

DECRETO DE 2021

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

DECRETO N° 379 (12 de octubre de 2021)

“Por medio del cual se modifica y se adiciona el Decreto Distrital 519 de 2019 ‘Por medio del cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 695 de 2017 en lo relacionado con el estacionamiento en vía pública y se dictan otras disposiciones’, para establecer la operación pública del Estacionamiento en Vía.”

LA ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas por los numerales 1, 3, 4 y 6 del artículo 38, el inciso 2 del artículo 55 del Decreto Ley 1421 de 1993, el artículo 3, inciso 2 del parágrafo 3 del artículo 6 y el artículo 119 de la Ley 769 de 2002 y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 82 de la Constitución Política establece que: *“Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, 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 (...)”*.

Que el artículo 84 de la Ley 136 de 1994, *“Por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios”* definió que en cada municipio o Distrito habrá un *“Alcalde quien ejercerá la autoridad política, será el jefe de la administración local (...)”*.

Que mediante el artículo 1 del Decreto Ley 1421 de 1993, *“Por el cual se dicta el Régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá”*, se estableció que Bogotá se organiza como Distrito Capital y goza de autonomía para la gestión de sus intereses, dentro de los límites establecidos en la Constitución Política y la Ley.

Que los numerales 1, 3 y 4 del artículo 38 ídem, establecen como funciones del Alcalde Mayor de Bogotá, D.C.:

“1. Hacer cumplir la Constitución, la ley, los decretos del Gobierno Nacional y los Acuerdos del Concejo.

(...)”

- 3. Dirigir la acción administrativa y asegurar el cumplimiento de las funciones, la prestación de los servicios y la construcción de las obras a cargo del Distrito.*
- 4. Ejercer la potestad reglamentaria, expidiendo los decretos, órdenes y resoluciones necesarios para asegurar la debida ejecución de los acuerdos”.*

Que el numeral 6 del citado artículo 38, en concordancia con el inciso segundo del artículo 55 del referido Decreto, le otorga al Alcalde Mayor de Bogotá la atribución de distribuir los negocios según su naturaleza entre las secretarías, los departamentos administrativos y las entidades descentralizadas, según su naturaleza y afinidades *“(...) con el propósito de asegurar la vigencia de los principios de eficacia, economía y celeridad administrativas”*.

Que el artículo 28 de la Ley 105 de 1993, *“Por medio de la cual se dictan disposiciones básicas del 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”*, establece 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”*.

Que el artículo 75 de la Ley 769 de 2002, *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”* establece que, *“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”*.

Que el artículo 119 de la referida Ley, señala que: *“Solo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos”*.

Que el artículo 194 del Decreto Distrital 190 de 2004, *“Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003”*, establece que, *“Son componentes de la red los estacionamientos de propiedad pública privada o mixta desarrollados fuera de vía en edificaciones apropiadas para tal fin, los estacionamientos fuera de vía vinculados a usos comerciales y dotacionales de escala urbana y zonal con ingreso permitido al público,*

y los estacionamientos en vía señalizados por la Secretaría de Tránsito y Transporte”. Así mismo, le atribuye la facultad a la Secretaría de Tránsito y Transporte de Bogotá D.C. (hoy Secretaría Distrital de Movilidad) en coordinación con el Departamento Administrativo de Planeación Distrital (hoy Secretaría Distrital de Planeación), “(...) definir las zonas de estacionamiento permitido en vía. Las decisiones serán incluidas en el Plan Maestro de Movilidad”.

Que el artículo 198 *ibidem* señala que, “Las zonas de estacionamiento en vía no pierden su carácter de espacio público y no generan derechos para los particulares que por delegación de la Secretaría de Tránsito y Transporte reciban autorización temporal para recaudar los cobros por el estacionamiento vehicular”, aunado a que, “Será prioridad de la administración dotar a la ciudad con estacionamientos fuera de la vía y en la vía”.

