para finalizar, respecto a la explotación de zonas de uso público como lo son en este caso las Zonas de Estacionamiento Regulado, el Consejo de Estado ha expresado la legalidad en la celebración de contratos de concesión de estas zonas. En este sentido se cita el siguiente

[4] Radicado MT No.: 20201340450431 del Ministerio de Transporte.

fragmento de la Sentencia del 24 de marzo de 2011 proferida por la Subsección C de la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado:

> *"El sistema Distrital de Estacionamiento autorizado en vía pública denominado "Zona Azules" en el Centro Internacional Tequendama, fueron autorizadas legalmente como parte del mencionado proyecto arquitectónico mediante normas distritales que no riñen con las normas de superior jerarquía como lo son el Acuerdo 34 del 18 de diciembre de 1991, expedido por el Concejo de Bogotá, a través del cual se otorgan facultades para implementar el sistema de estacionamiento denominado "ZONAS AZULES" y se autoriza la celebración del contrato de concesión; la Ley 9 de 1989 y la Ley 80 de 1993; normas que no son contradictorias sino que son armónicas entre sí y permiten la explotación de zonas de uso público por parte del Distrito, lo cual lleva a concluir que el funcionamiento y explotación de la zonas de estacionamiento se hizo conforme a la ley."*[5]

En consecuencia, se concluye que el aprovechamiento económico de las Zonas de Estacionamiento Regulado puede ser entregado a particulares mediante concesión una vez agotado el debido proceso contractual de licitación pública.

A. Respecto de normas de rango constitucional que sirvieron de base para el presente estudio técnico y el futuro contrato de concesión

El Artículo 82 de la Constitución Política de 1991, establece como deber del Estado, la protección y destinación del espacio público, cuando dispone:

> "*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*".

El Artículo 287 de la Constitución Política de 1991, dispone para las entidades territoriales lo siguiente:

---

[5] Sentencia del 24 de marzo de 2011 proferida por la Subsección C de la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado. Exp.25000232600019960308001. Rad.20185. CP: Olga Melida Valle de la Hoz. Criterio de legalidad reiterado en Sentencia de 28 de septiembre de 2012 proferida por la Subsección B de la Sección Tercera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado. Exp. 17204. CP: Danilo Rojas Betancourth.

"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 (...)"

El Artículo 313 de la Constitución Política de 1991, en sus numerales primero, segundo, cuarto y quinto, estipula que corresponde a los Concejos:

"1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio. 2. Adoptar los correspondientes planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas. (...) 4. Votar de conformidad con la Constitución y la ley, los tributos y los gastos locales, 5. Dictar las normas orgánicas del presupuesto y expedir anualmente el presupuesto de rentas y gastos".

Ahora bien, el numeral tercero y quinto del Artículo 315 de la Constitución Política de 1991, dispone que le corresponde al alcalde:

"(...) 3. Dirigir la acción administrativa del Municipio; asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo. (...) 5. Presentar oportunamente al Concejo los proyectos de acuerdo sobre planes y programas de desarrollo económico y social, obras públicas, presupuesto anual de rentas y gastos y los demás que estime convenientes para la buena marcha del municipio."

El artículo 338, de la Constitución Política, dispuso que:

"(...) 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.".

B. Respecto de normas de carácter legal que sirvieron de base para el presente estudio técnico

En el artículo 6° de la Ley 1551 de 2012 (el cual modificó el Art. 3 de la Ley 136 de 1994), se establecieron las funciones de los Municipios, dentro de las cuales se encuentra:

> *"Administrar los asuntos municipales y prestar los servicios públicos que determine la ley".*

En el artículo 28 de la Ley 105 de 1993, se determina que:

> *"Los Municipios, y los Distritos, podrán establecer tasas por el derecho de parqueo sobre las Vías públicas e impuestos que desestimulen el acceso de los vehículos particulares a los centros de las ciudades."*

El artículo 28 de la Ley 105 de 1993, debe ser concordado con el artículo 33 de la ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 174 de la ley 2294 de 2023.

El artículo 3° de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, estableció como autoridades de tránsito, en el orden territorial municipal:

> *"... en su orden, El Ministro de Transporte, los Gobernadores y los alcaldes,* ***los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital. (...)*** *" Negrilla fuera de texto original.*

La Ley 769 de 2002, en el Artículo 6° parágrafo 3° inciso 2°, señaló que el Alcalde como primera autoridad municipal, le corresponde:

> *"(...) 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".*

La Ley 769 de 2002, en su artículo 7°, consagra que el Alcalde como autoridad de tránsito y la Dirección de Tránsito del municipio, deberá velar, por:

> *"(...) 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".*

Ahora, la Ley 769 de 2002, en su artículo 75, se refiere al estacionamiento de vehículos de manera transitoria, así:

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

La Ley 769 de 2002, en su artículo 119, establece la jurisdicción y facultades de las autoridades de tránsito (Alcalde y organismo de tránsito municipal), en los siguientes términos:

> "(…) *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".*

La Ley 1682 de 2013, adoptó medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte, señalando en el artículo 4° numeral 10, lo siguiente:

> *"... Integración de la infraestructura de transporte. La infraestructura de transporte está integrada, entre otros por: (...) 10. La infraestructura urbana que soporta sistemas de transporte público, sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público y sistemas integrados de transporte público;* ***el espacio público*** *que lo conforman andenes, separadores, zonas verdes, áreas de control ambiental,* ***áreas de parqueo ocasional,*** *así como ciclorrutas, paraderos, terminales, estaciones y plataformas tecnológicas. (...)" negrilla fuera de texto original.*

Respecto de la jurisprudencia aplicable para el futuro contrato de concesión respecto de la prevención de daño antijurídico en torno a las causales de nulidad del contrato en virtud de la Ley 80 de 1993

En sentencia con radicado No. **25000-23-26-000-1996-03324-01(17204)** de fecha veintiocho (28) de septiembre de dos mil doce (2012), la **SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA, SUBSECCIÓN B, Consejero ponente:** DANILO ROJAS BETANCOURTH, **Actor:** PERSONERÍA DE SANTAFÉ DE BOGOTÁ D.C. y **Demandado:** FONDO DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL DE LA

SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE SANTAFÉ DE BOGOTÁ – FONDATT, **Referencia:** ACCIÓN DE CONTROVERSIAS CONTRACTUALES. Se abordaron los Derechos sobre el espacio público en el siguiente sentido:

"Derechos sobre el espacio público

26. Al respecto, se observa que la Constitución Política consagra el dominio del Estado sobre diversos bienes de naturaleza pública, al disponer en primer lugar, que el subsuelo, el mar territorial, la zona contigua, la plataforma continental, la zona económica exclusiva, el espacio aéreo, el segmento de la órbita geoestacionaria, el espectro electromagnético y el espacio donde actúa, hacen parte de Colombia (art. 101); que el territorio con los bienes públicos que de él forman parte, pertenecen a la Nación (art. 102) y que el Estado es propietario del subsuelo y de los recursos naturales no renovables (artículo 332).

27. En relación con los bienes públicos, se observa que el Código Civil en su artículo 674, dispone que "Se llaman bienes de la Unión aquellos cuyo dominio pertenece a la república", aclarando que "Si además su uso pertenece a todos los habitantes de un territorio, como el de calles, plazas, puentes y caminos, se llaman bienes de la Unión de uso público o bienes públicos del territorio", pero si su uso no pertenece generalmente a los habitantes, se llaman bienes de la Unión o bienes fiscales. Es decir que existe una clasificación general de los bienes públicos: bienes de uso público y bienes fiscales, siendo estos últimos, aquellos respecto de los cuales las entidades estatales ejercen un derecho real de dominio como el que un particular puede ejercer sobre un bien de su propiedad y hacen parte de su propio patrimonio.

28. En cambio la relación del Estado con los bienes de uso público es especial y diferente, puesto que no implica un derecho real, absoluto, de disposición respecto de ellos, sino que se trata más bien de una especie de administración que le corresponde ejercer sobre los mismos, con la finalidad última de la satisfacción del interés general a través de su adecuada utilización, en lo que ha sido dado en llamar un dominio eminente, del que el Estado es titular en relación con dichos bienes de uso público. Esta forma de dominio implica que respecto de ellos no cabe ejercer los atributos propios del derecho de propiedad (utendi, fruendi y abutendi) ni ello envuelve algún significado de índole patrimonial, ya que se trata más bien del cumplimiento de una especie de derecho de guarda, tuición o supervigilancia, mediante la reglamentación de su uso [6].

[6] Velásquez Jaramillo, Luis Guillermo; *"Bienes"*. Librería Jurídica Comlibros Ltda., Medellín, 10ª ed., 2006, p. 62.

29. La Constitución Política le brinda una protección especial al espacio público, al consagrarlo dentro de los derechos colectivos y del ambiente –Título II, Capítulo III- y disponer que es deber del Estado velar por la protección de su integridad y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular y que por lo tanto, las entidades públicas deberán regular la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común (art. 82) y así mismo, al disponer en la regulación de los derechos sociales, económicos y culturales –Título II, Capítulo II-, que los bienes de uso público – especie del espacio público- son inalienables, imprescriptibles e inembargables (art. 63).

30. La Corte Constitucional se refirió a las distintas clases de bienes estatales y en lo que tiene que ver específicamente con el espacio público y los bienes de uso público, manifestó:

> ***c. Bienes de dominio público.***
>
> *Existe un tercer grupo de propiedad, normalmente estatal y excepcionalmente privada, que se distingue no por su titularidad sino por su afectación al dominio público, por motivos de interés general (CP art. 1º), relacionadas con la riqueza cultural nacional, el uso público y el espacio público.*
>
> *Los bienes que deben comprenderse en el dominio público se determinan no sólo por las leyes que califican una cosa o un bien como de dominio público; además es necesario que concurra el elemento del **destino** o de la **afectación** del bien a una finalidad pública; es decir, a un uso o a un servicio público o al fomento de la riqueza nacional, variedades de la afectación que, a su vez, determinan la clasificación de los bienes de dominio público[2].*
>
> *La teoría de la afectación de los bienes de dominio público fue introducida por el legislador colombiano en el artículo 148 del Decreto 222 de 1983.*
>
> *(...)*
>
> ***c.2. Bienes afectados al uso público.***
>
> *Esta categoría la integran en primer lugar, los bienes de dominio público por naturaleza, definidos en la ley como aquellos que reúnen determinadas*

[2] *"Cfr, PARADA, Ramón. Derecho Administrativo, Tomo III, Bienes públicos, Derecho urbanístico. Editorial Marcial Pons, cuarta edición. Madrid. 1.991, pág 43 y ss "El criterio de la afectación como definidor del dominio público. Bienes que comprende".*

condiciones físicas, como los ríos, torrentes, playas marítimas y fluviales, radas, entre otros y también los que siendo obra del hombre, están afectados al uso público en forma directa como los caminos, canales, puertos, puentes y demás obras públicas de aprovechamiento o utilización generales cuya conservación y cuidado sean de competencia de las autoridades locales.

