

CONCEPTO JURÍDICO

Asunto: Relación entre el Acuerdo 48 de 2012, el Acuerdo 29 de 2015 y el Acuerdo 36 de 2025 frente a la vigencia del párrafo del artículo 3 del Acuerdo 48 de 2012.

En atención a la consulta formulada, se emite el presente concepto jurídico con fundamento exclusivo en los textos normativos allegados, con el fin de determinar **la relación entre los Acuerdos 48 de 2012, 29 de 2015 y 36 de 2025**, establecer **qué disposiciones modifica o deroga cada uno**, y precisar **si el párrafo del artículo 3 del Acuerdo 48 de 2012 continúa o no vigente**.

1. Problema jurídico

Determinar si el **párrafo del artículo 3 del Acuerdo 48 de 2012**, que prohíbe la entrega u otorgamiento de las zonas de permitido parqueo a terceros privados, fue derogado:

- **de manera expresa** por el Acuerdo 29 de 2015 o por el Acuerdo 36 de 2025; o
- **de manera tácita**, por incompatibilidad con las disposiciones posteriores que regularon la tasa de parqueo y luego su eliminación o sustitución.

2. Marco normativo y relación entre los acuerdos

2.1. Acuerdo 48 de 2012

El Acuerdo 48 de 2012 **modifica parcialmente el Acuerdo 046 de 2010** en materia de administración de las zonas de permitido parqueo (Z.P.P.). Su disposición relevante para este análisis es el **párrafo del artículo 3**, que establece:

“Prohíbese la entrega u otorgamiento a través de concesión o cualquier otra figura de las zonas de permitido parqueo a un tercero de naturaleza privada”.

Esta es una **norma especial de administración y gestión** de las Z.P.P., porque no regula tributos ni tarifas, sino una **prohibición concreta sobre la forma de operación o entrega del servicio**. Además, el acuerdo dispone que rige desde su promulgación y “deroga las normas que le sean contrarias”.

2.2. Acuerdo 29 de 2015

El Acuerdo 29 de 2015 **adopta el Estatuto Tributario Municipal**. Dentro de ese estatuto regula la **Tasa por derecho de parqueo sobre vías públicas**, definiendo aspectos como:

- autorización legal,
- sujeto pasivo,
- base gravable,
- tarifa,
- método, sistema y forma de reparto.

Por tanto, el Acuerdo 29 de 2015 **no regula directamente la forma de administración de las Z.P.P.**, sino el **componente tributario** asociado al uso de esas zonas. Su artículo 1, además, indica que el estatuto opera “**sin perjuicio de normas especiales que regulen temas específicos**”, lo cual permite la coexistencia de reglas especiales como la prevista en el Acuerdo 48 de 2012. También contiene una cláusula general según la cual deroga las normas que le sean contrarias.

2.3. Acuerdo 36 de 2025

El Acuerdo 36 de 2025 **actualiza y modifica parcialmente el Estatuto Tributario Municipal**. En materia de parqueo, su efecto principal es **eliminar expresamente varios artículos del Acuerdo 29 de 2015** relacionados con la tasa por derecho de parqueo sobre vías públicas, y prever una transición hacia una **contraprestación económica por el estacionamiento de vehículos en zonas de estacionamiento regulado**.

En consecuencia, la relación normativa entre los acuerdos puede entenderse así:

- **Acuerdo 48 de 2012:** regula una **prohibición especial de administración** de las Z.P.P.
- **Acuerdo 29 de 2015:** regula el **régimen tributario** de la tasa de parqueo.
- **Acuerdo 36 de 2025:** **modifica el Acuerdo 29 de 2015**, eliminando disposiciones tributarias sobre dicha tasa y reemplazando ese esquema por otro mecanismo económico.

Es decir, **el Acuerdo 36 de 2025 sí modifica expresamente el Acuerdo 29 de 2015**, pero **no modifica expresamente el Acuerdo 48 de 2012**.

3. Análisis sobre la derogatoria

3.1. Derogatoria expresa

No existe derogatoria expresa del párrafo del artículo 3 del Acuerdo 48 de 2012.

La derogatoria expresa exige que la norma posterior **identifique de manera concreta y directa** la disposición que se deja sin vigencia. En este caso:

- el **Acuerdo 29 de 2015** no menciona el Acuerdo 48 de 2012, ni su artículo 3, ni su párrafo;

- el **Acuerdo 36 de 2025** tampoco menciona el Acuerdo 48 de 2012, ni su artículo 3, ni su párrafo;
- las derogatorias expresas contenidas en el Acuerdo 36 recaen específicamente sobre varios artículos del **Acuerdo 29 de 2015**, no sobre el Acuerdo 48 de 2012.

Por ello, la fórmula general “deroga las normas que le sean contrarias” **no equivale a una derogatoria expresa e individualizada** del párrafo analizado.

3.2. Derogatoria tácita

Tampoco se configura derogatoria tácita.

La derogatoria tácita solo ocurre cuando la norma posterior resulta **materialmente incompatible** con la anterior, de tal manera que ambas no puedan coexistir en el ordenamiento. En este caso, esa incompatibilidad no aparece:

El acuerdo 30 de 2009 “Determinaciones sobre las ZPP”

El acuerdo 46 de 2010 “Determinaciones sobre las ZPP”

- El **Acuerdo 48 de 2012** contiene una **prohibición de gestión**: no se pueden entregar u otorgar las Z.P.P. a terceros privados por concesión o cualquier otra figura.
- El **Acuerdo 29 de 2015** regula la **tasa por derecho de parqueo**, es decir, el aspecto fiscal del uso de las zonas.
- El **Acuerdo 36 de 2025** elimina ese esquema tributario específico y prevé la transición hacia una contraprestación económica, pero **no autoriza expresamente la entrega de las zonas a particulares**, ni establece una regla que contradiga de manera directa la prohibición del Acuerdo 48.

En otras palabras, **modificar el instrumento de cobro** —pasar de una tasa a otra figura económica— **no significa autorizar la concesión o entrega de las Z.P.P. a privados**. Son planos normativos distintos: uno corresponde al **régimen económico o tributario**, y el otro a la **forma de administración y gestión** del servicio.

3.3. Sobre la referencia a la existencia de un “contrato”

En el concepto se menciona que una disposición del Acuerdo 29 de 2015 alude a la expresión “**mientras dure el contrato**”. Sin embargo, esa referencia **no basta para entender derogada la prohibición del Acuerdo 48 de 2012**, porque:

- la sola mención de un contrato no equivale a una habilitación para concesionar a un tercero privado;

- tampoco implica, por sí misma, que se hubiera querido suprimir la prohibición especial contenida en el párrafo del artículo 3 del Acuerdo 48 de 2012.