Que el artículo 47 del Decreto Distrital 319 de 2006, “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones” establece que para la “(...) concreción de los objetivos del Ordenamiento de Estacionamientos se aplicará como estrategia en el corto plazo la habilitación de los estacionamientos en vías locales e intermedias, y en las bahías que expresamente autorice la autoridad de tránsito, en función de la congestión y del tamaño de la oferta fuera de vía”.

Que en el artículo 51 *idem* se señaló que, al implementarse el estacionamiento en vía, la Secretaría de Tránsito y Transporte (hoy Secretaría Distrital de Movilidad), deberá seguir las siguientes previsiones:

“(...) a. Definir la tarifa en función de la congestión de la zona, permanencia, estrato socioeconómico predominante, oferta de transporte público y tipo de vehículo; b. Implementar mecanismos tecnológicos de cobro que garanticen la permanente auditoría y control de los ingresos, por parte del Distrito, así como conocer el comportamiento de la demanda, la rotación en cada zona específica.

La Secretaría de Tránsito y Transporte, realizará los estudios para la ubicación de los cupos de estacionamiento en vía, e iniciará su operación en el corto plazo, haciendo uso de las facultades conferidas en el Acuerdo 34 de 1991 y sus normas reglamentarias, y en el Plan de Ordenamiento Territorial. Cumplidas las condiciones de los literales precedentes, se iniciará la operación (...).

Parágrafo primero. La Administración Distrital incentivará la participación de las personas habitualmente dedicadas a la explotación del es-

tacionamiento en vía dentro de los procesos de selección de los operadores, que podrán en todo caso, contar con personal propio en las áreas administrativas y directivas, y realizar las labores de provisión de capital, equipos, recaudo, así como las demás contenidas en los respectivos pliegos de condiciones.

Parágrafo segundo. La implementación de zonas de estacionamiento en vía, que tendrá carácter progresivo de acuerdo con las condiciones de la demanda, procurará el otorgamiento a varios operadores diferenciados por zonas, quienes suministrarán a la Secretaría de Tránsito y Transporte, la información necesaria respecto de la demanda efectiva de servicios, como uno de los insumos para determinar las necesidades de la red de estacionamientos públicos fuera de vía”.

Que por medio del artículo 4 del Acuerdo Distrital 695 de 2017 se autorizó la tasa por el derecho de estacionamiento en vías públicas y se creó el Sistema Inteligente de Estacionamientos (SIE), entendido como “(...) el conjunto de reglas, principios, valores y medidas para gestionar la demanda de estacionamiento de vehículos y articular de forma coherente la prestación, control y recaudo de los valores asociados al servicio de estacionamientos de uso público, en vía, fuera de vía, incluyendo el servicio de valet parking”.

Que posteriormente se expidió el Decreto Distrital 519 de 2019, “Por medio del cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 695 de 2017 en lo relacionado con el estacionamiento en vía pública y se dictan otras disposiciones”, el cual tiene como objeto: “Adoptar y reglamentar el estacionamiento en vía pública, el mecanismo para su administración, la tarifa a cobrar al usuario, los medios de pago de la tarifa y lo relativo a las funciones de inspección, vigilancia y control, en el marco del Sistema Inteligente de Estacionamientos (SIE) creado mediante el Acuerdo Distrital 695 de 2017”.

Que el numeral 3 del artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, “Por medio de la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad” establece como otras fuentes de financiación para los sistemas de transporte público la de “(...) Estacionamiento en vía pública. Las autoridades territoriales podrán destinar para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte, una parte de los recursos que se hayan obtenido de las contraprestaciones económicas percibidas por el uso de vías públicas para estacionamiento”.