La enumeración que antecede no debe entenderse cerrada, sino ejemplificativa y abierta, dado que en la ley 9ª de 1.984 y en el Código Civil se refieren a otros bienes análogos de aprovechamiento y utilización generales.

*Los **bienes de uso público del Estado**, tienen como característica ser **inalienables, imprescriptibles e inembargables** (artículo 63 de la Constitución Política).*

a) Inalienables: significa que no se pueden negociar, esto es, vender, donar, permutar, etc.

b) Inembargables: esta característica se desprende de la anterior, pues los bienes de las entidades administrativas no pueden ser objeto de gravámenes hipotecarios, embargos o apremios.

c) Imprescriptibles: la defensa de la integridad del dominio público frente a usurpaciones de los particulares, que, aplicándoles el régimen común, terminarían por imponerse por el transcurso del tiempo, se ha intentado encontrar, en todas las épocas, con la formulación del dogma de la imprescriptibilidad de tales bienes. Es contrario a la lógica que bienes que están destinados al uso público de los habitantes puedan ser asiento de derechos privados, es decir, que al lado del uso público pueda prosperar la propiedad particular de alguno o algunos de los asociados.

c.3. Bienes afectados al espacio público.

*La definición de los bienes del Estado destinados al uso público se encuentra en el artículo 9° de la Ley 9ª de 1.989 que determina que los bienes de uso público hacen parte del concepto general de **espacio público.** Pero este concepto no es exclusivo de estos bienes, sino que abarca además bienes particulares que por su naturaleza, su uso o afectación están destinados a la satisfacción de*

necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes. Luego el espacio público es el género y el uso público, la especie. Aquél concepto subsume a éste (...)[7].

31. Antes de la Constitución Política de 1991, fue el legislador quien en primer lugar se refirió al espacio público en la Ley 9ª de 1989, "por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones"[8]*, el cual definió en su artículo 5° en los siguientes términos:*

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

32. Por su parte, el artículo 6° de dicha ley, ya disponía que "[e]l destino de los bienes de uso público incluidos en el espacio público de las áreas urbanas y suburbanas no podrá ser variado sino por los concejos (...) por iniciativa del alcalde (...), siempre y cuando sean

---

[7] Corte Constitucional, sentencia T-566 del 23 de octubre de 1992, M.P. Alejandro Martínez Caballero.
[8] Esta ley fue modificada por la Ley 388 del 18 de julio de 1997, publicada en el Diario Oficial n.° 43.091.

canjeados por otros de características equivalentes" y de acuerdo con el artículo 7º, "los municipios (...) podrán crear de acuerdo con su organización legal, entidades que serán responsables de administrar, desarrollar, mantener y apoyar financieramente el espacio público, el patrimonio inmobiliario y las áreas de cesión obligatoria para vías, zonas verdes y servicios comunales. Así mismo, podrán contratar con entidades privadas la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de los bienes anteriores".

*33. Según el numeral 12 del artículo 93 del Decreto-ley 1333 de 1986, Código de Régimen Municipal[9], es atribución legal de los concejos municipales, entre otras, la de disponer lo conveniente acerca de la manera como debe hacerse uso de los terrenos comunales de los municipios y el artículo 33 de la Ley 136 de 1994, "**por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios",** establece que en relación con los usos del suelo las decisiones, en todo caso, deberán ser aprobadas por el concejo municipal[10]. Actualmente, el artículo 313 de la Constitución Política, les atribuye a los concejos municipales la competencia exclusiva para efectuar la reglamentación de los usos del suelo (ord. 7º)[11].*

34. El Consejo de Estado se ha pronunciado sobre esta competencia exclusiva de los concejos municipales en materia de regulación y disposición de los usos del suelo en sus respectivas circunscripciones territoriales, manifestando:

> *Facultad regulatoria[12], que involucra el concepto de espacio público y que se ejerce como una "atribución propia"[13] de los concejos municipales, tiene, pues,*

---

[9] Este código fue modificado por la Ley 1447 del 9 de junio de 2011, ***"Por la cual se desarrolla el artículo 290 de la Constitución Política de Colombia",*** **publicada en el Diario Oficial n.º 48095 de la misma fecha, en cuanto a la fijación y modificación de los límites de las entidades territoriales y por la Ley 1551 del 6 de julio de 2012,** *"Por la cual se dictan normas para modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios", publicada en el Diario Oficial* ***n.o*** *48483 de la misma fecha, que también modificó la Ley 136 de 1994.*

[10] Se citan estas normas legales porque eran las que se hallaban vigentes para la época de celebración del contrato objeto de la presente controversia, ya que posteriormente fue expedida la Ley 388 de 1997, *"Por la cual se modifica la Ley 9ª de 1989, y la Ley 3ª de 1991 y se dictan otras disposiciones",* publicada en el Diario Oficial n.º 43091 del 24 de julio de 1997.

[11] ***"Art. 313.*** *Corresponde a los concejos: // (...) 7. Reglamentar los usos del suelo y, dentro de los límites que fije la ley, vigilar y controlar las actividades relacionadas con la construcción y enajenación de inmuebles destinados a vivienda (...)".*

[12] [17] *"Al abordar la competencia regulatoria de los Concejos, la Corte Suprema de Justicia como juez de constitucionalidad señaló que la ley y el reglamento, siendo este el medio supletivo o apenas suplementario de la tarea reguladora de aquella, constituyen de consuno la base normativa que supedita la acción administrativa o material (CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, SALA PLENA, Sentencia de 21 de abril de 1982, MP Manuel Gaona Cruz)".*

[13] [19] *"CONSEJO DE ESTADO, SALA DE CONSULTA Y SERVICIO CIVIL, Concepto Rad. 803, 18 de marzo de 1996, C.P. Roberto Suárez Franco".*

respaldo constitucional, como que el artículo Superior se ocupa de las atribuciones de los concejos municipales, no sólo en materia de definición del marco normativo de uso de suelos, sino también en lo atinente a la regulación de zonas históricas (...).

Lo anterior indica que si bien la facultad regulatoria en materia de derechos constitucionales por principio radica de manera exclusiva en el Congreso de la República, en lo que se conoce como reserva de ley, la Constitución ha confiado a los concejos, con arreglo a la Constitución y a la ley, la tarea de regular en ciertos ámbitos el derecho colectivo del espacio público, previsto como tal por el artículo 4° de la ley 472 en consonancia con el artículo 82 Constitucional, como parte integrante de la facultad reglamentaria de los usos del suelo.

Sobre los presupuestos anteriores se ha de indicar que ese conjunto de decisiones regulatorias, por expreso mandato constitucional reiterado por el legislador, han de ser adoptadas por los concejos municipales -con arreglo a la ley-, en lo que bien podría denominarse "RESERVA DE ACUERDO", como garantía del derecho colectivo al espacio público frente a las atribuciones regulatorias residuales del alcalde respectivo, entre ellas, las de tránsito. En efecto, acorde con las normas que gobiernan la materia, a los Concejos les compete la función de adoptar el plan general de ordenamiento físico del territorio -el cual incluirá la reglamentación de los usos del suelo-; expedir el plan general de Ordenamiento Físico Territorial; adoptar los correspondientes planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas, reglamentar los usos del suelo.

Así, el ordenamiento espacial del territorio, por ministerio de la Constitución y la ley, la intervención del Estado en los usos del suelo (art. 334 C.P) y, en fin, todas las acciones urbanísticas que son materia del POT recaen de forma exclusiva y excluyente -con arreglo a lo dispuesto en la ley- en los Concejos, en tanto la destinación del espacio público que allí se define responde a la satisfacción de una necesidad colectiva, o lo que es igual, responde a una expresión nítida de la prevalencia del interés público. En otros términos, los alcaldes desempeñan tan solo un rol de ejecutores de las reglas adoptadas por los Concejos, a los cuales está reservada la facultad constitucional de fijar los criterios y pautas generales, enderezados a ordenar la vida urbana del municipio[14].

[14] Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia del 6 de octubre de 2005, expediente AP-00135-01, C.P. Ruth Stella Correa Palacio.

35. No queda duda entonces, de que la autoridad llamada a regular todo lo referente al uso de los suelos en los municipios es precisamente dicha corporación administrativa de elección popular, el concejo municipal o distrital, razón por la cual, no encuentra la Sala que resulte procedente la inaplicación que la demandante solicita en relación con el Acuerdo n.º 34 de 1991, por medio del cual el concejo distrital de Bogotá creó el sistema de estacionamiento autorizado en vía pública denominado zonas azules, como tampoco la reglamentación contenida en el Decreto Distrital 109 de 1993, puesto que eran las autoridades de esta entidad territorial las llamadas a regular lo concerniente a la utilización del espacio público, del cual hacen parte las vías.

36. Al respecto, se observa que la Sección Primera de la Corporación, en asunto similar al presente, en el que inclusive se pidió la inaplicación de normas legales[15] por contravenir las disposiciones constitucionales que garantizan la protección del espacio público, manifestó que

> *(...) el deber de velar por la destinación al uso común de los bienes integrantes del espacio público no impone, de una parte, que dicho uso sea necesariamente gratuito en todas las circunstancias y, de otra parte, que no pueda la autoridad competente reglamentar dicho uso, en cuanto se refiere al acceso de las personas, tal como sucede con el parqueo de automóviles en áreas del espacio público, conocido en la capital de la República como zonas azules, o la utilización de la playa en concesión por los empresarios turísticos, o la concesión de parques como El Salitre de Santa Fe de Bogotá, o como el cobro de peajes por la utilización de vías públicas.*
>
> *En el mismo orden de ideas, la destinación al uso común del espacio público puede ser reglamentada por la autoridad en el ejercicio de sus competencias policivas, pues esa reglamentación constituye un mecanismo para la protección de su integridad, de manera que dicho uso común puede, bajo ciertas circunstancias, ser limitado, de acuerdo con la ley y los reglamentos administrativos, sin que ello constituya violación del artículo 82 constitucional. Dicha reglamentación no significa que se le otorgue prevalencia al interés particular sobre el interés colectivo, pues ella busca que se satisfagan de la mejor manera los intereses culturales, artísticos y deportivos de la comunidad,*

[15] Artículos 12 y 69, numerales 6, del Decreto-ley 1421 de 1993, estatuto de Bogotá, que le otorgaron al Concejo Distrital la facultad de *"determinar los sistemas y métodos con base en los cuales las Juntas Administradoras Locales podrán establecer el cobro de derechos por concepto de uso del espacio público para la realización de actos culturales, deportivos recreacionales o de mercados temporales".*

mediante el uso racional de ese espacio público, evitando la ocupación permanente del mismo o la perturbación de su uso.