Por tanto, esa expresión no crea una incompatibilidad normativa suficiente para sostener derogatoria tácita.

4. Síntesis de la relación normativa

La relación entre los acuerdos puede resumirse de manera ordenada así:

- **El Acuerdo 48 de 2012** contiene una **regla especial vigente de administración**: prohíbe entregar las Z.P.P. a terceros privados.
- **El Acuerdo 29 de 2015** no derogó esa regla, porque reguló otra materia: el **régimen tributario** de la tasa de parqueo.
- **El Acuerdo 36 de 2025** sí derogó expresamente varias disposiciones del **Acuerdo 29 de 2015**, pero **no derogó expresamente el Acuerdo 48 de 2012**.
- Tampoco existe derogatoria tácita del Acuerdo 48 de 2012, porque ninguna de las normas posteriores contiene una autorización incompatible con la prohibición allí prevista.

5. Conclusión

Con fundamento exclusivo en los textos analizados, la conclusión jurídicamente más sólida es la siguiente:

El párrafo del artículo 3 del Acuerdo 48 de 2012 no ha sido derogado ni expresa ni tácitamente por el Acuerdo 29 de 2015, ni por el Acuerdo 36 de 2025.

Ello por las siguientes razones:

1. **No hay derogatoria expresa**, porque ni el Acuerdo 29 de 2015 ni el Acuerdo 36 de 2025 mencionan de manera directa esa disposición.
2. **No hay derogatoria tácita**, porque las normas posteriores regulan el componente tributario o económico del parqueo, pero no autorizan ni establecen como válida la entrega de las Z.P.P. a terceros privados.
3. **Las disposiciones pueden coexistir**, ya que regulan materias distintas: una, la administración de las zonas; las otras, el esquema de cobro o tributación aplicable.

En consecuencia, **la prohibición de entregar u otorgar, por concesión o cualquier otra figura, las zonas de permitido parqueo a un tercero de naturaleza privada permanece vigente**, al menos con base exclusiva en los acuerdos municipales examinados.

“La diferencia entre el esquema anterior y el previsto en el Acuerdo 36 de 2025 radica en que el primero correspondía a una tasa tributaria por derecho de parqueo sobre vías públicas, regulada dentro del Estatuto Tributario Municipal con sus elementos esenciales; mientras que el nuevo modelo sustituye ese régimen por una contraprestación económica derivada del estacionamiento en zonas de estacionamiento regulado. En consecuencia, el cambio introducido no recae principalmente sobre la administración de las Z.P.P., sino sobre la naturaleza jurídica del cobro y su fuente normativa.”

Juan Carlos Cataño Betancur

Abogado contratista - EDUP



Juan Carlos Cataño Betancur <abogadoprogresar@gmail.com>

EXPOSICION DE MOTIVOS Y PROPUESTA DE DECRETO MODIFICATORIO- DECRETO 1032

1 mensaje

Juan Carlos Cataño Betancur <abogadoprogresar@gmail.com>

11 de marzo de 2026 a las 11:14

Para: josegalvezm50@gmail.com, "Gerencia@edup.gov.co" <Gerencia@edup.gov.co>

Cordial saludo.

Remito para su revisión la exposición de motivos y la propuesta de decreto modificatorio del Decreto 1032 de 2010.

Quedo atento a sus observaciones y comentarios.

Cordialmente,

Juan Carlos Cataño Betancur

Abogado contratista - EDUP



EXPOSICION DE MOTIVOS Y PROYECTO DE DECRETO MODIFICATORIO VF.docx

30K

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Proyecto de Decreto Modificatorio del Decreto 1032 de 2010

“Por medio del cual se modifican y adicionan disposiciones del Decreto 1032 de 2010 relacionadas con la operación de las Zonas de Permitido Parqueo, el pago anticipado, el control basado en evidencia y la articulación institucional para su administración”

1. Objeto y justificación general de la reforma

El presente proyecto de decreto tiene por finalidad precisar y fortalecer la reglamentación municipal de las Zonas de Permitido Parqueo, particularmente en lo relativo a la exigencia de pago anticipado como presupuesto de uso regular de la celda, la determinación cierta del tiempo autorizado de permanencia, el control operativo basado en evidencia, el requerimiento administrativo de pago, la articulación institucional necesaria para la adecuada administración del sistema y las medidas de información, pedagogía e interoperabilidad indispensables para su ejecución.

La reforma no busca crear un tributo *ex novo* ni introducir sanciones autónomas no previstas por la ley. Su propósito es desarrollar reglamentariamente, dentro de la órbita de competencia del Alcalde, las condiciones operativas bajo las cuales se administra un uso temporal y oneroso del espacio público vial ya autorizado por el ordenamiento jurídico y por la regulación municipal vigente, así como las reglas mínimas para verificar el cumplimiento, gestionar el cobro del tiempo efectivamente utilizado y coordinar, cuando haya lugar, la actuación de las autoridades competentes.

2. Fundamento constitucional y legal de la intervención reglamentaria municipal

El artículo 315 de la Constitución Política atribuye a los alcaldes la dirección de la acción administrativa del municipio y la potestad de reglamentar los acuerdos del concejo para asegurar su cumplida ejecución. Esa competencia se complementa con el artículo 91 de la Ley 136 de 1994, modificado por la Ley 1551 de 2012, que reconoce a los alcaldes funciones de dirección administrativa y de cumplimiento de los acuerdos municipales. Estas disposiciones constituyen la base constitucional y legal para ajustar, desarrollar y precisar la operación de un sistema local de estacionamiento regulado ya adoptado por el concejo municipal.

Además, el legislador nacional ha reforzado expresamente la posibilidad de que las entidades territoriales establezcan cobros asociados al estacionamiento regulado. La Corte Constitucional, al revisar la habilitación legal contenida en el Plan Nacional de Desarrollo, explicó que cuando una entidad territorial adopta este tributo, los sujetos pasivos que realicen el hecho generador quedan sometidos al mismo y la entidad territorial puede establecer sus demás elementos dentro del marco legal correspondiente.

En ese mismo sentido, Medellín incorporó en su estatuto tributario distrital la tasa por estacionamiento en vía pública, indicando expresamente que está autorizada por la Ley 2294 de 2023 y definiéndola como la tasa que se cobra por el estacionamiento de vehículos en zonas de estacionamiento regulado o zonas azules o en espacio público habilitado para ello. Cartagena, por su parte, compiló en su estatuto tributario la tasa por el derecho de parqueo sobre las vías públicas, definiendo como hecho generador el parqueo en las ZER y como base gravable el tiempo de parqueo, con causación desde el momento mismo en que el vehículo se estaciona.