Que el artículo 89 del Acuerdo Distrital 761 de 2020, “Por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo

económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”, sobre la sostenibilidad del Sistema Integrado de Transporte Público, precisó que:

“El Sistema Integrado de Transporte Público -SITP- deberá ser sostenible en los aspectos técnicos y fiscales, basado en la calidad en la prestación del servicio. La Administración Distrital habilitará otras fuentes de financiación que sumadas a las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos, para lo cual el Gobierno Distrital establecerá los parámetros que garanticen la efectiva implementación y priorización de los subsidios autorizados y tarifas diferenciales adoptadas por el Concejo Distrital, siempre y cuando se cuente con una fuente presupuestal para la respectiva vigencia fiscal”.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad abrió las Licitaciones Públicas número LP-SDM- 02-2019, SDM-LP-057-2019 y SDM-PSA-MC-090-2019 con el fin de seleccionar el operador del estacionamiento en vía. El primero de estos procesos fue terminado anticipadamente, los dos restantes fueron declarados desiertos por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad realizó el estudio técnico DPM-ET-005-2021 en donde se evidenció la necesidad de estructurar el proyecto bajo un esquema de operación pública que permita que la ciudad cuente con un instrumento para la gestión de la demanda de estacionamientos, generando recursos suficientes para su sostenibilidad y, además, excedentes con el fin de financiar el sistema de transporte público integrado de la ciudad.

Que por lo anterior, se considera necesario desarrollar un proyecto de estacionamiento en vía pública con operación pública, en el que la Secretaría Distrital de Movilidad actúe como planeador, controlador y fiscalizador de dicha operación.

Que en el marco de la estructuración técnica del proyecto se han realizado los análisis que se describen a continuación, los cuales permiten concluir que bajo el esquema de operación pública se facilitará la implementación del proyecto de estacionamiento en vía:

- De acuerdo con las áreas previstas para la implementación del proyecto de estacionamiento en vía en la ciudad, y tomando en cuenta insumos de la Encuesta de Movilidad 2019, entre otras fuentes de información sectorial, se han realizado estimaciones preliminares de la demanda futura del

referido proyecto, y su incidencia sobre aspectos tarifarios. Al respecto, resulta relevante la capacidad de gestión del riesgo de demanda que tiene el operador público, dada por la flexibilidad que tendrá para decidir sobre la geografía y capacidad ofrecida por las zonas que se activen, y la temporalidad de dichas activaciones, en función de los resultados que se vayan obteniendo en las áreas de implementación inicial.

- En procura de la coordinación de las iniciativas de política pública sectorial, se ha utilizado información técnica para facilitar la armonización de los proyectos de gestión de la movilidad en diferentes modos de transporte, con miras a propender por su concurrencia y complementariedad en el espacio vial, aspecto claramente facilitado por el esquema de operación pública.
- En concordancia con los requerimientos sobre medios de pago contenidos en el Acuerdo Distrital 695 de 2017, se inició la construcción del inventario de necesidades para facilitar la disponibilidad de herramientas y canales de pago a los usuarios del estacionamiento en vía, siendo necesario permitir a los usuarios realizar el pago del servicio a través de efectivo, por un período determinado.
- En atención al carácter de operación pública de este proyecto, ha sido necesaria la unificación de criterios técnicos, económicos y operacionales, para la habilitación y señalización de los tramos viales en los que operará el estacionamiento en la vía, en atención a los lineamientos técnicos vigentes.
- Según los análisis realizados durante la estructuración del proyecto, se hace relevante profundizar el nivel de detalle en la escala geográfica de implementación del proyecto, siendo necesario complementar el concepto de zonas homogéneas desarrollado en el Acuerdo Distrital 695 de 2017, con la introducción de las áreas de implementación, tratándose éstas de unidades espaciales de menor tamaño. La puesta en práctica del concepto de áreas de implementación es una de las fortalezas implícitas en el esquema de operación pública, en tanto permiten una materialización escalonada del proyecto y facilitan la optimización progresiva en cuestiones logísticas y operacionales.
- Se considera necesario detallar aspectos técnicos para la determinación de la tarifa en las áreas de implementación del proyecto, partiendo de los análisis técnicos y operacionales basados en información sectorial actualizada, y teniendo en cuenta la necesidad de armonizar el estacionamiento en vía con la oferta disponible de estacionamiento

fuera de vía, de forma tal que se conviertan en servicios complementarios para el usuario.