De otra parte, como lo indica el inciso segundo del artículo 82 constitucional, la idea de la no gratuidad no es extraña a las regulaciones sobre utilización del suelo[16].

37. Adicionalmente, se advierte que la Ley 105 de 1993[17] *dispuso en su artículo 28 que "Los municipios, y los distritos, podrán establecer tasas por el derecho de parqueo sobre las vías públicas, e impuestos que desestimulen el acceso de los vehículos particulares a los centros de las ciudades"; la Ley 9 de 1989*[18]*, en su artículo 7° estableció que los municipios pueden crear, de acuerdo con su organización legal, entidades que serán responsables de administrar, desarrollar, mantener y apoyar financieramente el espacio público, el patrimonio inmobiliario y las áreas de cesión obligatoria para vías, zonas verdes y servicios comunales y que así mismo, "(...) podrán contratar con entidades privadas las administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de los bienes anteriores" y finalmente, mediante el contrato de concesión, según lo dispuesto por el artículo 32 de la Ley 80 de 1993, lo que hacen las entidades es precisamente otorgar al concesionario, entre otros, la explotación "(...) de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario (...) a cambio de una remuneración (...)".*

38. De acuerdo con lo anterior, el contrato de concesión de zonas azules celebrado entre el FONDATT y la unión temporal SOCIEDAD TEMPORAL DE PARQUEADEROS, se celebró con fundamento en las normas legales y distritales que autorizaron y reglamentaron la creación y funcionamiento de este sistema de estacionamiento autorizado en vía pública mediante la modalidad del contrato de concesión, sin que obre en el plenario prueba alguna en relación con una finalidad distinta en su celebración, a la de dar cumplimiento a lo dispuesto en las respectivas disposiciones, con la finalidad de fomentar la utilización racional de la infraestructura y el equipo automotor en la ciudad, razón por lo cual y teniendo en cuenta la definición y descripción de este vicio invalidante, concluye la Sala,

---

[16] Sentencia del 23 de marzo de 2000, expediente 5504, C.P. Manuel S. Urueta Ayola.
[17] *"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones".*
[18] *"Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones".*

contrario a lo expuesto en la sentencia de primera instancia, que no se acreditó el cargo de desviación de poder que se adujo en la demanda.

39. Descartada la existencia de esta causal de nulidad absoluta del contrato, procede la Sala a analizar la otra que se alegó en la demanda, consistente en la celebración del contrato contra expresa prohibición constitucional o legal.

Artículo 44, numeral 2º de la Ley 80 de 1993, celebración contra expresa prohibición constitucional o legal

40. En relación con esta causal de nulidad absoluta del contrato, la jurisprudencia de la Sala se ha pronunciado en el sentido de que, para la procedencia de la misma, es necesario que el negocio jurídico haya sido suscrito a pesar de la existencia de una prohibición expresa, contenida en la Constitución, la ley o en una norma con fuerza de ley, lo que de entrada descarta la nulidad proveniente del desconocimiento de una prohibición contenida en normas jerárquicamente inferiores, tales como decretos, ordenanzas, acuerdos, etc., debiendo tratarse entonces de una disposición contenida en la Constitución Política, o que haya sido expedida directamente por el legislador o el presidente de la República en ejercicio de facultades extraordinarias, en la cual éstos de manera concreta hayan prohibido la celebración de esa clase de contratos, lo que implica así mismo, que no puede aducirse la causal mediante interpretaciones que conduzcan a deducir la existencia de la supuesta prohibición. Al respecto, ha dicho:

> *Del contenido y alcance del texto de esta norma se infiere que para que esta causal de nulidad absoluta del contrato se configure, se requieren de los siguientes presupuestos: i) La violación del régimen de prohibiciones consagrado en* ***normas constitucionales o en normas legales o en cualesquiera otras con fuerza de ley****; por lo tanto, la violación a otro tipo de normas en cuanto no tengan rango constitucional o que carezca de fuerza de ley, no genera vicio de nulidad en el contrato, tal como lo ha admitido la jurisprudencia de la Sala*[19] *y, ii) La prohibición establecida en la Constitución Política o en la Ley debe ser* ***expresa****, como también lo sostuvo la jurisprudencia en el siguiente pronunciamiento:*

[19] [1] *"Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 16 de agosto de 2006, Exp. 31480, M.P. Alier Eduardo Hernández Enríquez".*

"Hay que añadir, a fin de precisar adecuadamente el alcance del art. 44.2 de la Ley 80 de 1993, que, además de que la prohibición debe estar contenida en la Constitución o en la ley, en los términos dichos, ***la prohibición constitucional o legal ha de ser expresa****, bien en relación con i) el tipo contractual, como cuando las normas no permiten que el Estado haga donaciones a los particulares -art. 355 CP[20]-, o en relación con ii) la celebración de un contrato, dadas ciertas condiciones, como cuando no se autoriza que una concesión portuaria supere 20 años -ley 1 de 1991-, o un comodato supere 5 años -ley 9 de 1989, etc.*

De modo que no toda irregularidad o violación a la ley o a la Constitución, configura la celebración de un contrato "... ***contra expresa prohibición constitucional o legal.*** *"* ***Es necesario analizar, en cada caso concreto, el contenido de la norma, para determinar si contempla una prohibición a la celebración de un contrato o si contiene simplemente otro tipo de requisitos, cuya trasgresión o pretermisión pudiera generar la nulidad absoluta del contrato o una consecuencia diferente.***[21] *(Negrillas fuera del texto).*

Bajo esta perspectiva, se tiene que la violación a las normas constitucionales o legales, en la celebración de un contrato, acarrea como consecuencia la nulidad absoluta del contrato celebrado en tales condiciones, por cuanto toda vulneración del ordenamiento jurídico da lugar a la ilegalidad de los actos; pero no toda violación de normas constitucionales o legales en la celebración de contratos da lugar a que se configure la causal de nulidad absoluta prevista en el numeral 2ª del artículo 44 de la Ley 80 de 1993, puesto que para ello deben concurrir los dos presupuestos que fueron señalados: violación del régimen de prohibiciones y que la prohibición sea expresa o explícita.

A lo anterior se agrega que las normas que imponen sanciones o establecen prohibiciones, son de carácter taxativo y de interpretación restrictiva, por consiguiente, no cabe la aplicación de las mismas por vía de analogía.

---

[20] [2] "***Art. 355.*** *Ninguna de las ramas u órganos del poder público podrá decretar auxilios o donaciones en favor de personas naturales o jurídicas de derecho privado. El Gobierno, en los niveles nacional, departamental, distrital y municipal podrá, con recursos de los respectivos presupuestos, celebrar contratos con entidades privadas sin ánimo de lucro y de reconocida idoneidad con el fin de impulsar programas y actividades de interés público acordes con el Plan Nacional y los planes seccionales de Desarrollo. El Gobierno Nacional reglamentará la materia."*

[21] [3] *"Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 16 de agosto de 2006, Exp. 31480, M.P. Alier Eduardo Hernández Enríquez".*

Por esta razón, no resulta viable pretender la nulidad absoluta del contrato con fundamento en la causal contenida en el numeral 2ª del artículo 44 de la Ley 80 de 1993, en todos aquellos casos en los cuales se presente cualquier tipo de vulneración del ordenamiento jurídico[22].

41. Las anteriores consideraciones de la Sala obedecieron a la interpretación que se hizo del artículo 45 de la Ley 80 de 1993, el cual establece el deber de la entidad contratante de terminar el contrato mediante acto debidamente motivado siempre que se configure alguna de las causales contempladas en los numerales 1, 2 y 4 del artículo 44[23]*, para concluir, refiriéndose al evento del numeral 2º de este artículo, que la ley no le otorga tal facultad de terminación unilateral a la administración, para que la ejerza frente al incumplimiento de cualquier exigencia normativa que rodee la celebración del contrato, sino en aquellos precisos casos en los que se configure la referida causal de nulidad de celebración del contrato contra expresa prohibición constitucional o legal, en los términos explicados en las citadas providencias.*

42. En el sub-lite, el demandante adujo que con el contrato n.º 176 de 1994 se violaron prohibiciones de orden legal, pero no concretó cuáles fueron, sino que se limitó a afirmar el desconocimiento de varias disposiciones que resultaban aplicables en la celebración del negocio jurídico, lo que no es lo mismo. Y de darse tal situación, puede llegar a configurar otra causal de nulidad absoluta del contrato diferente: la celebración de un contrato con objeto ilícito, una de cuyas modalidades es precisamente la contravención de normas de derecho público[24].

43. No obstante, observa la Sala que tampoco se configuró tal causal, en la medida en que en la celebración del contrato objeto de impugnación no se dio el desconocimiento de las normas aducidas en la demanda. Según el demandante, si bien la ley de reforma urbana

---

[22] Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia del 2 de mayo de 2007, expediente 15599, C.P. Mauricio Fajardo Gómez.

[23] i) Celebración con personas incursas en causales de inhabilidad o incompatibilidad consagradas en la Constitución o la ley, ii) cuando el contrato se haya celebrado contra expresa prohibición constitucional o legal y iv) cuando se declaren nulos los actos administrativos en que se fundamenten.

[24] El artículo 44 de la Ley 80 de 1993, establece en su inciso primero que los contratos del Estado son absolutamente nulos en los casos previstos en el derecho común; de acuerdo con el artículo 1741 del Código Civil, constituye nulidad absoluta "*La nulidad producida por un objeto o causa ilícita...*"; el artículo 1519 *ibídem,* dispone que "*Hay objeto ilícito en todo lo que contraviene al derecho público de la Nación*", y el artículo 16 estipula que "*No podrán derogarse por convenios particulares las leyes en cuya observancia están interesados el orden y las buenas costumbres*". Por su parte, el artículo 899 del Código de Comercio establece los casos en los cuales será nulo absolutamente el negocio jurídico, entre ellos, "*Cuando contraría una norma imperativa, salvo que la ley disponga otra cosa*".

permitía la variación de la destinación de unos bienes afectados al servicio y disfrute público, ello debía efectuarse cumpliendo ciertos requisitos, tal y como lo dispone el artículo 6° de la Ley 9 de 1989, que exige: i) que la variación se haga por acuerdo del concejo distrital, ii) por iniciativa del alcalde mayor y iii) que los bienes sean canjeados por bienes de características equivalentes y según el demandante, en el caso del contrato acusado no se cumplieron los dos últimos requisitos.