De este marco se desprende una conclusión clara: el municipio sí puede reglamentar cómo opera el uso temporal y pagado del espacio público destinado al estacionamiento regulado, siempre que lo haga dentro de la habilitación normativa existente y sin invadir la reserva legal en materia sancionatoria o tributaria.

3. La naturaleza jurídica del cobro exige una regla cierta de causación y control

La exigencia de pago anticipado encuentra apoyo no solo en razones prácticas, sino en la propia naturaleza jurídica de la tasa o contraprestación asociada al estacionamiento regulado.

La jurisprudencia constitucional ha señalado reiteradamente que la tasa es una contraprestación económica ligada al uso de un servicio o al acceso a una actividad estatal, y que su estructura debe permitir una relación verificable entre el hecho generador, el sujeto pasivo y la cuantificación del cobro. La Corte ha explicado que, tratándose de tasas, la autoridad puede fijar la tarifa dentro del sistema y método definidos por la ley y la corporación pública competente. El Consejo de Estado, en línea similar, ha indicado que la tasa es la contraprestación que una persona paga por el derecho a la utilización de un servicio, y que su pago se vincula precisamente con la necesidad del usuario de acceder a ese uso o servicio.

Aplicado al estacionamiento regulado, ello significa que el cobro no puede quedar en un limbo temporal. Si el hecho generador es la ocupación temporal de una celda de estacionamiento en vía pública, la administración necesita definir con certeza

jurídica desde cuándo empieza esa ocupación, por cuánto tiempo se autoriza y cómo se verifica su vencimiento. Cartagena lo formula de manera especialmente limpia: el hecho generador es el parqueo en las ZER, la base gravable es el tiempo de parqueo y la causación ocurre en el momento en que el vehículo parquea.

De ahí que el pago anticipado no sea un mero detalle operativo, sino la herramienta que traduce esa estructura jurídica a una mecánica administrable. Permite fijar el inicio del uso, cuantificar el tiempo autorizado, individualizar el cobro y activar la trazabilidad del sistema. Sin ese punto de arranque, el sistema queda a merced de discusiones posteriores sobre cuándo comenzó el estacionamiento, cuánto tiempo se utilizó y si el usuario pensaba pagar “ahorita”, esa unidad de tiempo tan famosa como jurídicamente inútil.

4. El pago anticipado es la regla operativa coherente con el uso temporal del espacio público

La experiencia regulatoria comparada en Colombia muestra que los sistemas serios de estacionamiento regulado descansan sobre la lógica del registro previo o inmediato y pago anticipado del tiempo de uso.

En Bogotá, el Acuerdo Distrital 695 de 2017 autorizó a la administración distrital para establecer el cobro por el estacionamiento en vía pública y definir elementos como tiempo de permanencia, variables tarifarias y mecanismos de implementación. Sobre esa base, el Distrito reglamentó el sistema mediante el Decreto 519 de 2019, posteriormente modificado y adicionado por el Decreto 379 de 2021, dentro del marco del Sistema Inteligente de Estacionamientos. La reglamentación y la operación posterior del sistema han mantenido de manera consistente la lógica del pago anticipado. **De hecho, la Secretaría Distrital de Movilidad expidió en 2024 una resolución para definir expresamente “el valor de la tarifa a pagar de manera anticipada”** en el estacionamiento en vía. Y la información oficial del Distrito para usuarios de Zonas de Parqueo Pago indica que el ciudadano debe pagar anticipadamente y, si necesita permanecer más tiempo, extender el pago por los canales autorizados.

Medellín sigue una lógica equivalente en sus Zonas de Estacionamiento Regulado.

La propia Alcaldía informó oficialmente que quienes empleen las ZER deben realizar el pago previo de la tasa de uso por estacionamiento. Esa práctica se alinea con su estatuto tributario distrital, que define la tasa por estacionamiento en vía pública, identifica el uso de zonas reguladas o zonas azules como objeto del cobro y confirma el vínculo entre estacionamiento y pago por tiempo de uso.

Cartagena ofrece un tercer referente útil, porque su normativa expresa con crudeza administrativa casi quirúrgica que la tasa se causa desde el momento en que el vehículo parquea y que la base gravable es el tiempo de parqueo. En otras palabras: el sistema cobra por ocupar un espacio durante un tiempo. Luego la regla racional es pagar desde el inicio de esa ocupación, no después de una negociación metafísica con el reloj.

5. Razones jurídicas específicas para consagrar el pago anticipado en Pereira

5.1. Garantiza certeza sobre el hecho generador y la base temporal del cobro

Cuando el sistema exige pago por adelantado, la administración conoce con precisión la hora de inicio del estacionamiento, el tiempo autorizado y la hora de vencimiento. Eso permite que la obligación económica quede conectada de manera directa y verificable con el hecho generador. Cartagena y Medellín muestran justamente esa estructura: el estacionamiento en la zona regulada genera el cobro y el tiempo de parqueo constituye la base de determinación.

5.2. Materializa el principio de eficiencia administrativa

El artículo 209 de la Constitución impone a la función administrativa los principios de eficacia, economía y celeridad. Un sistema que solo intenta cobrar al final o que permite ocupar primero y discutir después multiplica conflictos probatorios, incrementa costos de control y reduce el recaudo legítimo. En contraste, el pago previo disminuye la discrecionalidad del operador, simplifica la verificación y vuelve objetivable la gestión. La experiencia operativa de Bogotá y Medellín, basada en pago anticipado o previo y mecanismos de renovación, muestra que esa es la arquitectura más eficiente.

5.3. Protege la finalidad pública del sistema: rotación, orden y gestión del espacio público

El estacionamiento regulado no tiene como finalidad principal “cobrar por cobrar”, sino ordenar el uso del espacio público vial, promover la rotación y racionalizar la demanda de estacionamiento. Bogotá ha presentado oficialmente sus Zonas de Parqueo Pago como una herramienta de ordenamiento del espacio público y gestión de la movilidad, dentro de un mecanismo integral de administración del estacionamiento en vía. Esa finalidad solo se cumple si el tiempo de ocupación está delimitado desde el inicio. Un usuario que ocupa primero y decide si paga después no participa en un sistema regulado; participa en una especie de ensayo filosófico sobre la paciencia del Estado.