- Por razones de facilidad logística y control de la operación del estacionamiento en vía, se hace necesario facultar al operador a realizar el cobro anticipado de las tarifas por hora o por fracciones de hora, tomando como insumo para su cálculo la tarifa por minuto establecida según la metodología contenida en el Acuerdo Distrital 695 de 2017.

Que teniendo en cuenta los riesgos asociados a la operación del estacionamiento en vía se tiene que, de acuerdo con los análisis adelantados, el operador público tiene una mayor capacidad de la gestión del riesgo respecto del porcentaje de usuarios de esta modalidad por lo que es conveniente que sea el agente para asumir la prestación de este servicio.

Que teniendo en cuenta los análisis expuestos, la operación pública del estacionamiento en vía permitirá capturar y capitalizar los aprendizajes y experiencias derivados del desarrollo de las actividades de estructuración, implementación y evaluación del proyecto. Del mismo modo, desde el punto de vista financiero, la implementación de la operación pública del estacionamiento en vía permitirá que se generen ingresos adicionales para el Distrito Capital que podrán ser utilizados en el fortalecimiento de la capacidad institucional y en el Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad.

Que con base en el esquema de operación pública implementado mediante el presente Decreto, se hace necesario derogar los artículos 7 y 12 del Decreto Distrital 519 de 2019, sobre “Factores tarifarios” y “Creación o modificación de Segmentos Viales” respectivamente, con el fin de ajustar la tarifa a cobrar al usuario teniendo en cuenta los factores determinados en el Acuerdo 695 de 2017, y por cuanto la creación y modificación de segmentos viales se realizará por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad teniendo como insumos las propuestas que le presente el operador, de acuerdo a las facultades dadas por el Plan de Ordenamiento Territorial a la referida Secretaría y teniendo en cuenta lo establecido en el presente acto administrativo.

Que, con fundamento en las normas citadas, corresponde al Gobierno Distrital establecer la operación pública del estacionamiento en vía pública en atención a las políticas adoptadas por la Secretaría Distrital de Movilidad, el mecanismo para su administración, la tarifa a cobrar al usuario, los medios de pago de la tarifa, en el marco del Sistema Inteligente de Estacionamientos (SIE), modificando en lo pertinente el Decreto Distrital 519 de 2019.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1. Objeto: Establecer el estacionamiento en vía como una operación pública realizada a través de una entidad pública distrital del sector descentralizado, así como definir el mecanismo para su administración, detallar los aspectos a tener en cuenta en la determinación y cobro de la tarifa al usuario y sus medios de pago, en el marco del Sistema Inteligente de Estacionamientos (SIE).

Parágrafo. La Secretaría Distrital de Movilidad autorizará la operación de que trata el presente artículo, a una entidad pública distrital del sector descentralizado, siempre que sus funciones tengan relación directa con la prestación del servicio.

Artículo 2. Modifíquese los numerales 2.3 y 2.7 y adiciónese el numeral 2.10, del artículo 2 del Decreto Distrital 519 de 2019, los cuales quedarán así:

“2.3. Segmento vial habilitado o autorizado para estacionamiento: Sección o tramo de la vía pública autorizado por la Secretaría Distrital de Movilidad para el uso temporal del estacionamiento en vía pública de acuerdo con el ordenamiento jurídico vigente”.

“2.7. Operador: Es la entidad pública distrital del sector descentralizado que tendrá a su cargo la administración, operación y explotación de las zonas autorizadas para estacionamiento en vía pública, siempre que sus funciones tengan relación directa con la prestación del servicio”.

“2.10 Área de Implementación o Zona: Corresponde al espacio geográfico mediante el cual entrará en funcionamiento, progresivamente en el tiempo, el proyecto estacionamiento en vía, que contará con los diseños de señalización previa operación, y al cual se le asignará una tarifa al usuario, derivada de la aplicación de la metodología para su cálculo”.

Artículo 3. Modifíquese el artículo 3 del Decreto Distrital 519 de 2019, el cual quedará así:

“Artículo 3. Zonas: El sistema de estacionamiento en vía pública, se implementará en las áreas de implementación y segmentos viales habilitados o autorizados para estacionamiento definidos por la Secretaría Distrital de Movilidad.