44. Al respecto, observa la Sala que en el presente caso no se produjo la alegada variación, puesto que las vías públicas no dejaron de serlo ni cambiaron su naturaleza de bienes pertenecientes al espacio público, destinadas al uso público. Lo que implicó la celebración del contrato de concesión demandado, fue el cobro por la utilización de tales bienes, lo cual, como ya se explicó, estaba autorizado por el ordenamiento jurídico correspondiente. En consecuencia, no advierte la Sala la vulneración de las normas planteadas por el demandante y relacionadas con la naturaleza del espacio público y sus características, así como con los requisitos para la variación de su destinación.

45. En cuanto al desconocimiento de la obligación legal de obtener un concepto previo y favorable a la celebración del contrato por parte del Departamento Administrativo de Planeación Distrital de acuerdo con lo establecido por el artículo 82 del Acuerdo n.° 6 de 1990, observa la Sala que tal desconocimiento tampoco se produjo, toda vez que el concejo distrital expidió una autorización expresa a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá para entregar en concesión el Sistema de Estacionamiento autorizado en vía pública denominado "Zonas Azules", mediante el Acuerdo n.° 34 de 1991, norma especial y posterior que reguló este medio de administración del espacio público mediante la explotación de zonas de uso público, como mecanismo tendiente al fomento de la utilización racional de la infraestructura y el equipo automotor en la ciudad.

46. Así lo dedujo el Consejo de Estado en un caso idéntico al presente, en el que se demandó otro contrato de concesión de zonas azules en la ciudad de Bogotá, ocasión en la cual, la Corporación sostuvo:

> *Para la Sala no hay duda que en el asunto bajo estudio, la autorización para el aparcamiento en las vías públicas y el cobro del mismo a través de la concesión de zonas de estacionamiento denominadas "zonas azules", fue otorgada por el órgano competente (art. 7 Ley 9/89), que en este caso lo era el Concejo municipal de Bogotá, mediante el Acuerdo número 34 de 1991 y no el Departamento Administrativo de Planeación Distrital, como en forma equivocada lo dice la sentencia recurrida.*

El sistema Distrital de Estacionamiento autorizado en vía pública denominado "Zona Azules" en el Centro Internacional Tequendama, fueron autorizadas legalmente como parte del mencionado proyecto arquitectónico mediante normas distritales que no riñen con las normas de superior jerarquía como lo son el Acuerdo 34 del 18 de diciembre de 1991, expedido por el Concejo de Bogotá, a través del cual se otorgan facultades para implementar el sistema de estacionamiento denominado "ZONAS AZULES" y se autoriza la celebración del contrato de concesión; la Ley 9 de 1989 y la Ley 80 de 1993; normas que no son contradictorias sino que son armónicas entre sí y permiten la explotación de zonas de uso público por parte del Distrito, lo cual lleva a concluir que el funcionamiento y explotación de la zonas de estacionamiento se hizo conforme a la ley.

El acuerdo 6 del 8 de mayo 1990, por medio del cual se adopta el Estatuto para el Ordenamiento Físico del Distrito Especial de Bogotá y se dictan otras disposiciones, si bien es cierto que en el inciso 3 del artículo 82[25], exige el concepto previo y favorable del Departamento Administrativo de Planeación Distrital; sin embargo olvidó el a quo, que el citado acuerdo es una norma de carácter general que en nada toca con el sistema de estacionamiento autorizado denominado "ZONAS AZULES", regulado de manera especial por el Acuerdo del 18 de diciembre de 1991 expedido por el Concejo de Bogotá, este acto fue expedido expresamente para regular el tema y donde se otorgan facultades determinadas y pro tempore a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá, para entregar en concesión el Sistema de Estacionamiento autorizado en vía pública denominado "ZONAS AZULES", aplicando las normas vigentes sobre la materia.

Igualmente olvidó el juzgador de instancia, que el Acuerdo No 18 (sic) de diciembre de 1991, es posterior al Acuerdo 6 de 1990, y de conformidad con el artículo 2 de la ley 153 de 1887, la ley posterior prevalece sobre la anterior y en caso de que una ley posterior sea contraria a otra anterior, y ambas preexistentes al hecho que se juzga, se aplicará la ley posterior[26].

---

[25] [26] *"Acuerdo 6 de 1990. Art. 82. Inciso 3 "Los contratos de que trata el inciso anterior requerirán concepto previo y favorable del Departamento Administrativo de Planeación Distrital en el sentido de que se ajustan a los planes y programas adoptados con forme al presente acuerdo, a las políticas de desarrollo urbano y a las reglamentaciones urbanísticas".*

[26] Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, sentencia del 24 de marzo de 2011, expediente 20185, C.P. Olga Mélida Valle de De la

Conclusión.

47. Como corolario de las anteriores consideraciones, considera la Sala que en el presente caso no se configuró la causal de nulidad absoluta que sirvió de base al a-quo para invalidar el contrato de concesión celebrado por el FONDATT para la implementación de las zonas azules en el sector de Chapinero de la ciudad de Bogotá, ni ninguna otra de las alegadas por la parte actora, razón por la cual, la sentencia de primera instancia será revocada y en su lugar, se denegarán las pretensiones de la demanda.
(...)".

Capítulo III: GLOSARIO

Para los efectos previstos en el presente documento de condiciones técnicas, se aplicarán las definiciones contempladas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, las contenidas en el Plan Básico de Ordenamiento Territorial vigente y las siguientes:

a) Andén: Área lateral de una vía, destinada a la permanencia y al tránsito exclusivo de peatón. Deben ser continuos y a nivel (las tapas y rejillas presentes deben estar rasantes con el nivel del piso), sin generar obstáculos con los predios colindantes y las franjas de circulación deben ser tratados con materiales duros y antideslizantes.

   En las esquinas o cruces peatonales donde exista desnivel entre la calzada y la franja de andén de circulación éste se debe salvarse mediante rampa, consultar NTC 4143.

b) Área de influencia: Un perímetro de cuadras a la redonda, contiguas a cada Zona de Estacionamiento Regulado "ZER" y que en cualquier caso será claramente delimitada en el respectivo documento de regulación.

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.

Hoz. En similar sentido, Sección Tercera, Subsección B, sentencia del 27 de abril de 2012, expediente 23649, C.P. Stella Conto Díaz del Castillo.

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 anden 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 Básico 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 en vía: Área autorizada sobre la calzada, en la cual se permite el estacionamiento temporal de un vehículo.

j) Estacionamiento fuera de vía: Inmueble o espacio público habilitado para el estacionamiento de vehículos.

k) 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.

l) Parqueadero: Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos.

m) 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.

n) 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.

o) Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.

p) 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.

q) Zonas de Estacionamiento Regulado (ZER): Son las zonas destinadas para el estacionamiento de vehículos en las vías públicas de forma transitoria.

r) Construcción de ZER: Obras y servicios tendientes a crear la infraestructura necesaria para prestar el servicio de Zonas de Estacionamiento Regulado.

s) Implementación de ZER: Conjunto de bienes y servicios anexos a la infraestructura física y tecnológica necesaria para prestar el servicio de Zonas de Estacionamiento Regulado.

t) Prestación de servicio de ZER: Operación, mantenimiento físico y gestión tecnológica del servicio de Zonas de Estacionamiento Regulado.

u) ¿Qué son las zonas de Estacionamiento regulado y como se identifican?: Son espacios delimitados, y destinados para el estacionamiento de vehículos en las vías públicas con previo pago de una tarifa por su uso, fijado mediante acto administrativo. Estos espacios permiten que el espacio público tenga un uso adecuado y eficiente, reduce la congestión vehicular. Por su demarcación en el piso y la señalización, así: (imagen de señalización). Recuadro, celda o cajón de estacionamiento demarcado con pintura azul. Las señales de tránsito informativas indican el horario del servicio.

Capítulo IV: MARCO FISCAL DEL ACUERDO MUNICIPAL 020 DE 2025

La Ley 819 de 2003, en su artículo 7°, establece:

> *"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.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.

Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberán contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces".

En cumplimiento a lo establecido en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, se consideró que el impacto fiscal de la iniciativa sea nulo, puesto que se evidencia que, si bien la creación de Zonas de Estacionamiento Regulado ZER implica recursos para su implementación y operación, los mismos son cubiertos en su totalidad por la tarifa al usuario, y por ende el proyecto no necesita recursos adicionales.

Teniendo en cuenta que el objeto del proyecto de acuerdo es la creación de Zonas de Estacionamiento Regulado ZER, es preciso establecer que no se genera gasto adicional, ni reducción de ingresos que vulneren las disposiciones del artículo 7° de la ley 819 de 2003.

En conclusión, el futuro concesionario deberá tener en cuenta que los costos asociados a la construcción, implementación y prestación del servicio de las Zonas de Estacionamiento Regulado no tendrán respaldo presupuestal (Llámese Certificado de Disponibilidad Presupuestal), en consecuencia, el futuro concesionario al momento de presentar su oferta económica deberá contemplar su utilidad a partir de las tarifas que fije la Administración Municipal.

Capítulo V: REFERENCIA A LAS TARIFAS DE ESPACIO PUBLICO APROVECHABLE

Le corresponde al Municipio de Sonsón - Antioquia, a través de su organismo de Tránsito, la regulación del uso del espacio público destinado al tránsito y al transporte, y la definición de las zonas de estacionamiento regulado, previa autorización del Concejo Municipal de cada uno de ellos, así como establecer el cobro de la tasa de uso del mismo como hecho generador de tributo.

Es importante resaltar que la tarifa cumple con el sistema y el método, ya que está acorde a los principios constitucionales y tributarios, especialmente los de equidad y progresividad.

También se observa una relación costo beneficio, que es de carácter particular y coactivo, pudiéndose desprender de la fórmula la posibilidad de identificar los principios y reglas asociados a los costos, así como los procedimientos necesarios para hallar el valor.

