

11 de junio 2024 Girardot Cundinamarca.

SEÑOR
JUEZ ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE GIRARDOT
(REPARTO). E. S. D.
MEDIO DE CONTROL DE SIMPLE NULIDAD.

ACTO DEMANDADO: ACUERDO MUNICIPAL No 020 de 2021 fecha 25 noviembre 2021
ACCIONANTE: EDISON ELIECER CUELLAR PACHON.
ACCIONADOS: CONCEJO MUNICIPAL DE GIRARDOT. ALCALDIA MUNICIPAL DE GIRARDOT.

EDISON ELIECER CUELLAR PACHON mayor de edad, domiciliado en la ciudad de Girardot, identificado con la cedula de ciudadanía No. 79811985 de Bogotá, en ejercicio del MEDIO DE CONTROL DE SIMPLE NULIDAD consagrada en el artículo 137 de la Ley 1437 de 2011 - Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA)-, con el fin de que se declare la NULIDAD del Acuerdo Municipal 020 de noviembre 25 de dos mil veintiuno (2021), “POR EL CUAL SE CREA EL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTO REGULADO EN LAS VÍAS PÚBLICAS DEL MUNICIPIO DE LA GIRARDOT – CUNDINAMARCA, SE ESTABLECE LA TASA POR EL DERECHO DE ESTACIONAMIENTO SOBRE LAS VÍAS PÚBLICAS, SE AUTORIZA A LA ADMINISTRACIÓN MUNICIPAL EL COBRO DE LA TARIFA Y SE DICTAN NORMAS SOBRE SU ADMINISTRACIÓN, CONTROL Y SUPERVISIÓN” proferido por el Concejo Municipal de GIRARDOT , Cundinamarca.,:

ACCIONANTE; EDISON ELIECER CUELLAR PACHON CC 79811985 DE BOGOTA

ACCIONADO: CONCEJO MUNICIPAL DE GIRARDOT , ALCALDIA MUNICIPAL DE GIRARDOT.

CONSIDERACIONES DE HECHO Y DE DERECHO ASPECTOS DE ILEGALIDAD E INCUMPLIMIENTO DEL ACUERDO MUNICIPAL 020 DEL 2021 DEL 25 DE NOVIEMBRE.

1. En el Plan de Desarrollo Territorial 2020 – 2023 , denominado “GIRARDOT DE TODOS 20-40 ” sector “Transporte y movilidad”, programa meta de producto “Realizar e implementar un proyecto para la creación de zonas azules”. Para lograr la materialización de tal objetivo del Plan de Desarrollo Municipal, la administración municipal celebró mediante contratación directa el contrato Interadministrativo CTO- 1378-CD-CI-003-2022. Suscrito entre la administración municipal de Girardot y terminal de transportes de Medellín S.A. para la operación y la administración de las vías públicas en el municipio de Girardot.