5.4. Fortalece la igualdad y desincentiva el incumplimiento oportunista

La ausencia de pago anticipado castiga al usuario cumplido y favorece al incumplido. Quien paga desde el inicio asume la carga completa del sistema, mientras que quien ocupa sin pagar gana tiempo, bloquea la celda y solo enfrenta un eventual requerimiento posterior. La regla de pago previo corrige esa asimetría y protege el principio de igualdad material en la administración del servicio. Este punto, aunque parezca de sentido común —ese bicho raro que a veces huye de los expedientes—, tiene un impacto directo en la legitimidad del sistema y en la cultura de cumplimiento.

5.5. Hace posible el control basado en evidencia

Un sistema de estacionamiento regulado moderno necesita prueba objetiva: placa, hora, lugar, tiempo adquirido, vencimiento, renovación o ausencia de ella. Bogotá ha desarrollado su regulación y sus actos posteriores justamente dentro de esa lógica de sistema inteligente de estacionamientos, con mecanismos de pago, control e inspección. El pago anticipado es la pieza que activa esa cadena de trazabilidad. Sin pago previo, no hay un hito temporal cierto; sin hito temporal cierto, la evidencia pierde fuerza; y sin evidencia robusta, el sistema se vuelve jurídicamente más débil y operativamente más discutible.

5.6. Justifica un lapso de tolerancia breve, reglado y no exoneratorio

La previsión de un lapso de tolerancia breve no desnaturaliza el pago anticipado; por el contrario, lo hace operativamente razonable. Su función no es habilitar un uso gratuito adicional, sino permitir que el usuario retire el vehículo o regularice de inmediato una contingencia mínima de operación, sin convertir cualquier desfase de segundos en conflicto administrativo. Precisamente por eso debe tratarse de un término corto, expreso y no exoneratorio del pago del tiempo efectivamente utilizado.

De igual manera, la fijación de un término de cinco (5) días hábiles para atender el requerimiento administrativo de pago se justifica como una garantía elemental de contradicción y de acreditación del pago, compatible con la naturaleza no sancionatoria de esa actuación. No se trata de un procedimiento punitivo, sino de una oportunidad razonable para demostrar pago, regularizarlo o aportar observaciones antes de cualquier remisión institucional ulterior.

5.7. Identificación del titular, acceso a información y tratamiento de datos

Cuando el vehículo ha sido retirado o cuando el incumplimiento solo puede documentarse con posterioridad, la gestión de cobro exige mecanismos legítimos de identificación del propietario, poseedor, tenedor o titular registrado que aparezca asociado al automotor. Esa identificación no equivale a una presunción sancionatoria irrefutable sobre la autoría de una infracción, sino a un instrumento administrativo para canalizar el requerimiento de pago hacia la persona vinculada con el vehículo, sin perjuicio de que esta pueda acreditar el pago, formular observaciones o indicar las circunstancias relevantes del uso.

Por esa misma razón, el decreto debe prever que el acceso a datos de identificación y la interoperabilidad con el organismo de tránsito se sujeten a los mecanismos legales e institucionales aplicables, a la celebración de convenios interadministrativos cuando sean necesarios y a la observancia estricta de las normas sobre tratamiento de datos personales, finalidad, circulación restringida, seguridad y trazabilidad de la información.

5.8. Información al usuario, señalización y fase pedagógica

La exigibilidad efectiva de las reglas operativas del sistema presupone una información mínima, visible y comprensible para el usuario sobre tarifa, horario, obligación de pago anticipado, medios de pago, lapso de tolerancia y canales de atención. Asimismo, una fase inicial de pedagogía y socialización fortalece la confianza legítima, reduce la conflictividad y favorece la transición ordenada hacia un modelo de control basado en evidencia. Estas medidas no sustituyen la obligación de pago ni la posibilidad de gestión de cobro, pero sí robustecen la razonabilidad y proporcionalidad de la reglamentación.

6. Límite de la reforma: reglamentar la operación, no crear sanciones nuevas

Esta exposición de motivos debe dejar una frontera muy clara para blindar el decreto: la exigencia de pago anticipado y el control del uso del espacio público no equivalen a la creación de nuevas sanciones de tránsito ni de tributos autónomos por vía reglamentaria.

La Corte Constitucional ha insistido en que, tratándose de tributos territoriales, debe preservarse el equilibrio entre la competencia del legislador y la autonomía de las entidades territoriales, y que el sistema y método deben encontrar apoyo normativo suficiente. El Consejo de Estado, a su turno, ha anulado decretos cuando el alcalde pretende crear tributos sin autorización del concejo o sin soporte legal suficiente.

Precisamente por eso, el presente decreto debe cuidarse de permanecer en su carril: desarrollar la operación del sistema municipal existente, fijando reglas de uso,

pago, verificación, evidencia y articulación institucional, sin asumir competencias que corresponden al concejo o a la autoridad de tránsito. Esa cautela no debilita el decreto; lo hace más defendible.

7. Necesidad concreta de la modificación del Decreto 1032 de 2010

La experiencia administrativa ha mostrado que un régimen que no define con claridad la obligación de pagar al inicio del uso, el margen operativo de tolerancia, la forma de documentar los hechos, el alcance del requerimiento de pago y las reglas de articulación interinstitucional genera vacíos sobre la causación del cobro, la trazabilidad del tiempo de permanencia, la actuación del operador y la posibilidad de documentar objetivamente los incumplimientos.

La modificación propuesta corrige ese vacío mediante decisiones regulatorias compatibles con la experiencia comparada y con el marco jurídico nacional:

Primero, establecer que el uso regular de la celda de estacionamiento se encuentra sujeto a pago anticipado, entendido como requisito que debe cumplirse de manera previa al disfrute ordinario del espacio o, a más tardar, en el acto inmediato de habilitación del estacionamiento, sin que pueda consolidarse una ocupación regular sin dicho pago.

Segundo, precisar que el cobro se relaciona con el tiempo autorizado de permanencia, de forma trazable y verificable, y que la renovación debe realizarse antes del vencimiento del tiempo inicialmente cubierto o, de manera estrictamente excepcional, dentro de un lapso breve de tolerancia orientado a permitir la salida o la regularización inmediata.

Tercero, permitir que el control se soporte en evidencia objetiva, acorde con los modelos modernos de administración del estacionamiento en vía, y prever un requerimiento administrativo de pago como instrumento de gestión de cobro, distinto de cualquier sanción de tránsito.

Cuarto, mantener separadas las esferas de administración del sistema y de potestad sancionatoria, de manera que la remisión a la autoridad de tránsito solo proceda cuando de los hechos documentados surja, *prima facie*, una conducta subsumible en una hipótesis legal previamente prevista.