Resulta de gran importancia propiciar espacios de estacionamientos de uso público, que permitan mayor y mejor competencia entre los operadores de estacionamientos fuera de vía y los futuros contratistas del estacionamiento en vía, además de brindarle mayores ingresos al Municipio por el control y regulación de dicha prestación de servicio, a través de la implementación de tecnología y nuevos requisitos que permitan la operación de la actividad.

Las tarifas varían de acuerdo el tipo de vehículo y el tiempo de permanencia, no se harán arrendamientos para periodos largos, por lo que, en este caso, se recomienda que el usuario pague por este concepto (mensualidad) en un parqueadero privado. Los días no son acumulables son mes calendario.

A. Sistema de tarifas para las Zonas de Estacionamiento Regulado

El sistema de tarifas para las Zonas de Estacionamiento Regulado, contemplará como mínimo los siguientes aspectos:

Automóviles: $ por hora y $ por fracción.

Motos: $ por hora y $ por fracción.

Vehículos de personas con movilidad reducida: Aplica la tarifa contemplada para automóviles.

Taxis: La espera de pasajeros en las zonas amarillas autorizadas no tendrá costo.

Si el taxi usa una zona de parqueo pago para estacionar, aplica la tarifa contemplada para automóviles.

Vehículos para el cargue y descargue: Aplica la tarifa contemplada para automóviles.

Si el vehículo usa la Zona de Estacionamiento Regulado deberá cancelar la tarifa contemplada para automóviles por cada espacio, cajón o celda de estacionamiento que utilice de acuerdo con el tamaño del vehículo.

B. Forma de cobro de Zonas de Estacionamiento Regulado

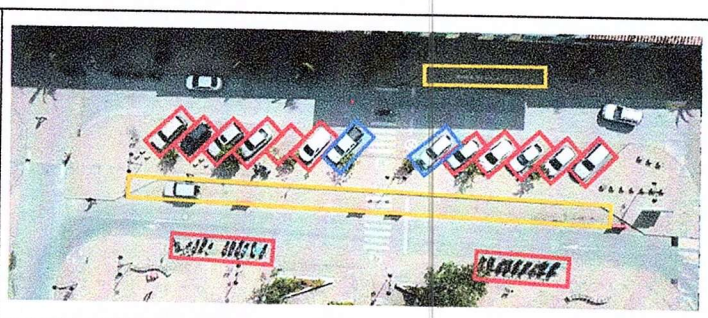
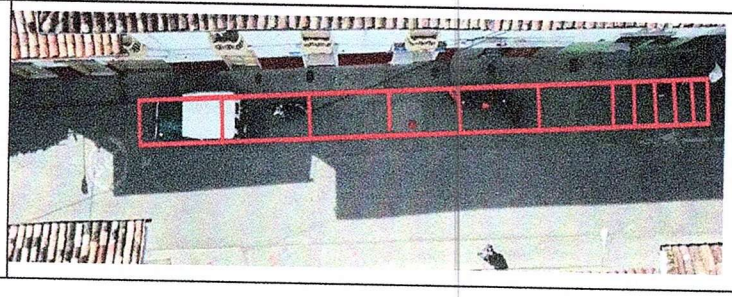
El cobro se hará por fracciones de una hora que se deben pagar anticipadamente; es decir, el usuario parquea su vehículo y paga el tiempo de estacionamiento que requiere.

Si al cumplir este tiempo requiere permanecer estacionado, debe pagar por anticipado otros 30, 60, 90 minutos o las fracciones que requiera de acuerdo con su necesidad.

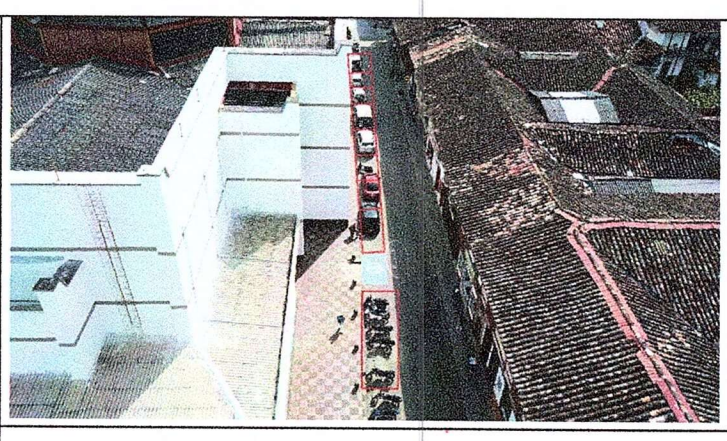
Ahora bien, las tarifas serán actualizadas conforme al Estatuto Tributario del Municipio y se fijarán con base en el Anexo No. 01 – Tarifas en Zonas de Estacionamiento Regulado o espacio público habilitados para ello por la administración municipal.

Capítulo VI: INVENTARIO DE ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO A CONSTRUIR, IMPLEMENTAR Y PRESTAR UN ADECUADO SERVICIO

El municipio de Sonsón – Antioquia, está evaluando como alternativas propias de las facultades legales que recaen exclusivamente en el Alcalde Municipal, la reglamentación y definición de las **ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO "ZER",** guardando coherencia con el perfil de proyecto – Implementación de zonas de estacionamiento regulado en el centro histórico "PEMP". En las zonas y las celdas previstas que se indican a continuación:

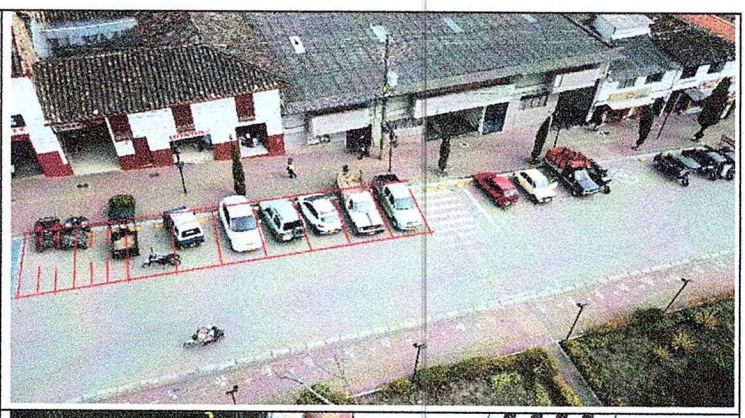
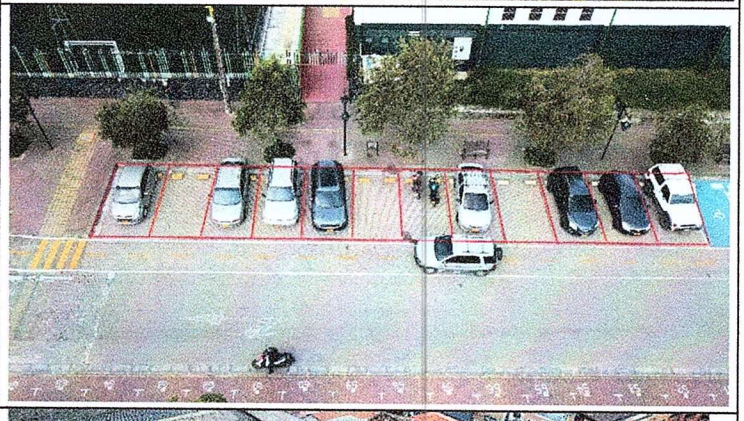
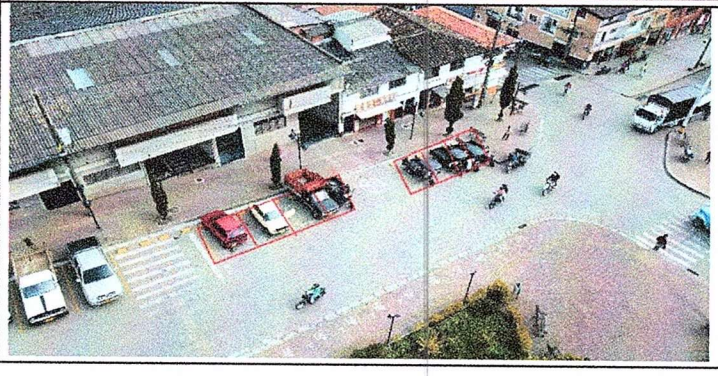
IMAGEN #1 **Bloque Celdas 1** **Plaza Principal de Sonsón** **Dirección: Calle 7 # cr 6** **Latitud 5°42'31.71"N** **Longitud 75°18'39.38"O** **-Celdas Vehículos:** 11 **-Celdas Especiales:** 2 **-Celdas Motos:** 21	
IMAGEN #2 **Bloque Celdas 2** **Plaza Principal de Sonsón** **dirección: Carrera 6 # cl 6** **Latitud 5°42'31.84"N** **Longitud 75°18'38.40"O** **-Celdas Vehículos:** 3 **-Celdas Especiales:** 0 **-Celdas Motos:** 0	
IMAGEN # **Bloque Celdas 3** **Plaza Principal de Sonsón** **Dirección: Carrera 7 # cl 6** **Latitud 5°42'33.94"N** **Longitud 75°18'40.71"O** **-Celdas Vehículos:** 3 **-Celdas Especiales:** 0 **-Celdas Motos:** 0	
Bloque Celdas 4 **Dirección: Carrera 6** **Latitud 5°42'31.52"N** **Longitud 75°18'42.05"O** **-Celdas Vehículos:** 6 **-Celdas Especiales:** 0 **-Celdas Motos:** 5	

	ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL DE SONSÓN **SECRETARÍA DE GOBIERNO Y PARTICIPACIÓN CIUDADADANA** **INSPECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE**

Bloque Celdas 5 **Dirección: Carrera 7 # cl** **Latitud 5°42'36.39"N** **Longitud 75°18'39.51"O** **-Celdas Vehículos:** 8 **-Celdas Especiales:** 0 **-Celdas Motos:** 20	
Bloque Celdas 6 **Dirección: Calle 13 # 6** **Latitud 5°42'52.19"N** **Longitud 75°18'34.60"O** **-Celdas Vehículos:** 7 **-Celdas Especiales:** 0 **-Celdas Motos:** 7	
Bloque Celdas 7 **Parque plazuela de Henao** **Dirección: calle 12 # 6** **Latitud 5°42'48.31"N** **Longitud 75°18'31.82"O** **-Celdas Vehículos:** 6 **-Celdas Especiales:** 0 **-Celdas Motos:** 4	