2. Revisado la resolución No 1733 DE 2022 DEL 25 DE NOVIEMBRE DE 2022 por la cual se justifica la celebración de un contrato bajo la modalidad de contratación directa.. Es decir que desde allí se cambió la concepción de zonas azules a zonas de estacionamiento regulado, es decir que la implementación de las zonas de estacionamiento regulado, no estaba contemplado en el plan de desarrollo Territorial antes citado al igual el estudio técnico e impacto frente al POT nunca fue tenido en cuenta.
3. Se evidencia por la naturaleza del mismo, (como el estudio diagnóstico para definir las zonas azules de estacionamiento regulado del municipio de Girardot), NO corresponde a una consultoría seria y responsable ya que no se tuvo en cuenta factores de relevancia como el POT plan de ordenamiento territorial. Y sus modificaciones. y no debió contratarse de manera directa, ya que el método de selección adecuado debió ser el concurso de méritos. No existe en el mismo una justificación real que permitiera realizarse a través de contratación directa y por el contrario si se denota que se obvió y se vulneró la Ley 80 de 1993 frente a los métodos de selección del contratista.
4. Si analizamos las pretensiones del concejo municipal de Girardot frente a las facultades y el estudio técnico de la implementación de las zonas de estacionamiento regulado y para poder dar claridad al despacho, son varias las inconsistencias de la formulación y recontractación del operador del servicio.
5. según el acuerdo 020 del 2021 del 25 noviembre 2021. el artículo decimo establece: La Conformación de cada Zona de Estacionamiento Regulado – ZER – deberá ser difundida a la comunidad del área de influencia, por lo menos con un mes de anticipación a su entrada en operación; sin embargo, la protesta pacífica de la comunidad de Girardot - Cundinamarca, ha dejado claro que no fue socializada la conformación de dichas zonas con la comunidad durante el mes anterior que establece dicho acuerdo; el operador al mismo tiempo que comenzó a instalar la señalización vertical,
6. línea de tiempo y vicios frente a las facultades dadas por el concejo municipal de Girardot al alcalde municipal de Girardot. Hechos, para la contratación de la estrategia de organización de sector de movilidad del municipio de Girardot.
7. Hay que tener en cuenta primero que todo que los argumentos por los cuales el concejo municipal adoptó y facultó al alcalde municipal no presentó el estudio técnico real de las necesidades del municipio y el concejo municipal toma estas decisiones sobre supuestos que no reflejan la realidad económica del municipio de Girardot. (no se presenta estudio real de movilidad con el cual se tomen las decisiones y se faculden el alcalde)
8. Para su conocimiento el concejo municipal de Girardot bajo el acuerdo 020 del 2021 del 25 noviembre 2021 faculta al alcalde municipal de Girardot para hacer de manera técnica y responsable la ejecución de la estrategia de mejorar la movilidad POR TAL MOTIVO DA UN TIEMPO DE UN AÑO PARA PRESENTAR ESTUDIOS Y PROPUESTAS DE PRESENTACION DE EMPRESAS INTERESADAS EN LA IMPLEMENTACION . el señor alcalde municipal firma contrato el 25 de noviembre del 2022, y lo hace de manera directa, al igual es publicado en la gaceta del municipio el 02 de diciembre del 2022. Quedando fuera de tiempo y facultades.
9. mediante CONTRATO INTERADMINISTRATIVO NO. CTO-1378-CD-CI-003-2022 SUSCRITO ENTRE EL MUNICIPIO DE GIRARDOT Y TERMINALES DE TRANSPORTE DE MEDELLÍN S.A PARA LA ADMINISTRACIÓN Y LA OPERACIÓN

DEL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA EN EL MUNICIPIO DE GIRARDOT, es de anotar que este contrato se hace de manera directa. Y fuera de tiempo que estipulo el concejo municipal de Girardot , ya que fue firmado el 02 de diciembre del 2022

10. Es más que claro que se violo las facultades dadas por el concejo municipal donde clara y expresita mente y manifiesta un tiempo de un año entre el momento de la firma del acuerdo municipal el cual fue EL 25 DE NOVIEMBRE DEL 2021. Y el alcalde municipal lo publica y firma el 02 de diciembre del 2022.
11. El alcalde municipal realizo de manera directa la contratación como lo hizo y violando los preceptos de lo autorizado en el acuerdo, en el artículo décimo segundo es claro DONDE EXPRESA: LAS FACULTADES DEL ALCALDE MUNICIPAL SERA CONFERIDAD A PARTIR DEL MOMENTO DE LA AUTORIZACION DEL ACUERDO Y POR UN TIEMPO DE HASTA 12 MESES. Con este artículo se deja un límite de tiempo para que la administración municipal agote estudios y proponga al municipio la mejor forma de organizar el municipio.

Vicios de fondo

- a. La delimitación de los polígonos y de las Zonas de Estacionamiento Regulado, no cumple con los parámetros establecidos en el Acuerdo 011 del 2014 “Por medio del cual se adopta la última actualización al plan de desarrollo el Plan Básico de Ordenamiento Territorial para el municipio de Girardot ” en términos del componente urbano de ordenamiento territorial.
 - b. En igual sentido el acto demandado, no se le presenta al Concejo Municipal, con la respectiva constancia por parte de la Secretaria de Hacienda Municipal del posible Impacto Fiscal, que se podía llegar a tener con la ejecución e imposición de zonas de estacionamiento regulado, es por ello que se contraria de forma categórica lo señalado en la Ley 819 de 2003, que señala:
2. Artículo 7o. 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 explicito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.
 3. Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de tramite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.
 4. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo tramite 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.

5. Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá 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.
6. En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces.
7. En el presente caso, es mas que claro que con este proyecto que imponía las ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO, se estaba generando un impacto fiscal, ya que a pesar de haber discutido en las comisiones y en las plenarias del Concejo, que dicho proyecto no tendría erogaciones económicas para el Municipio, lo cierto es que si las tiene, ya que se está cediendo el espacio público, se tendría que realizar contrataciones estatales (como sucedió), que generaría obligaciones de pagos económicos para el contratista, basada en la imposición de multas para los ciudadanos, es por ello que dicho acuerdo adolece del estudio de impacto fiscal, lo que hacia que fuer improcedente su tramite en la forma que se desarrolló en el Concejo Municipal y sea una esta mas de las causales para ser declarada su nulidad.
8. El acto demandado, además de lo anteriormente citado incurrió en expedición irregular por los siguientes motivos: (i) porque desconoce los criterios jerárquicos y materiales determinados por el artículo 1 de la Ley 902 de 2004, relacionados con el contenido y las características de las normas urbanísticas que deben incorporarse en el plan de ordenamiento territorial respectivo; y (ii) porque fue proferido sin dar cumplimiento a las disposiciones e instancias previstas en la ley para los procesos de concertación y participación, los cuales constituyen un requisito necesario para la validez de las reformas de los planes de ordenamiento territorial. El acto cuestionado reformó el POT del Municipio de Girardot.
9. La falta de planificación y de criterios, se ha visto materializarse y después de que se expidieran los Decretos y se realizaran las contrataciones estatales (por cierto directas), en donde a un particular se le dio la posibilidad de instalar señalización en espacio público, lo que hizo, que pasara en el plan de ordenamiento territorial, lo denominado zonas azules a zonas de estacionamiento regulado, algo que en ningún
10. momento se encontraba contemplado en el Plan de Desarrollo Territorial, es por ello que el Concejo Municipal, procedió a expedir un acto irregular que no contaba con los estudios suficientes, ni la exposición de motivos necesaria, para proceder a dar a aprobación al proyecto de acuerdo que se le puso en consideración. Sobre el particular y a pesar de haber efectuado esa modificación al Plan de Desarrollo territorial, sin que se hubiesen llevado a cabo las concertaciones necesarias
11. con la comunidad, también debemos ocuparnos en que la cesión del espacio publico debe llevarse a cabo a través de procesos de contratación propio como el de concesión, algo que no fue definido de forma taxativa por parte del Concejo Municipal en el acto demandado, por cuanto no limito al Alcalde en la forma en que podía ceder ese espacio público a los particulares, y le dio así a este la posibilidad para que este los desarrollara a su arbitrio, como finalmente sucedió, ya que hicieron la cesión del espacio público, a través de contratación directa, y sin que posteriormente existiera autorización por parte del Concejo Municipal, como era la vocación del legislador en estos casos. Es decir el acto demandado abrió la posibilidad para que el ejecutivo no cumpliera con los requisitos fundamentales para desarrollar dichos actos, al omitir de forma taxativa la forma en que debería desarrollarse la posible contratación.
12. De igual modo debemos precisar que el estudio técnico que le fuera presentado al Concejo Municipal, no tuvo en cuenta la realidad final que debe tener este tipo de estudio y es que se debe buscar es la descongestión de las vías, por cuanto estas

zonas no deben contribuir a elevar los niveles de congestión de las vías y deben garantizar la seguridad de los vehículos estacionados, situación que de forma efectiva, brilla por su ausencia, el Ministerio de Transporte, ha conceptuado al respecto sobre las zonas azules así:

13. “Para finalizar, respecto a la explotación de zonas de uso público como lo son en este caso las Zonas Azules, 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 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:
14. “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.”
15. Por lo que, en atención a la consulta elevada a este Despacho, el aprovechamiento económico de las denominadas Zonas ZER puede ser entregado a particulares mediante concesión una vez agotado el debido proceso contractual de licitación pública, y teniendo en cuenta que se debe contar con los respectivos estudios de tránsito, que versen sobre temas de
16. movilidad, capacidad vial, volúmenes de tráfico, velocidades, servicio público de transporte, parqueaderos existentes, entre otros; de manera que estas zonas no contribuyan a elevar los niveles de congestión de las vías y garanticen la seguridad de los vehículos estacionados”ⁱ (Negrilla y subrayado fuera de texto).
17. Por ultimo obsérvese como el estudio técnico señalado, viabilizo el estacionamiento de vehículos al lado y lado de la calzada, cuando claramente Ley 769 de 2002, señala:
 - a. Código Nacional de Tránsito Terrestre
 - b. Artículo 75: “Estacionamiento de vehículos: En vías urbanas donde esté permitido el estacionamiento, se podrá hacerlo sobre el costado autorizado para ello, lo más cercano posible al andén o al límite lateral de la calzada no menos de treinta (30) centímetros del andén y a una distancia mínima de cinco (5) metros de la intersección.”
18. Por todo el anterior, el Concejo Municipal realizó la aprobación de un acuerdo Municipal, violando normas sustanciales de impacto fiscal, y modificando el Plan de Ordenamiento territorial, además sin contar con un estudio técnico suficiente que garantice la descongestión de las vías públicas y la seguridad de los vehículos estacionados, además contrariando el Código Nacional de Tránsito.

PRETENSIONES

PRIMERA: Que se DECLARE LA NULIDAD del Acuerdo Municipal 020 DEL 2021 DEL 25 de noviembre del 2021 proferido por el CONCEJO MUNICIPAL DEL MUNICIPIO DE GIRARDOT – CUNDINAMARCA, “POR EL CUAL SE CREA LA TASA DE ESTACIONAMIENTO SOBRE LAS VIAS PUBLICAS Y SE AUTORIZA A LA ADMINISTRACION MUNICIPAL EL COBRO DE LAS MISMAS Y SE ESTABLECE EL SISTEMA DE ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO EN LAS VIAS PUBLICAS DEL MUNICIPIO DE GIRARDOT Y SE DIGTAN OTRAS DISPOSICIONES” por existir una falsa motivación, desviación de poder y falta de competencia, como se expresara en la motivación del presente medio de control.

SEGUNDA: Que se ORDENE “INAPLICAR” EL CONTRATO SUSCRITO CONTRATO INTERADMINISTRATIVO NO. CTO-1378-CD-CI-003-2022 SUSCRITO ENTRE EL MUNICIPIO DE GIRARDOT Y TERMINALES DE TRANSPORTE DE MEDELLÍN S.A PARA LA ADMINISTRACIÓN Y LA OPERACIÓN DEL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA EN EL MUNICIPIO DE GIRARDOT (teniendo en cuenta que el alcalde se extralimito en sus funciones y lo realizo fuera de todo contesto legal por tiempos y por transparencia frente a las facultades dadas por el concejo municipal)

TERCERA: Que se condene en costas a los demandados en caso de oposición a las pretensiones aquí contenidas.

CONCEPTO DE VIOLACIÓN CONSIDERACIONES PREVIAS

Con la expedición del acto administrativa, impugnado en este libelo, se infringieron las siguientes normas: 3.1. ARTÍCULOS 29, 34 Y SS DE LA CONSTITUCIÓN NACIONAL:

Dichos preceptos superiores regulan, en su orden, el debido proceso administrativo, se desconoció á efectividad de los derechos y deberes en ellos consagrados, como fines esenciales del Estado de garantizarlos, y se incurrió en responsabilidad ante la Constitución y la ley por la omisión y extralimitación de la autoridad administrativa en el ejercicio de sus funciones, al proferir el acto acusados sin sujeción jurídica de las disposiciones legales que regulan la melena.

Es decir, en desarrollo de la función administrativa las determinaciones de la tales autoridades debieron tornarse en cumplimiento estricto de la norma procedimental y sustancial de dicho ejercicio; lo cual no sucedió en el caso Subyudice, contrariando el espíritu de los citados preceptos, máxime cuando se trata de Acuerdos Municipales, que afectan la calidad de vida de sus habitantes, y con ello causan los desordenes que ya se plasmaron en primera medida en la comunidad.