8. Conclusión

La introducción expresa del pago anticipado en el régimen de Zonas de Permitido Parqueo del Municipio de Pereira, acompañada de reglas sobre tolerancia

operativa, requerimiento administrativo, evidencia, información al usuario y articulación interinstitucional, constituye una medida jurídicamente razonable, constitucionalmente compatible y administrativamente necesaria.

Es jurídicamente razonable porque se ajusta a la naturaleza de la tasa o contraprestación por uso temporal del espacio público y permite identificar con certeza el hecho generador, la base temporal, la obligación del usuario y el instrumento administrativo de cobro del tiempo efectivamente utilizado.

Es constitucionalmente compatible porque se inscribe dentro de la potestad reglamentaria del alcalde para desarrollar acuerdos municipales y dentro del marco legal que autoriza a las entidades territoriales a establecer cobros por estacionamiento regulado, siempre respetando la reserva legal tributaria y sancionatoria, la competencia exclusiva de la autoridad de tránsito y las reglas sobre acceso legítimo a la información y tratamiento de datos.

Y es administrativamente necesaria porque solo mediante pago previo, evidencia trazable, información suficiente al usuario, un lapso de tolerancia razonable, requerimientos de cobro claramente delimitados y mecanismos de coordinación institucional puede asegurarse eficiencia, igualdad entre usuarios, rotación vehicular, defensa del espacio público y control verificable del sistema.

En síntesis: si el municipio administra un uso temporal, oneroso y regulado del espacio público vial, el pago por adelantado no es una opción decorativa, sino la forma jurídicamente más coherente de hacerlo funcionar; y las reglas complementarias de tolerancia, información, requerimiento y articulación no son adornos burocráticos, sino condiciones mínimas para que el sistema opere con seguridad jurídica y sin desbordar la potestad reglamentaria.

PROYECTO DE DECRETO

PROYECTO DE DECRETO No. ____ DE 2026

“Por medio del cual se modifican y adicionan disposiciones del Decreto 1032 de 2010 relacionadas con la operación de las Zonas de Permitido Parqueo, el pago anticipado, el control basado en evidencia y la articulación institucional para su administración”

EL ALCALDE DEL MUNICIPIO DE PEREIRA, en uso de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las conferidas por el artículo 315 de la

Constitución Política, la Ley 136 de 1994, modificada por la Ley 1551 de 2012, el Acuerdo 046 de 2010 y demás normas concordantes,

CONSIDERANDO:

Que corresponde al Alcalde reglamentar los acuerdos municipales y dirigir la acción administrativa del municipio para asegurar la adecuada prestación de los servicios, la administración del espacio público y la ejecución de las decisiones adoptadas por el Concejo Municipal.

Que el Acuerdo 046 de 2010 autorizó y reguló el sistema de Zonas de Permitido Parqueo del Municipio de Pereira, y el Decreto 1032 de 2010 desarrolló aspectos de su funcionamiento.

Que la experiencia administrativa ha evidenciado la necesidad de precisar reglas relativas al pago anticipado, a la trazabilidad del tiempo de uso, al control basado en evidencia, al requerimiento administrativo de pago y a la coordinación entre la entidad administradora, el operador y las autoridades competentes.

Que el uso temporal y oneroso de una celda de estacionamiento regulado exige mecanismos ciertos de causación, verificación y recaudo, con el fin de garantizar eficiencia administrativa, igualdad entre usuarios, rotación del espacio público y seguridad jurídica en la operación del sistema.

Que la presente modificación tiene naturaleza reglamentaria y operativa, no crea sanciones nuevas ni invade competencias reservadas a la ley o a la autoridad de tránsito, y se limita a desarrollar las condiciones de uso, cobro, verificación, información al usuario y articulación institucional del sistema ya existente.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

ARTÍCULO 1. Adición de definiciones al Decreto 1032 de 2010.

Adiciónense al Decreto 1032 de 2010 las siguientes definiciones:

Pago anticipado: modalidad de pago mediante la cual el usuario cancela, antes de la ocupación regular de la celda o en el acto inmediato de habilitación del estacionamiento, el valor correspondiente al tiempo de uso solicitado.

Evidencia operativa: conjunto de registros físicos, fotográficos, electrónicos o digitales que permiten verificar objetivamente la ocupación de la celda, la identificación del vehículo, el tiempo autorizado, su vencimiento, la renovación o ausencia de pago y demás circunstancias relevantes para la administración del sistema.

Requerimiento administrativo de pago: actuación de gestión de cobro adelantada por el operador o por la entidad administradora para poner en conocimiento del usuario, propietario, poseedor, tenedor o titular registrado del vehículo, según la información legalmente disponible, para que acredite o efectúe el pago del tiempo de estacionamiento utilizado y no cancelado oportunamente, o formule las observaciones a que haya lugar.

ARTÍCULO 2. Modificación del artículo 10 del Decreto 1032 de 2010.

Modifíquese el artículo 10 del Decreto 1032 de 2010, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 10. OBLIGACIONES DE LOS USUARIOS DE LAS ZONAS DE PERMITIDO PARQUEO.

El usuario de las Zonas de Permitido Parqueo tendrá las siguientes obligaciones:

10.1. Solicitar y pagar por anticipado el tiempo de uso de la celda de estacionamiento, de acuerdo con el periodo estimado de permanencia.

10.2. Renovar el pago antes del vencimiento del tiempo autorizado, cuando decida continuar ocupando la celda.

10.3. Ubicar el vehículo exclusivamente en las áreas debidamente señalizadas para tal efecto.

10.4. Portar o permitir la verificación física o electrónica del tiquete, comprobante o registro digital de pago.

10.5. Retirar el vehículo dentro del tiempo autorizado o, en su defecto, dentro del lapso de tolerancia previsto en el presente decreto.

10.6. Atender los requerimientos efectuados por el operador o por la entidad administradora respecto del pago del uso efectivo de la Zona de Permitido Parqueo.

Parágrafo. El incumplimiento de las obligaciones operativas aquí previstas dará lugar al cobro del tiempo efectivamente utilizado y, cuando de los hechos

documentados pueda inferirse *prima facie* una conducta legalmente prevista en la Ley 769 de 2002, se pondrá en conocimiento de la autoridad de tránsito competente, con el respectivo soporte probatorio, para lo de su competencia.”

ARTÍCULO 3. Adición al artículo 8 del Decreto 1032 de 2010.

Adiciónese al artículo 8 del Decreto 1032 de 2010 los siguientes numerales:

X.__ En las Zonas de Permitido Parqueo se prohíbe iniciar o mantener la ocupación regular de la celda de estacionamiento sin efectuar el pago anticipado correspondiente, salvo el lapso estrictamente necesario para la activación inmediata del mecanismo autorizado de pago.