Parágrafo 1. El Operador podrá proponer a la Secretaría Distrital de Movilidad las áreas de implementación del proyecto, basado en análisis téc-

nicos complementarios de demanda, uso del suelo, oferta de estacionamiento fuera de vía, seguridad e invasión del espacio público por estacionamiento en lugares no permitidos. En todo caso, dichas áreas serán definidas por la Secretaría Distrital de Movilidad.

Parágrafo 2. El Operador podrá definir el número de cajones de estacionamiento con los cuales operará cada una de las áreas de implementación”.

Artículo 4. Modifíquese el artículo 4 del Decreto Distrital 519 de 2019, el cual quedará así:

“Artículo 4. Administración, operación, control y explotación. La Secretaría Distrital de Movilidad autorizará al operador para ejecutar la administración, operación, control y explotación de las áreas de implementación y segmentos viales habilitados o autorizados para estacionamiento ubicados dentro de las zonas de estacionamiento en vía pública.

Parágrafo 1. Con el fin de mantener la independencia de los recursos que se recauden durante la explotación y administración del proyecto de estacionamiento en vía pública, el operador deberá constituir un Patrimonio Autónomo como requisito para la entrada en operación del referido proyecto. Este patrimonio autónomo será constituido a través de la suscripción de un contrato de fiducia mercantil y deberá ser administrado por una sociedad de servicios financieros vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia.

Parágrafo 2. En desarrollo de lo previsto en el artículo 5 del Acuerdo Distrital 695 de 2017, los recursos que se obtengan del proyecto de estacionamiento en vía pública, serán destinados para los siguientes conceptos:

(a) la gestión y los costos de prestación del servicio (b) la plataforma y medios tecnológicos; (c) el mantenimiento de la infraestructura vial y espacio público; y (d) la implementación de las zonas de estacionamiento.

Así mismo, los excedentes generados de la operación serán destinados al Sistema Integrado de Transporte Público. (SITP).

Parágrafo 3. El operador queda autorizado para obtener ingresos adicionales en desarrollo del proyecto de estacionamiento en vía pública los cuales podrán derivarse de publicidad exterior, negocios colaterales u otros conceptos complementarios, para lo cual deberá tramitar los permisos o autorizaciones que se requieran para el efecto con las autoridades correspondientes, siempre y cuando no se encuentre dentro de las prohibiciones previstas en el artículo 10 del presente Decreto”.

Artículo 5. Modifíquese el artículo 5 del Decreto Distrital 519 de 2019, el cual quedará así:

“Artículo 5. Segmentos viales con estacionamiento. La Secretaría Distrital de Movilidad autorizará la creación, modificación o supresión de los segmentos viales con estacionamiento en vía autorizado.

Parágrafo. En caso de implementación de proyectos tales como ciclorrutas, peatonalizaciones temporales o permanentes, zonas de cargue y descargue, zonas amarillas, pacificaciones, rutas o proyectos asociados al transporte público o privado, instrumentos de planeamiento, cicloparqueaderos, sistemas de bicicletas, sistemas de micromovilidad, o por motivos de seguridad vial, entre otros, la Secretaría Distrital de Movilidad podrá modificar los segmentos viales, de acuerdo con el estudio técnico correspondiente”.

Artículo 6. Modifíquese el parágrafo 1 del artículo 6 del Decreto Distrital 519 de 2019 el cual quedará así:

“Parágrafo 1. La Secretaría Distrital de Movilidad definirá los horarios de operación de los segmentos viales para el estacionamiento, de acuerdo con las condiciones de operación de cada zona o área de implementación”.

Artículo 7. Modifíquese el artículo 8 del Decreto Distrital 519 de 2019 el cual quedará así:

“Artículo 8. Tarifa. Los rangos de tarifa por minuto a pagar por el usuario del estacionamiento en vía por cajón de estacionamiento, serán los siguientes:

Tipo de vehículo	Desde (COP)*	Hasta (COP)*
Motocicleta	43	154
Automóvil	61	221

* valores expresados en pesos de 2021.