CARGO POR FALSA MOTIVACIÓN

Se ha entendido que existe falsa motivación cuando i) se presenta inexistencia de fundamentos de hecho o de derecho en la manifestación de voluntad de la administración pública; ii) los supuestos de hecho esgrimidos en el acto son contrarios a la realidad, bien por error o por razones engañosas o simuladas; iii) porque el autor del acto le ha dado a los motivos de hecho o de derecho un alcance que no tienen y iv) porque los motivos que sirven de fundamento al acto no justifiquen la decisión.

Nuestro ordenamiento jurídico prevé en el inciso segundo del Artículo 137 de la Ley 1437 de 2011 que la nulidad de los actos administrativos procederán cuando hayan sido expedidos con infracción de las normas en que deberían fundarse, o sin competencia, o en forma irregular, o con desconocimiento del derecho de audiencia y defensa, o mediante falsa motivación, o con desviación de las atribuciones propias de quien los profirió.

En el caso bajo examen encontramos que los fundamentos de los actos administrativos no corresponden a la realidad técnica y jurídica y en consecuencia las decisiones son contrarias al ordenamiento jurídico, lesionando el ordenamiento

En el caso en particular se da de forma clara el cargo de falsa motivación por:

El estudio técnico que le fuera presentado al Concejo Municipal de Girardot no tuvo en cuenta la realidad final que debe tener este tipo de estudio y es que se debe buscar es la descongestión de las vías, por cuanto estas zonas no deben contribuir a elevar los niveles de congestión de las vías y deben garantizar la seguridad de los vehículos estacionados, situación que de forma efectiva, brilla por su ausencia, el Ministerio de Transporte, ha conceptualizado al respecto sobre las zonas azules así:

“Para finalizar, respecto a la explotación de zonas de uso público como lo son en este caso las Zonas Azules, 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 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 o zonas zer" 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.”

Por lo que, en atención a la consulta elevada a este Despacho, el aprovechamiento económico de las denominadas Zonas Azules o zonas ZER puede ser entregado a particulares mediante concesión una vez agotado el debido proceso contractual de licitación pública, y teniendo en cuenta que se debe contar con los respectivos estudios de tránsito, que versen sobre temas de movilidad, capacidad vial, volúmenes de tráfico, velocidades, servicio público de transporte, parqueaderos existentes, entre otros; de manera que estas zonas no contribuyan a elevar los niveles de congestión de las vías y garanticen la seguridad de los vehículos estacionados”ⁱⁱ (Negrilla y subrayado fuera de texto).

Por ultimo obsérvese como el estudio técnico señalado, viabilizo el estacionamiento de vehículos al lado y lado de la calzada, cuando claramente Ley 769 de 2002, señala:

Código Nacional de Tránsito Terrestre

Artículo 75: “Estacionamiento de vehículos: En vías urbanas donde esté permitido el estacionamiento, se podrá hacerlo sobre el costado autorizado para ello, lo más cercano posible al

ondén 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.”

En dicho estudio, permite el estacionamiento de vehículos a lado y lado, es decir la parte técnica, que sirvió en algo para la aprobación por parte del Concejo Municipal, claramente contraria, los preceptos relacionados con la misma normativa de orden nacional.

CARGO POR DESVIACIÓN DEL PODER

Entrando así en un vicio en el acto administrativo por no estar debidamente motivado, incurriendo con ello en una desviación de poder. Vale la pena citar lo mencionado por la Corte Corte Constitucional en la Sentencia T-204/12

“La motivación de los actos administrativos proviene del cumplimiento de preceptos constitucionales que garantizan que los particulares tengan la posibilidad de contradecir las decisiones de los entes públicos ante las vías gubernativa y judicial, evitando de esta forma la configuración de actos de abuso de poder. De esta forma, le corresponde a la administración motivar sus actos y a los entes judiciales decidir si tal argumentación se ajusta o no al ordenamiento jurídico.”

En el caso en particular, no podemos hablar de una correcta motivación de un acto administrativa, cuando en este tipo de procedimientos, la parte técnica cobra una relevancia máxima, por cuanto desde las sesiones plenarias del concejo se advirtió de la ausencia de estudios económicos que permitiera establecer el impacto fiscal, algo que no se llevo a cabo.