X._ Se prohíbe permanecer en la celda por un tiempo superior al efectivamente pagado, salvo el lapso de tolerancia previsto en este decreto.

X.__ Se prohíbe exhibir tiquetes alterados, reutilizados, vencidos, o no generados por el sistema autorizado de recaudo.

X.__ Se prohíbe retirarse del lugar habiendo hecho uso del espacio regulado sin cancelar el valor correspondiente al tiempo utilizado.

Parágrafo 1. El lapso de tolerancia será de cinco (5) minutos contados a partir del vencimiento del tiempo pagado, con el fin de permitir al usuario retirarse o renovar el pago. Vencido dicho término sin retiro del vehículo ni renovación del pago, se entenderá configurado el incumplimiento operativo.

Parágrafo 2. El lapso de tolerancia no exonera del pago del tiempo realmente utilizado ni limita la facultad de documentar el incumplimiento mediante evidencia operativa.

ARTÍCULO 4. Pago anticipado y causación del derecho de uso.

Adiciónese un artículo nuevo al Decreto 1032 de 2010, así:

“ARTÍCULO __. PAGO ANTICIPADO Y CONTROL DEL TIEMPO DE USO.

El uso de las Zonas de Permitido Parqueo causará el pago desde el inicio de la ocupación de la celda. Para la habilitación regular del uso, dicho pago deberá

efectuarse bajo la modalidad de pago anticipado, en los términos previstos en el presente decreto.

El operador recaudará el valor correspondiente al tiempo solicitado por el usuario y expedirá el respectivo tiquete físico o electrónico, con indicación mínima de fecha, hora de inicio, tiempo autorizado, hora de vencimiento, placa —cuando técnicamente sea posible— y demás datos que determine la reglamentación operativa.

Cuando el usuario permanezca por un tiempo mayor al inicialmente pagado, deberá renovar el pago antes del vencimiento o, de manera excepcional, dentro del lapso de tolerancia previsto en este decreto, sin que ello exonere el pago del tiempo efectivamente utilizado.”

ARTÍCULO 5. Evidencia y control operativo.

Adiciónese un artículo nuevo al Decreto 1032 de 2010, así:

“ARTÍCULO __. CONTROL OPERATIVO BASADO EN EVIDENCIA.

El operador y/o la entidad administradora podrán documentar los eventos de presunto incumplimiento mediante evidencia operativa idónea, suficiente, verificable y trazable.

La evidencia podrá comprender, entre otros medios:

- a) registro fotográfico del vehículo y su placa;
- b) ubicación de la celda o sector;
- c) fecha y hora del registro;
- d) constancia del tiempo pagado y del vencimiento;
- e) registro de ausencia de pago o de no renovación;
- f) registro del requerimiento efectuado; y
- g) demás soportes tecnológicos o documentales que se adopten en el sistema.

La evidencia operativa servirá de soporte para el cobro del tiempo utilizado, para el requerimiento al usuario y para la eventual remisión del caso a la autoridad de tránsito.”

ARTÍCULO 6. Requerimiento administrativo de pago.

Adiciónese un artículo nuevo al Decreto 1032 de 2010, así:

“ARTÍCULO __. REQUERIMIENTO PREVIO DE PAGO.

Cuando del control operativo se evidencie la ocupación de una celda sin pago anticipado, la permanencia luego del vencimiento sin renovación, o el retiro del vehículo sin cancelar el valor correspondiente, la entidad administradora u operador, según el esquema de gestión adoptado, adelantará requerimiento al propietario, poseedor, tenedor, usuario identificado o titular registrado del vehículo que aparezca vinculado en la información legalmente disponible, para que dentro del término de cinco (5) días hábiles:

- a) acredite el pago;
- b) efectúe el pago pendiente; o
- c) formule las observaciones y aporte los soportes que estime pertinentes, incluso en relación con la identidad del usuario efectivo del vehículo o con la inexistencia del hecho.”

Este requerimiento tendrá naturaleza administrativa de gestión de cobro del derecho de uso y no constituye por sí mismo sanción de tránsito ni prejuzga sobre la eventual responsabilidad administrativa de persona alguna en materia sancionatoria.

Parágrafo. La identificación del propietario, poseedor, tenedor o titular registrado del vehículo deberá realizarse conforme a los mecanismos legales e institucionales de acceso a información, en el marco de convenios interadministrativos y con observancia de las normas sobre tratamiento de datos personales, seguridad y trazabilidad de la información.

ARTÍCULO 7. Remisión a la autoridad de tránsito.

Adiciónese un artículo nuevo al Decreto 1032 de 2010, así:

“ARTÍCULO __. REMISIÓN DE ACTUACIONES A LA AUTORIDAD DE TRÁNSITO.

Cuando del incumplimiento documentado se advierta, *prima facie*, una conducta que pueda corresponder a una hipótesis legal prevista en la Ley 769 de 2002, la entidad administradora remitirá el expediente con sus soportes al organismo de tránsito competente para lo de su cargo.

La valoración jurídica de los hechos, la determinación sobre la procedencia de la actuación administrativa correspondiente y cualquier consecuencia sancionatoria corresponderán exclusivamente a la autoridad de tránsito, con respeto del debido proceso y de las competencias legalmente asignadas.”

ARTÍCULO 8. Convenio interadministrativo y acceso a información.

Adiciónese un artículo nuevo al Decreto 1032 de 2010, así:

“ARTÍCULO __. ARTICULACIÓN INTERINSTITUCIONAL.

Para la adecuada operación de las Zonas de Permitido Parqueo, la entidad administradora podrá celebrar convenios interadministrativos con el organismo de tránsito competente, con el fin de:

- a) establecer protocolos de interoperabilidad y remisión de información;
- b) acceder, en los términos legalmente permitidos, a datos necesarios para la identificación del titular del vehículo;
- c) definir formatos, estándares de evidencia, trazabilidad y custodia de la información;
- d) articular el trámite de los casos remitidos para conocimiento de la autoridad de tránsito; y
- e) desarrollar acciones de pedagogía y prevención.

Parágrafo. El convenio no transferirá competencias sancionatorias a la entidad administradora ni al operador. La facultad sancionatoria seguirá radicada exclusivamente en la autoridad legalmente competente.”

ARTÍCULO 9. Pedagogía y fase de implementación.

Adiciónese un artículo nuevo al Decreto 1032 de 2010, así:

“ARTÍCULO __. PEDAGOGÍA E IMPLEMENTACIÓN PROGRESIVA.