El valor aplicable de la tarifa en cada una de las áreas de implementación, será definido por la Secretaría Distrital de Movilidad de oficio o por solicitud del Operador, quien realizará una propuesta de las tarifas a cobrar a los usuarios, respetando los rangos tarifarios definidos en el Acuerdo 695 de 2017, en el presente Decreto y en las actualizaciones que realice la Secretaría Distrital de Movilidad. La Secretaría Distrital de Movilidad contará con cinco (5) días para aprobar la tarifa propuesta por el Operador.

Parágrafo 1. Conforme lo prescribe el parágrafo del artículo 4 del Acuerdo Distrital 695 de 2017, la tarifa será actualizada en el primer trimestre de cada año, y se establecerá según el comportamiento de la canasta de costos, en función del Índice de Precios al Consumidor (IPC), el Índice de Costos de la Construcción Pesada (ICCP) y el Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV).

Parágrafo 2. Los usuarios podrán estacionar en los segmentos viales habilitados por la Secretaría Distrital de Movilidad fuera de los horarios de operación, caso en el cual no habrá lugar al cobro de tarifa; sin embargo, el cobro de la tarifa se hará efectivo si el usuario permanece en el segmento vial habilitado una vez comience el horario de operación. El valor a pagar será el equivalente al tiempo de uso del estacionamiento contado desde el comienzo de la hora de operación.

Parágrafo 3. Cuando un vehículo supere la longitud de los cajones demarcados, el cobro estará asociado al número de cajones ocupados.

Parágrafo 4. Cuando los cajones no se encuentren demarcados, el cobro estará asociado a la equivalencia en número de cajones que ocupa el vehículo, así:

Tipo de vehículo	Equivalencia en número de cajones que ocupa de manera total o parcial
Microbús o Van	1
Bus, buseta o camión de 2 ejes	3
Camión de más de 2 ejes	4

En caso de que el tipo de vehículo mencionado anteriormente ocupe un número de cajones superior, el usuario deberá cancelar los respectivos cajones ocupados.

Parágrafo 5: La Secretaría Distrital de Movilidad podrá determinar que el cobro de la tarifa se haga por hora o por fracciones de hora, siempre y cuando el valor a pagar se determine con base en los rangos de tarifa por minuto definidos en el presente Decreto.

Parágrafo 6: La Secretaría Distrital de Movilidad podrá otorgar exenciones a determinado tipo de usuarios”.

Artículo 8. Modifíquese el artículo 9 del Decreto Distrital 519 de 2019, el cual quedará así:

“Artículo 9. Medios de pago. El pago por el estacionamiento en vía se realizará de manera anticipada a través de, entre otros, sistemas prepagos, pago en efectivo, aplicaciones móviles, dispositivos electrónicos disponibles en el espacio público o en el área de influencia de los segmentos viales habilitados para estacionamiento en vía pública, o mediante cualquier otro sistema tecnológico, los cuales podrán ser implementados progresivamente”.

Artículo 9. Condiciones particulares de ejecución. La Secretaría Distrital de Movilidad en conjunto con el operador, determinarán mediante el acto, contrato o convenio que suscriban para tal fin las condiciones particulares de ejecución del proyecto de estacionamiento en vía no reguladas en el presente Decreto. El operador a su vez, podrá celebrar alianzas públicas o privadas, que redunden en beneficio de los usuarios.

Artículo 10. Vigencia y Derogatoria. El presente Decreto rige a partir del día siguiente al de su publicación en el Registro Distrital y deroga los artículos 7 y 12 del Decreto Distrital 519 de 2019.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los doce (12) días del mes de octubre de dos mil veintiuno (2021).

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor

MARÍA MERCEDES JARAMILLO GARCÉS
Secretaria Distrital de Planeación

NICOLÁS ESTUPIÑÁN ALVARADO
Secretario Distrital de Movilidad