El acto demandado, no se le presenta al Concejo Municipal de Girardot con la respectiva constancia por parte de la Secretaria de Hacienda Municipal del posible Impacto Fiscal, que se podía llegar a tener con la ejecución e imposición de zonas de estacionamiento regulado, es por ello que se contraria de forma categórica lo señalado en la Ley 819 de 2003, que señala:

Artículo 7o. 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, deberá 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 Secretaria de Hacienda o quien haga sus veces.

En el presente caso, es mas que claro que con este proyecto que imponia las ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO, se estaba generando un impacto fiscal, ya que a pesar de haber discutido en las comisiones y en las plenarias del Concejo, que dicho proyecto no tendria erogaciones económicas para el Municipio, lo cierto es que is las tiene, ya que se está cediendo el espacio público, se tendria que realizar contrataciones estatales (como sucedió), que generaria obligaciones de pagos económicas para el contratista, basada en la imposición de multas para los ciudadanos, es por ello que dicho acuerdo adolece del estudio de impacto fiscal, lo que hacia que fuer improcedente su trámite en la forma que se desarrolló en el Concejo Municipal y sea una esta mas de las causales para ser declarada su nulidad.

Por ello se observa que el Concejo Municipal de Girardot no realizo el estudio correspondiente, y mucho menos pidió las explicaciones correspondientes, lo único que realizo, fue una aprobación sin realizar los análisis correspondientes y las implicaciones legales que ello tendria, como puede sostenerse que el Acuerdo Municipal no tendria IMPACTO FISCAL, cuando claramente SE ESTA PERMIENTIENDO QUE SE CEDA EL ESPACIO PUBLICO, y de forma notable, estableció que ello se realizara a través de otros medios diferentes a la CONCESION, lo que haria que se contrariara la línea pacífica y sostenida por el Consejo de Estado así:

“CONTRATO DE CONCESION - Noción. Actividad negocial

Las partes hicieron recaer su autonomía negocial en bienes de uso público, particularmente, espacios de la vía pública que se destinarían a estacionamiento, el contratista asumió la gestión por su cuenta, riesgo y a su costo, pero bajo la vigilancia y el control de la entidad, a cambio de una remuneración, que se obtendria de la tarifa por el servicio de parqueo

CONTRATO DE CONCESION - La suscripción de un contrato de concesión de bienes públicos no significa cambiar su destinación Para la Sala es claro que el cambio de destinación de los bienes públicos supone una modificación en su finalidad, es decir, en tanto ésta no corresponde a un beneficio o utilidad de toda la comunidad.

Situación que no es posible predicar frente a los contratos de concesión, toda vez que los bienes siguen destinados al uso público, pero esta vez bajo la administración de un particular.

Bajo esa óptica, resulta armónico el contenido obligacional de la concesión en estudio, toda vez que la vía pública seguiría prestando el servicio que le es propio y, acorde con la cláusula 13a del (...), al vencimiento, su administración retornaría al distrito, conjuntamente con la reversión de las obras realizadas y los elementos instalados.”¹

CARGO POR FALTA DE COMPETENCIA.

El acto demandado, además de lo anteriormente citado incurrió en expedición irregular por los siguientes motivos: (i) porque desconoce los criterios jerárquicos y materiales determinados por el artículo 1 de la Ley 902 de 2004, relacionados con el contenido y las características de las normas urbanísticas que deben incorporarse en el plan de ordenamiento territorial respectivo; y (ii) porque fue proferido sin dar cumplimiento a las disposiciones e instancias previstas en la ley para los procesos de concertación y participación, los cuales constituyen un requisito necesario para la validez de las reformas

de los planes de ordenamiento territorial. El acto cuestionado reformó el POT del Municipio Girardot - Cundinamarca, al incorporar disposiciones que afectan el uso del espacio público y, conforme con lo previsto en el numeral 1.2 del artículo 1 de la Ley 902 de 2004. En especial la ubicación de estructuras, y elementos que permitan el libre desplazamiento de la ciudadanía, lo cual se observa no se discutió en ningún sentido por parte del Concejo Municipal.