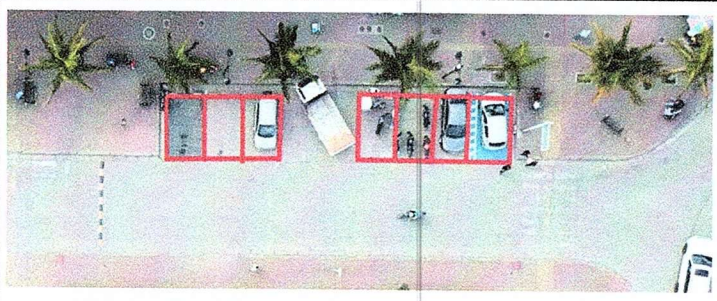
ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL DE SONSÓN
SECRETARÍA DE GOBIERNO Y PARTICIPACIÓN CIUDADADANA

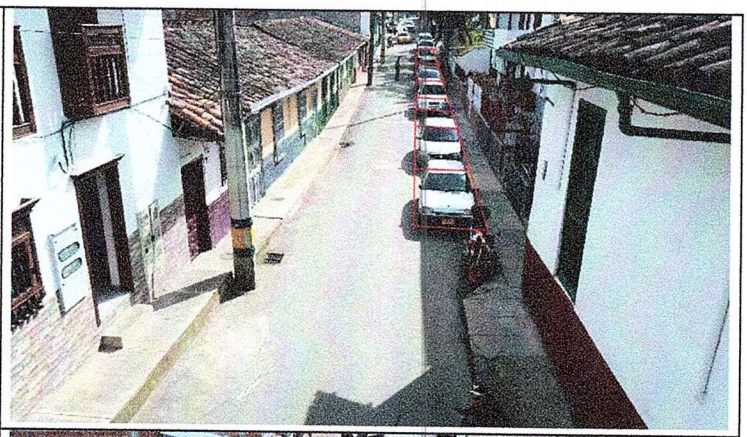
INSPECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

Bloque Celdas 8 Parque plazuela de Henao Dirección: carrera 5 # 13 Latitud 5°42'49.62"N Longitud 75°18'30.62"O **-Celdas Vehículos:** 7 **-Celdas Especiales:** 1 **-Celdas Motos:** 12	
Bloque Celdas 9 Parque plazuela de Henao Dirección: Calle 13 # 6 - 5 Latitud 5°42'50.71"N Longitud 75°18'31.77"O **-Celdas Vehículos:** 12 **-Celdas Especiales:** 4 **-Celdas Motos:** 0	
Bloque Celdas 10 Parque plazuela de Henao Dirección: calle 12 # 6 Latitud 5°42'48.45"N Longitud 75°18'31.07"O **-Celdas Vehículos:** 4 **-Celdas Especiales:** 0 **-Celdas Motos:** 4 Mototaxis	

ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL DE SONSÓN
SECRETARÍA DE GOBIERNO Y PARTICIPACIÓN CIUDADADANA

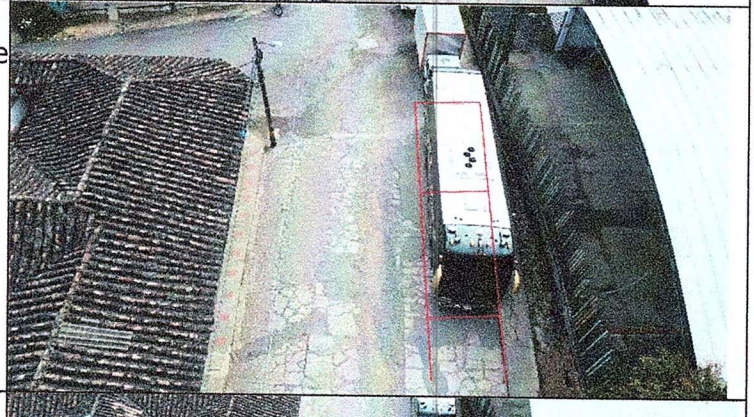
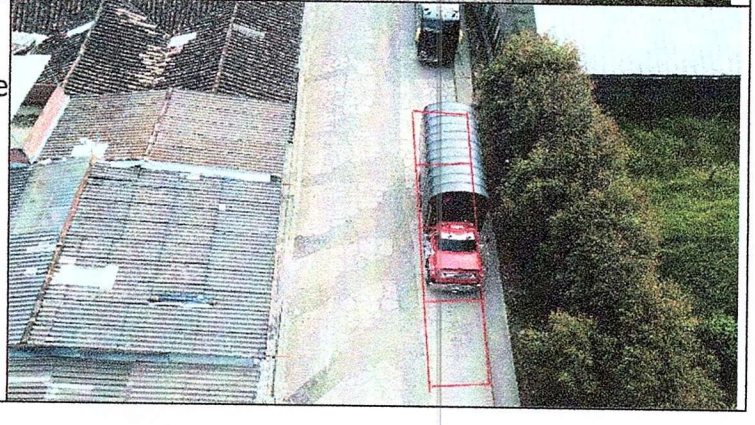
INSPECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

Bloque Celdas 11 Parque plazuela de Henao Dirección: Carrera 6#13-12 Latitud 5°42'48.31"N Longitud 75°18'31.82"O **-Celdas Vehículos:** 6 **-Celdas Especiales:** 1 **-Celdas Motos:** 0	
Bloque Celdas 12 Mercado principal Dirección: Carrera 5 #11 Latitud 5°42'47.34"N Longitud 75°18'31.94"O **-Celdas Vehículos:** 8 **-Celdas Especiales:** 1 **-Celdas Motos:** 20	
Bloque Celdas 13 Dirección: calle 7 Latitud 5°42'33.38"N Longitud 75°18'36.20"O **-Celdas Vehículos:** 6 **-Celdas Especiales:** 0 **-Celdas Motos:** 6	

Bloque Celdas 14 Dirección: Carrera 5 Latitud 5°42'33.94"N Longitud 75°18'34.39"O **-Celdas Vehículos:** 7 **-Celdas Especiales:** 0 **-Celdas Motos:** 0	
Bloque Celdas 15 Costado de parque plazuela de Henao Dirección: Carrera 5 Latitud 5°42'50.50"N Longitud 75°18'30.34"O **-Celdas Vehículos:** 0 **-Celdas Especiales:** 2 bus escolares. **-Celdas Motos:** 0	
Bloque Celdas 16 Costado de parque plazuela de Henao Dirección: Carrera 5 Latitud 5°42'51.20"N Longitud 75°18'30.04"O **-Celdas Vehículos:** **-Celdas Especiales:** 1 bus escolar **-Celdas Motos:** 0	

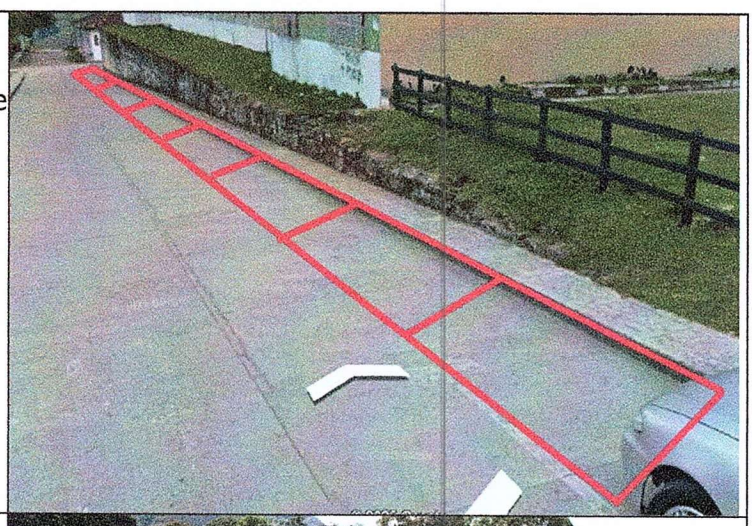
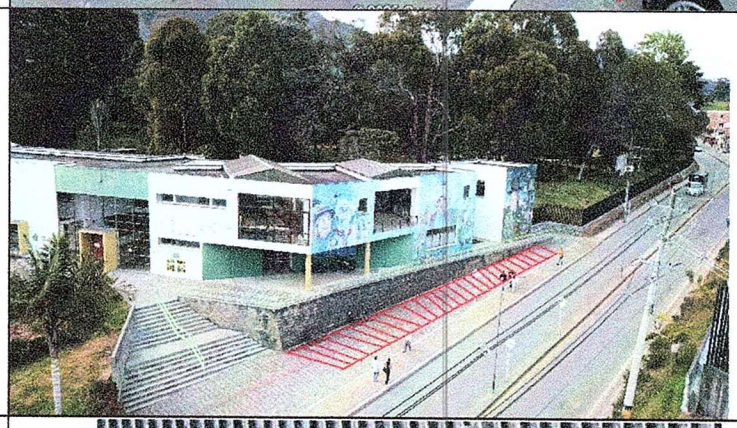
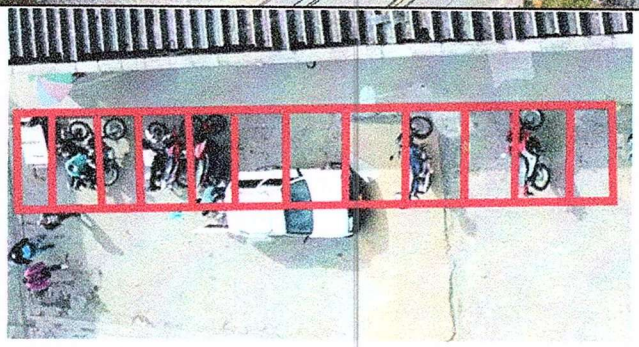
ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL DE SONSÓN
SECRETARÍA DE GOBIERNO Y PARTICIPACIÓN CIUDADADANA

INSPECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

Bloque Celdas 17 Costado de parque plazuela de Henao Dirección: Carrera 5 Latitud 5°42'51.92"N Longitud 75°18'29.69"O **-Celdas Vehículos:** 0 **-Celdas Especiales:** 1bus escolar **-Celdas Motos:** 0	
Bloque Celdas 18 Costado de parque plazuela de Henao Dirección: Carrera 5 Latitud 5°42'52.79"N Longitud 75°18'29.28"O **-Celdas Vehículos:** 7 **-Celdas Especiales:** 0 **-Celdas Motos:** 0	
Bloque Celdas 19 Costado de parque plazuela de Henao Dirección: Carrera 5 Latitud 5°42'53.77"N Longitud 75°18'28.84"O **-Celdas Vehículos:** 4 **-Celdas Especiales:** 0 **-Celdas Motos:** 0	

ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL DE SONSÓN
SECRETARÍA DE GOBIERNO Y PARTICIPACIÓN CIUDADADANA

INSPECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

Bloque Celdas 20 Costado de parque plazuela de Henao Dirección: Carrera 5 Latitud 5°42'56.74"N Longitud 75°18'29.02"O **-Celdas Vehículos:** 7 **-Celdas Especiales:** 0 **-Celdas Motos:** 0	
Bloque Celdas 21 Dirección: Diagonal 7 biblioteca Latitud 5°42'51.92"N Longitud 75°18'29.69"O **-Celdas Vehículos:** 0 **-Celdas Especiales:** 0 **-Celdas Motos:** 24	
Bloque Celdas 22 Dirección: Mercado principal Dirección: Carrera 5 #11 Latitud 5°42'46.92"N Longitud 75°18'32.11"O **-Celdas Vehículos:** 0 **-Celdas Especiales:** 0 **-Celdas Motos:** 12	

Capítulo VII: COMPONENTES TÉCNICOS MÍNIMOS NECESARIOS PARA LA EJECUCIÓN DEL FUTURO CONTRATO DE CONCESIÓN

El presente contrato de concesión corresponde al programa: ***"Movilidad Segura por la Vida"*** del Plan Municipal de Desarrollo ***"JUNTOS SUPERANDO RETOS"*** para el periodo constitucional 2024-2027 del municipio de Sonsón – Antioquia y se regirá en general por el presente documento, especialmente en el inventario del Capítulo VI del presente y siguientes condiciones técnicas adicionales:

A. Destinación y administración de los recursos producto de la prestación del servicio de Zonas de Estacionamiento Regulado

Los ingresos o recursos por concepto de estacionamiento temporal en las **ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO "ZER"** deberán recaudarse por el Municipio de Sonsón – Antioquia y su destinación específica corresponde a la Inspección de Tránsito y Transporte Municipal de Sonsón – Antioquia para propender por la sostenibilidad económica, ambiental, social e institucional, incluyendo los costos asociados a la gestión y prestación del servicio, el medio de recaudo el cual podrá comprender plataformas y medios tecnológicos, el mantenimiento de la señalización y la implementación de las **ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO "ZER"**.

Los excedentes generados de la operación y una vez recuperados los costos y puesta en operación, serán destinados para la expansión de las **ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO "ZER"** en el Municipio de Sonsón – Antioquia, así como la financiación las actividades relacionadas con proyectos de movilidad sostenible que incluyan el uso del espacio público tales como sistemas de teledetección automática para el control del uso adecuado del espacio público por parte de actores viales, promoción del uso de la movilidad activa para reducir la contaminación ambiental y las mejoras tecnológicas que permitan reducir tiempos de viaje y mejorar la seguridad de los diferentes actores viales.

B. Señalización Vial y disposiciones municipales frente al tráfico en las Zonas de Estacionamiento Regulado

Las zonas de estacionamiento contaran con la demarcación y señalización pertinente para la plena identificación, la cual facilitara al conductor su estacionamiento. Entre ellos, la

identificación en la vía de las Zonas de Estacionamiento Regulado a través de la señal de tránsito y los recuadros azules en el piso.



Ilustración 1- Zonas estacionamiento regulado con su respectiva señalización

Además, deberá incluir algunas imágenes de la prohibición de restricción de tránsito vehículo pesado, como se ilustra a continuación:



Ilustración 2 - prohibición de restricción de tránsito vehículo pesado



Ilustración 3- Zonas estacionamiento regulado con su respectiva señalización



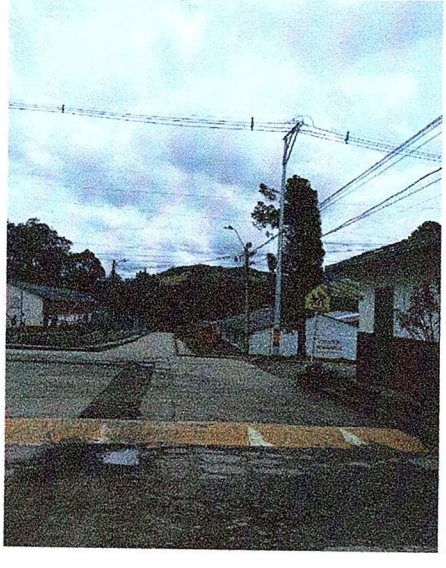
Ilustración 4 - Zonas estacionamiento regulado con su respectiva señalización

C. Actividades en Zonas Escolares donde confluyen Zonas de Estacionamiento Regulado

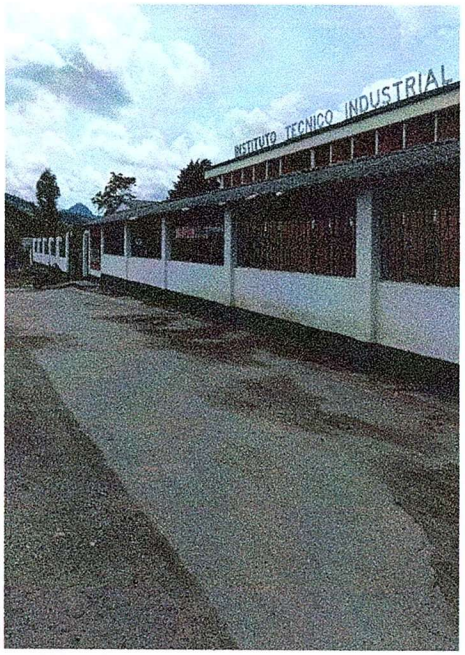
De conformidad con el inventario que se cita a continuación, se realizarán las siguientes actividades:



Rosa María Sede 1-Señal vertical y repintar horizontal



Industrial Sede 1 - Falta horizontal



Industrial Sede 2- Vertical y Horizontal



Liceo repintar horizontal

D. Actividades tendientes a suministro de señales con disposiciones obligatorias en Zonas de Estacionamiento Regulado

- Fuente Clara - Señal vertical y horizontal
- Prohibidos horizontales en carrera 6, Zonas Bancarias (Cantidad: 7 aproximadamente).
- Instalar señal vertical en zona escaleras con leyenda. Al igual horizontal.
- Pintar señales horizontales en zonas escaleras (Orquídea-Bahía interna-otras).
- Instalar señal vertical prohibido tránsito vehículo pesado en la Danta (6:00 a.m. a 6:30 a.m. y de 1:00 p.m. a 2:00 p.m., de lunes a viernes; y Restringir el tránsito de vehículos de carga pesada en las vías del Centro Poblado del Corregimiento La Danta durante los días domingos y festivos).
- Cambiar sentido vial cra 7, por el Liceo
- Repintar todas las señales horizontales del municipio (Cra 6 y 7, entre calles 6 a 13)

Adicionalmente, las Zonas de Estacionamiento Regulado cuentan con demarcación distintiva en el piso para:

- Vehículos de personas con movilidad reducida (con igual tarifa que los automóviles).
- Estacionamiento de motocicletas (aplican diferentes tarifas para este tipo de vehículos).
- Taxis (las zonas amarillas autorizadas funcionan sin costo para la espera de pasajeros).
- Vehículos para cargue y descargue de mercancías (las actividades de cargue y descargue de mercancías no tendrán costo si se realizan en las áreas autorizadas. Si se usan las Zonas de Estacionamiento Regulado, la tarifa será la misma que la de los automóviles, multiplicada por cada espacio, celda o cajón de estacionamiento que ocupe el vehículo).

E. Actividades tendientes a la implementación de las Zonas de Estacionamiento Regulado mediante infraestructura tecnológica y software aplicable.

Ficha Técnica: Plataforma de Gestión de Zonas de Estacionamiento Reguladas (ZER)

1) Descripción General

La plataforma descrita a continuación es una solución integral para la operación de Zonas de Estacionamiento Reguladas (ZER). Permite el enrolamiento biométrico de ciudadanos, cobro multicanal (app, corresponsales, kioscos), visualización en tiempo real de la disponibilidad, y un panel de gestión para operadores municipales con reportes, conciliación y control. La presente ficha utiliza lenguaje genérico (marca blanca) para facilitar su adopción por parte de entidades públicas y operadores en diferentes municipios.

2) Plataformas Soportadas

- Aplicación Web Responsive (PWA) accesible desde navegadores móviles y de escritorio.
- Aplicaciones móviles nativas iOS y Android.
- Panel web para operador municipal y corresponsales.
- Kioscos de pago físicos en puntos estratégicos.

3) Enrolamiento de Usuarios (Biométrico + Documento)

El enrolamiento es obligatorio para habilitar el uso completo del sistema. Flujo recomendado:

1. Captura de selfie y prueba de vida (liveness).
2. Captura del documento de identidad con cámara del dispositivo y lectura OCR.
3. Verificación biométrica (face match) entre selfie y documento.
4. Creación de perfil digital único y aceptación de términos/consentimientos informados.
5. Asociación de una o más placas al perfil.
6. Configuración opcional de métodos de pago en el wallet.

4) Wallet Digital y Canales de Pago

- App/Web: pago directo con tarjeta o débito inmediato mediante pasarela de pagos; tokenización y manejo seguro por el PSP.
- Corresponsales aliados: dashboard para pago por placa en efectivo; emisión de recibo y cierre de caja diario.
- Kioscos: aceptación de efectivo y/o tarjetas (EMV/NFC), impresión de comprobante y operación con reintentos offline.
- QR Scan-to-Pay en vía: códigos por zona/segmento que precargan tarifa y reglas; el usuario escanea y paga en segundos.

• Renovaciones/extensiones del tiempo: desde app, re-escaneo del QR, notificación push o enlace SMS/WhatsApp.

5) Mapa Interactivo y Disponibilidad en Tiempo Real

• Visualización de zonas, segmentos y espacios con estado (libre/ocupado/tiempo restante).
• Filtros por zona, horario, tarifa y restricciones.
• Mapas de calor de demanda histórica y proyecciones.
• Capacidad de publicación de cierres temporales por eventos o obras.

6) Tarificación y Reglas de Negocio

• Tarifas por zona/bloque horario/día; fracción mínima y máximo diario.
• Periodos de gracia, recargos por exceso, descuentos o exenciones (residentes, PMR, oficiales).
• Calendario de festivos y eventos especiales con reglas diferenciadas.
• Tarifación dinámica (opcional) según ocupación/horario.
• Configuración centralizada con vigencias y auditoría de cambios.