La administración municipal, la entidad administradora y el operador deberán desarrollar una fase de socialización y pedagogía sobre las reglas de pago anticipado, renovación, lapso de tolerancia, medios de prueba, requerimiento administrativo de pago y eventuales consecuencias legales del incumplimiento.

Durante la fase inicial de implementación, la administración podrá priorizar acciones pedagógicas y preventivas, sin perjuicio del cobro del derecho de uso efectivamente causado y de la remisión de casos a la autoridad competente cuando legalmente haya lugar.”

ARTÍCULO 10. Señalización e información al usuario.

Adiciónese un artículo nuevo al Decreto 1032 de 2010, así:

“ARTÍCULO __. INFORMACIÓN MÍNIMA EN LAS ZONAS DE PERMITIDO PARQUEO.

En cada zona deberá informarse de manera visible, como mínimo:

- a) tarifa aplicable;
- b) horario de operación;
- c) obligación de pago anticipado;
- d) lapso de tolerancia;
- e) medios de pago autorizados;
- f) canales de atención y reclamación; y
- g) advertencia de que el uso sin pago o el incumplimiento de las reglas operativas podrá ser documentado con base en evidencia y, cuando corresponda conforme a la ley, remitido a la autoridad competente.”

ARTÍCULO 11. Interpretación armónica.

Las disposiciones del presente decreto se interpretarán de manera armónica con el Acuerdo 046 de 2010, el Decreto 1032 de 2010 y la Ley 769 de 2002. En ningún caso este decreto podrá entenderse como creación de infracciones, multas o sanciones no previstas en norma con fuerza de ley.

ARTÍCULO 12. Vigencia y derogatorias.

El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación y modifica y adiciona, en lo pertinente, el Decreto 1032 de 2010. Deroga las disposiciones que le sean contrarias.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Proyecto: Juan Carlos Cataño Betancur – abogado contratista EDUP

Reviso: Jose Jhon Galvez



11 de marzo de 2026
Calle 19 9-50
Pereira 660002
Risaralda
Colombia
Complejo Urbano Diario del Otún

**ACTA DE REUNIÓN
Y/O CAPACITACIÓN**

Version: 04

Fecha: junio 3 de 2025

PROCESO: Gestión Humana / SST.		RESPONSABLE: Juan Esteban Restrepo Saldorriega.				
TEMA: Atención al Usuario como medida de Atención		FECHA: 18 de Marzo de 2026				
LUGAR: Edup. Salda Reunión		HORA DE INICIO: 11:00 am	HORA FIN: 12:00 pm			
No.	NOMBRE Y APELLIDOS	DEPENDENCIA / EMPRESA	CARGO	CELULAR	CORREO ELECTRONICO	FIRMA
1	CRISTINA SEPEDA HOZ	EDUP	SUPERVISORA	3204575422	crissep@edup.com	CRISTINA SEPEDA
2	JOSE RONALD ROYER	EDUP	SUPERVISOR	10141997	---	JOSE RONALD ROYER
3	ANDRÉS ARBOLEDA	EDUP	SUPERVISOR	3113149248	---	ANDRÉS ARBOLEDA
4	MARCELO GARCÍA	EDUP	COORDINADOR	3184982555	---	MARCELO GARCÍA
5	MARTÍN GONZÁLEZ VILLAS	EDUP	SUPERVISOR	3202885779	martingon@edup.com	MARTÍN GONZÁLEZ VILLAS
6	EDUARDO MANIVÉ	EDUP	SUPERVISOR	3206101556	---	EDUARDO MANIVÉ
7	ROSETHON GALLERIN	EDUP	COORDINADOR	3162804624	---	ROSETHON GALLERIN
8	MONICA PAOLOLA	EDUP	Supervisor	3123944416	---	MONICA PAOLOLA
9	DAVID MORALES	EDUP	Controlador	300651935	informacion@edup.com	DAVID MORALES
10	DEGALA ESCOBAR VILLAS	EDUP	Controlador	312745222	degalav@edup.com	DEGALA ESCOBAR VILLAS
11	JUAN CARLOS CASTAÑO B	EDUP	Controlador	3136529600	abogado@edup.com	JUAN CARLOS CASTAÑO B.
12						
13						
14						
15						





Versión: 04

Fecha: junio 3 de 2025

PROCESO: ZPP		RESPONSABLE: Juan Carlos Cárdeno Betancur.				
TEMA: Derogatoria art 3 Parágrafo Acuerdo 48 de 2012			FECHA: 18-03-2026.			
LUGAR: Gerencia Edup.		HORA DE INICIO: 11:00 am		HORA FIN: 11:30 am		
No.	NOMBRE Y APELLIDOS	DEPENDENCIA / EMPRESA	CARGO	CELULAR	CORREO ELECTRONICO	FIRMA
1						
2						
3	Juan Carlos Cárdeno B	EDUP	Contratista	3136529000	abogadoprogresar@gmail.com	Juan Carlos Cárdeno B
4	JOSE JHON GARCIA	EDUP.	CONTRATISTA	3162894624	josegarciaetm@gmail.com	[Signature]
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						



Alcaldía de
PEREIRA



Nit: 901.065.380-1

COMUNICADO OFICIAL

Pereira, 20 de marzo de 2026

Señora
PAOLA ANDREA SUÁREZ GAITÁN
Administradora Y Representante Legal Del Edificio 1012
Circunvalar Ph
administracion@edificio1012circunvalar.org
Pereira, Risaralda



No.20260320-178-I

ASUNTO: Asunto: Respuesta a derecho de petición- Radicado Interno No. : 20260317-41-E Relacionado con conductas inadecuadas por presuntos funcionarios de Zona Azul

Cordial saludo:

Respetada señora Paola Andr ea

En atención al derecho de petición presentado por usted, mediante el cual informa una situación presuntamente ocurrida en el sector del Edificio 1012 Circunvalar PH, ubicado en la Calle 10 No. 12B - 30 de Pereira, relacionada con comportamientos inadecuados atribuidos a funcionarios encargados de la operación de las Zonas de Permitido Parqueo(ZPP), esta entidad se permite dar respuesta en los siguientes términos.

En primer lugar, la Empresa de Desarrollo Urbano de Pereira - EDUP lamenta el incidente manifestado por usted, además de rechazar, así como no tolerar cualquier conducta que afecte la salubridad, la convivencia ciudadana, el adecuado uso del espacio público y el respeto debido a la comunidad. La operación de las Zonas de Permitido Parqueo debe desarrollarse dentro de parámetros de orden, control, adecuado funcionamiento y atención a la ciudadanía, conforme a los objetivos y reglas previstos en el Decreto 1032 de 2010, así como a las actividades de operación, administración, seguimiento, control y mejoramiento asociadas al proyecto, teniendo implícito el cumplimiento a lo dispuesto en el código de seguridad y convivencia ciudadana.