¹ CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCION TERCERA SUBSECCION B Consejera ponente: STELLA CONTO DÍAZ DEL CASTILLO Bogotá D.C., veintisiete (27) de abril de dos mil doce (2012) Radicación número: 25000-23-26-000-1996-3323-01(23649); Actor: PERSONERIA DE BOGOTA Demandado: FONDO DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL DE LA SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTES DE BOGOTA Y OTRO Referencia: ACCION DE CONTROVERSIAS CONTRACTUALES (APELACION SENTENCIA)

contemplado en el Plan de Desarrollo Territorial, es por ello que el Concejo Municipal, procedió a expedir un acto irregular que no contaba con los estudios suficientes, ni la exposición de motivos necesaria, para proceder a dar a aprobación al proyecto de acuerdo que se le puso en consideración.

Sobre el particular y a pesar de haber efectuado esa modificación al Plan de Desarrollo territorial, sin que se hubiesen llevado a cabo las concertaciones necesarias con la comunidad, también debemos ocuparnos en que la cesión del espacio público debe llevarse a cabo a través de procesos de contratación propio como el de concesión, algo que no fue definido de forma taxativa por parte del Concejo Municipal en el acto demandado, por cuanto no limitó al Alcalde en la forma en que podía ceder ese espacio público a los particulares, y le dio así a este la posibilidad para que este los desarrollara a su arbitrio, como finalmente sucedió, ya que hicieron la cesión del espacio público, a través de contratación directa, y sin que posteriormente existiera autorización por parte del Concejo Municipal, como era la vocación del legislador en estos casos. Es decir el acto demandado abrió la posibilidad para que el ejecutivo no cumpliera con los requisitos fundamentales para desarrollar dichos actos, al omitir de forma taxativa la forma en que debería desarrollarse la posible contratación.

Por lo anterior, es más que claro, que los actos acusados se encuentran viciados de nulidad, por lo que se solicita la declaratoria en el mismo sentido, bajo los cargos antes expuestos.

PRUEBAS:

1. ACUERDO 022-2021 CONCEJO MUNICIPAL DE GIRARDOT
2. CONTRATO NTERADMINISTRATIVO NO. CTO-1378-CD-CI-003-2022 SUSCRITO ENTRE EL MUNICIPIO DE GIRARDOT Y TERMINALES DE TRANSPORTE DE MEDELLÍN S.A PARA LA ADMINISTRACIÓN Y LA OPERACIÓN DEL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA EN EL MUNICIPIO DE GIRARDO
3. ACUERDO 011 -2014 MODIFICACION POT.
4. ACUERDO 024 POT GIRARDOT
5. CIUDADANOS TRABAJADORES DEL ESPACIO PUBLICO QUE CERTIFICAN NUNCA FUERON NOTIFICADOS O CAMPAÑAS DE SOCIALIZACION

1. COMPETENCIA

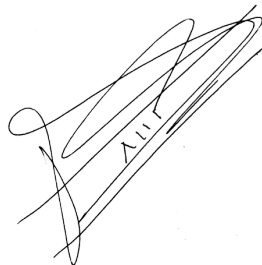
En exclusiva por razón del artículo 155 del CPACA, la autoridad competente para conocer SON **LOS JUECES ADMINISTRATIVOS DEL CIRCUITO, EN EL MEDIO DE CONTROL DE SIMPLE NULIDAD.**

CADUCIDAD DE LA ACCIÓN

Al tratarse una acción de simple NULIDAD, esta puede ejercerse en cualquier tiempo, por lo cual no hay lugar a la caducidad de la acción y por ello se estaría presentando en tiempo.

PROCEDENCIA DE LA SIMPLE NULIDAD

El acto demandado, se trata de un acto administrativo de carácter general, proferido por una autoridad municipal, en el cual no se buscan pretensiones indemnizatorias, por ello el medio de control a agotar es el de simple nulidad, conforme el articulo 137 del CPACA.



NOTIFICACIONES:

EDISON ELIECER CUELLAR PACHON

CC 79811985

CELULAR 3166167537

CORREO ELECTRONICO: ecuellarpachon@yahoo.es

Girardot Cundinamarca.
Barrio santa Isabel manzaba 8 casa 6,