7) Notificaciones y Historial de Uso

• Notificaciones de inicio, vencimiento próximo y vencimiento efectivo del tiempo.
• Canales: push móvil, correo y SMS/WhatsApp (cuando corresponda).
• Historial por usuario: fechas, zonas, importes, medios de pago, comprobantes.
• Descarga de comprobantes y facturas electrónicas (si aplica).

8) Panel de Gestión para Operador Municipal

• Configuración de zonas, segmentos, horarios y tarifas.
• Tableros de ocupación, rotación, ingresos y comparativos (día/semana/mes).
• Exportaciones contables y archivos para tesorería.
• Gestión de roles y permisos (RBAC).
• Registro de auditoría (quién, qué y cuándo) en operaciones sensibles.

9) Operación de Corresponsales y Kioscos

• Corresponsal: captura de placa, cobro, emisión de recibo, devoluciones controladas, corte y conciliación diaria.

• Kiosco: cobro por placa o QR, comprobante impreso, monitoreo remoto, telemetría y diagnóstico.
• Ambientes con conectividad limitada: cola de transacciones offline y reenvío automático al restablecer la red.

10) Verificación en Vía

• App de inspector/Agente: consulta de placa/QR para validar pago y tiempo restante.
• Apertura de incidentes por impago o excedente, con evidencia fotográfica y georreferenciación.
• Integración opcional con ALPR (reconocimiento automático de placas) en puntos críticos.

11) Conciliación, Contabilidad y Antifraude

• Ledger de doble entrada para registrar cobros, reembolsos y cierres por canal.
• Conciliación automática con pasarela de pagos y marcas de idempotencia por webhook.
• Corte y reporte por corresponsal/kiosco/zona/turno con diferencias y remanentes.
• Señales antifraude: patrones anómalos por placa, método de pago, dispositivo o geolocalización.

12) KPIs y SLAs

• KPIs: ocupación por zona/hora, rotación, ingreso por espacio/día, ticket promedio, mix de canal, tasa de renovación, mora/impago.
• Uptime objetivo: 99.5% mensual. RPO ≤ 15 min. RTO ≤ 2 h.
• Mesa de ayuda: niveles de severidad, tiempos de respuesta y resolución comprometidos.
• Ventanas de mantenimiento planificadas y comunicadas.

13) Seguridad y Cumplimiento Normativo (Colombia)

• Tratamiento de datos personales y biométricos (dato sensible) bajo Ley 1581/2012 y normas reglamentarias.
• Consentimiento expreso e informado; finalidades, retención mínima y canales de derechos (consulta, reclamo, supresión, revocatoria).
• Cifrado en tránsito (TLS 1.2+) y en reposo (AES-256); gestión de llaves en módulo seguro (KMS o equivalente).

14) Arquitectura Técnica y Stack Propuesto

- Front-end:
  - Web PWA (React/Next.js)
  - Apps iOS/Android (React Native) con módulos de cámara (selfie/ID/QR) y notificaciones push.
  - Mapas (Mapbox/Google Maps) y componentes accesibles.
- Back-end y Datos:
  - Microservicios (p.ej., Python/FastAPI) para Identidad/Enrolamiento biometrico, Zonas/Tarifas, Sesiones, Pagos/Wallet, Ledger/Conciliación y Reportes.
  - Base de datos relacional (PostgreSQL con alta disponibilidad), caché y almacenamiento de objetos (p.ej., S3).
  - Mensajería/eventos (SNS/SQS o equivalente) para webhooks y notificaciones.
  - *Observabilidad: métricas, logs estructurados y trazas distribuidas; alertas proactivas.*
    Infraestructura en nube (AWS; compatibles Azure/GCP).

- Servicios de IA/CV:
  - OCR de documento de identidad y verificación biométrica con prueba de vida.
  - Reconocimiento facial biométrico para análisis de identidad.
  - Validación en bases de datos publicas para validación de registro e identidad.
  - ALPR en puntos críticos para soporte a inspección y analítica de tránsito.

15) Operación, Continuidad y Modo Offline

- Diseño para resiliencia ante caídas de conectividad celular/Wi-Fi.
- Reintentos automáticos y colas persistentes en kioscos y apps de inspección.
- Procedimientos de recuperación y plan de continuidad con pruebas periódicas.
- Telemetría de dispositivos (kioscos) y gestión remota.

16) Señalización y Código QR en Vía

- Señalización visible con QR por zona/segmento; impresión UV y material antivandálico.
- El QR codifica zona, reglas vigentes y endpoint seguro (firma/anti-phishing).
- Manual de instalación, mantenimiento y reposición de señalética.

18) Flujos Clave del Usuario y Operación

A) Enrolamiento:
1) Selfie + liveness → 2) Foto ID + OCR → 3) Face-match → 4) Perfil + consentimientos → 5) Placas → 6) Wallet.

B) Scan-to-Pay en vía:
1) Escanear QR → 2) Detectar/ingresar placa → 3) Seleccionar tiempo → 4) Pagar (app/corresponsal/kiosco) → 5) Ticket digital.

C) Renovación/Extensión:
notificación push/SMS o re-escaneo de QR para ampliar tiempo.

D) Conciliación diaria:
cierre por corresponsal/kiosco, conciliación automática con PSP, reporte a tesorería.

F. Espacios en los que no operarán las Zonas de Estacionamiento Regulado

Las Zonas de Estacionamiento Regulado no operarán en:

- Vías principales, para no generar congestión vehicular.
- Paraderos de buses.
- Vías de doble sentido con un solo carril por sentido
- Sitios que no cumplan con los requisitos y lineamientos impartidos por la Secretaría de Movilidad y Tránsito (por ejemplo, vías con aproximación a intersecciones semaforizadas).
- Lugares estratégicos para la seguridad ciudadana ejemplo: estaciones de policía, estaciones de bomberos, etc).
- Los que no sean contemplados mediante Acto Administrativo.

G. Días y Horarios de funcionamiento de las Zonas de Estacionamiento Regulado

Los días y horarios de funcionamiento de las Zonas de Estacionamiento Regulado, serpan los siguientes:

- Las Zonas de Estacionamiento Regulado funcionan en el sector céntrico de lunes a sábado de 7:00 a.m. a 9:00 p.m.
- En zonas residenciales para vehículos livianos y motocicletas de lunes a sábado de 12:00 m. a 8:00 p.m.
- En zonas de estacionamiento para vehículos de carga de lunes a sábado de 7:00 a.m. a 6:00 p.m.
- En zonas de estacionamiento para vehículos de carga se podrán estacionar vehículos livianos y motocicletas de lunes a sábado de 6:00 p.m. a 9:00 p.m.
- En zonas de estacionamiento restringido (vehículos autorizados) de lunes a sábado de 7:00 a.m. a 6:00 p.m.
- En zonas de estacionamiento restringido (vehículos autorizados) se podrán estacionar vehículos livianos y motocicletas de lunes a sábado de 6:00 p.m. a 9:00 p.m.
- Para las Zonas de Estacionamiento Regulado se entenderá que funcionan incluso en los días feriados

Estos horarios de funcionamiento podrán modificarse, por circunstancias especiales que considere la Autoridad de Tránsito Municipal, lo cual será ampliamente informado a los usuarios.

Ahora bien, el estacionamiento en las Zonas de Estacionamiento Regulado en horas diferentes a las del horario de servicio, no generará cobro.

Anexo No. 01 – TARIFAS EN ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO O ESPACIO PÚBLICO HABILITADOS PARA ELLO POR LA ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL

Para efectos de la implementación, desarrollo y sostenibilidad de las **ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO "ZER"**, el artículo 161 del Acuerdo Municipal 018 de 2024. Definió la tasa por el derecho de parqueo sobre las vías públicas en el municipio de Sonsón - Antioquia, la cual se destinará para financiar los costos asociados a la implementación, dotación, adecuación, mantenimiento, modernización, operación y

expansión de las **ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO "ZER"** y espacios públicos del municipio.

Es importante mencionar que los **ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DE LA TASA** se encuentran definidos en el artículo 162 del Acuerdo Municipal 018 de 2024 en aplicación al artículo 338 de la Constitución Política de Colombia.

La tarifa se define como aquel valor de la tasa por el derecho de parqueo en las **ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO "ZER" o espacios públicos dispuestos para tal fin**, que para todos los efectos se determina de la siguiente manera:

TARIFAS DE PARQUEO EN ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO EN EL ESPACIO PÚBLICO				
Tipo de Tarifa	**Tiempo (Rango)**	**Tipo de vehículo**	**Tarifa**	**Valor sin IVA**
La Mínima	1 segundo a 15 minutos	Automovil, Camioneta, Campero, Camión, Turbo.	5% de 1 SMLDV + IVA	$ 2.372,50
La Mínima	1 segundo a 15 minutos	Motocicleta, Mototaxi o Mototriciclo	2,5% de 1 SMLDV+ IVA	$ 1.186,25
La Media	16 minutos a 3 horas	Automovil, Camioneta, Campero, Camión, Turbo.	10% de 1 SMLDV+IVA	$ 4.745,00
La Media	16 minutos a 3 horas	Motocicleta, Mototaxi o Mototriciclo	5% de 1 SMLDV+IVA	$ 2.372,50
La Larga	3 horas y 1 minuto hasta 6 horas y 59 minutos	Automovil, Camioneta, Campero, Camión, Turbo.	15% de 1 SMLDV+IVA	$ 7.117,50
La Larga	3 horas y 1 minuto hasta 6 horas y 59 minutos	Motocicleta, Mototaxi o Mototriciclo	10% de 1 SMLDV+IVA	$ 4.745,00
La Plena	3 horas y 1 minuto hasta 6 horas y 59 minutos	Automovil, Camioneta, Campero, Camión, Turbo.	20% de 1 SMLDV+IVA	$ 9.490,00
La Plena	3 horas y 1 minuto hasta 6 horas y 59 minutos	Motocicleta, Mototaxi o Mototriciclo	15% de 1 SMLDV+IVA	$ 7.117,50

Las tarifas mínima y media no podrán exceder el 10% de un salario diario mínimo mensual vigente, aproximado al múltiplo de 100 más cercano y las demás tarifas que se definan no podrán exceder el 20% de un salario diario mínimo mensual vigente, aproximado al múltiplo de 100 más cercano.

El valor de la tarifa será actualizada una vez sea expedido el Decreto nacional que establece el valor del Salario Mínimo Legal Vigente para cada anualidad y se aproximará al múltiplo de 100 más cercano.