Aclarado este concepto, es importante además resaltar, Señora Paola Andr ea que



la EDUP, presta el servicio de operación en vía pública de ZPP a través de terceros, operadores comerciales que disponen los tiquetes en los vehículos y controlan el cobro por el estacionamiento en ese espacio público, obteniendo una compensación económica en cada tiquete, pero los operadores comerciales, no tienen vinculación laboral directa con la EDUP. Así las cosas y a pesar de rechazar de manera rotunda este comportamiento de los operadores comerciales y/o cualquier persona que tenga este tipo de inadecuada conducta, llamaremos la atención a nuestros Supervisores en vía para que a su vez estén atentos a los operadores comerciales y adelanten procesos de capacitación, enfocada en buenas prácticas y respecto a las normas mínimas de convivencia en vía pública. En este orden, como esta conducta inadecuada, presuntamente proviene de operadores comerciales sobre los cuales la EDUP no tiene facultades sancionatorias y a pesar de llamar la atención en procesos de socialización con nuestro supervisores en vía, le recomendamos respetuosamente señora Paola Andréa que en caso de percibir nuevamente este tipo de conducta de parte de cualquier persona, solicitar apoyo de la Policía Nacional, con la práctica de rodas policivas para que ésta, al detectar comportamientos y/o infracciones contrarias a la sana convivencia, apliquen las sanciones según corresponda contenidas en el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana de la ley 1801 de 2016.

De igual manera, en el marco del proyecto de Zonas de Permitido Parqueo, se cuenta con obligaciones de soporte al cumplimiento normativo, atención de requerimientos, apoyo a la supervisión, seguimiento y control jurídico, así como apoyo en la elaboración y seguimiento de planes de mejoramiento. Asimismo, reiteramos desde la EDUP la exigencia en la ejecución idónea y oportuna de las actividades asociadas al proyecto de manera coherente con las buenas prácticas y adelantaremos las revisiones periódicas para verificar condiciones de calidad y cumplimiento.

Con fundamento en lo anterior, esta entidad procede a responder sus solicitudes así:



PRIMERO. Frente a la solicitud de realizar visita de inspección por parte del funcionario competente:

Se dispondrá la verificación de la situación reportada a través de los mecanismos internos de supervisión y seguimiento del proyecto, con el fin de establecer las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que presuntamente ocurrieron los hechos puestos en conocimiento por usted, así como identificar el personal involucrado, de haber lugar a ello y tomaremos las medidas sancionatorias en el marco de las facultades de la EDUP respecto al personal adscrito al proyecto ZPP.

SEGUNDO. Frente a la solicitud de adoptar medidas correctivas para evitar la repetición de estos hechos:

Se informa que **se tomarán todas las medidas internas necesarias para que esta situación no se siga presentando**. Para tal efecto, se impartirán las instrucciones correspondientes dentro de la operación del proyecto, se reforzarán en procesos de capacitación, las buenas prácticas, los deberes de comportamiento adecuado del personal vinculado, se intensificarán las labores de seguimiento y control en el sector referido y se dispondrán las acciones internas de mejora continua a que haya lugar, con el propósito de prevenir la reiteración de conductas contrarias a la convivencia, la salubridad y el respeto por la comunidad.

TERCERO. Frente a la solicitud de garantizar el cumplimiento de las normas de salubridad, convivencia y uso adecuado del espacio público por parte del personal encargado de la zona azul:

La EDUP reiterará al personal vinculado a la operación de las Zonas de Permitido Parqueo la obligación de observar un comportamiento respetuoso, diligente y acorde con la correcta prestación del servicio, así como el deber de acatar las directrices internas, los protocolos de operación y las disposiciones que regulan el funcionamiento de las Zonas de Permitido Parqueo en el Municipio de Pereira. De igual forma, estos hechos serán incorporados dentro del seguimiento interno correspondiente, para efectos de fortalecer los controles y ajustes operativos que resulten necesarios.



Alcaldía de
PEREIRA



Nit: 901.065.380-1

COMUNICADO OFICIAL

Finalmente, agradecemos la información suministrada, la cual permite a esta entidad adoptar las acciones de seguimiento y mejora continua dentro del proyecto ZPP, en procura de garantizar una operación respetuosa del espacio público y de la comunidad aledaña.

Cordialmente,

DARIO FERNANDO ACOSTA CHAMORRO
Gerente General

JOSE JHON GALVEZ MEJIA
Contratista

Proyectó: JUAN CARLOS CATAÑO BETANCURT - Contratista - APOYO JURÍDICO



**ACTA DEREUNIÓN
Y/O CAPACITACIÓN**

Versión:04

Fecha: junio 3 de 2025

PROCESO: DIRECCION ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA					RESPONSABLES: HECTOR DARIO GALLEGO BEDOYA - LUIS FERNANDO GONZALEZ	
TEMA: COMITE_GESTION_DESEMPEÑO_MIPG_2026 – SEGUIMIENTO PLAN DE MEJORAMIENTOS – AVANCES EN PROCESOS FINANCIEROS					FECHA: 20/03/2026	
LUGAR: SALA DE JUNTAS DE LA EDUP					HORA DE INICIO: 8:00 A:M	HORA FIN: 10:30 A:M
No.	NOMBRE Y APELLIDOS	DEPENDENCIA / EMPRESA	CARGO	CELULAR	CORREO ELECTRONICO	FIRMA
1	LUIS FERNANDO GONZALEZ BUITRAGO	EDUP	ASESOR DE CONTROL INTERNO	3172710403	controlinterno@edup.gov.co	
2	HECTOR DARIO GALLEGO BEDOYA	EDUP	DIRECTOR ADMINISTRATIVO Y FINANCIERO	3116227128	direccionadministrativa@edup.gov.co	
3	Ana Carolina Guzman Rojas	EDUP	Contratista	3137663131	contabilidad@edup.gov.co	
4	Mauricio A Montoya	EDUP	Contratista	319402019	Presupuesto@edup.gov.co	
5	Yanney Julián Patiño	Edup	Contratista	3146828382	Yanney.Torres@edup.gov.co	
6	Juan Carlos C. B.	Edup	Contratista	3136524000	abogado@progresar@edup.gov.co	
7						
8						
9						
10						