



Cartagena de Indias, marzo 29 de 2017

**COMENTARIOS FENALCO BOLÍVAR AL DEBATE SOBRE MEDIAD DE  
PICO Y PLACA CONVOCADO POR EL CONCEJO DISTRITAL DE  
CARTAGENA**

Muy comedidamente nos permitimos presentar a consideración de la Corporación y de la ciudad, los siguientes comentarios sobre este tema que ha ocupado el interés del gremio, y que esperamos contribuyan al dialogo sobre la medida.

Gracias por la invitación y por escucharnos.

**ASPECTOS LEGALES**

**CARTAGENA DE INDIAS NO TIENE UN PLAN DE MOVILIDAD  
ACTUALIZADO**

De hecho se encuentra en revisión desde hace varios años las propuestas sobre el mismo, sin que hasta el momento este se tenga promulgado. Que la alcaldía ha dictado en forma sucesiva decretos de limitación vehicular sin sustento técnico y de forma inconsulta. Es necesario destacar la importancia de compartir los proyectos de decreto con la comunidad de manera que puedan participar, sugerir y advertir consecuencias que resultan ser peores que el mal que se quería tratar.

**EXPEDICIÓN DEL DECRETO**

Dicho decreto no estaba a disposición del ciudadano ni tampoco los estudios técnicos que lo soportaban, los cuales se obtuvieron luego de expedido y solo a solicitud de interesados.

Esto pone en evidencia, que el acto carece de validez, ya que no se cumplió con los requisitos exigidos para la expedición de esta clase de actos, pues su expedición se hizo de forma irregular, ya que de acuerdo

con el artículo 8°, numeral 8 de la Ley 1437 de 2011, no se cumplió con los requisitos formales de expedición del acto, especialmente con el deber de información consagrado en la ley, norma que el legislador previó para garantizar a los administrados sus derechos, tanto a la defensa como al debido proceso, aspectos fundamentales de procedimiento, que indudablemente desencadenan en la nulidad del acto proferido por la administración distrital.

Fenalco pide al Distrito publicar proyecto decreto de pico y placa antes de expedirlo

1. [Home](#)

2. [Noticias Bolivar](#)

[24 agosto, 2016](#) [Noticias Bolivar](#), [Noticias Cartagena](#)

1:42 pm



Cortesía

Finalmente, pidió a la Administración, divulgue el proyecto de Decreto de manera que la comunidad pueda conocerlo y hacer aportes. “Esta petición es válida para a todas aquella decisiones administrativas que por su naturaleza, han de impactar a la comunidad, ejercicio democrático que viene siendo realizado por los entes gubernamentales.

La Corte Constitucional en sentencia C-008/2003 indicó:

«La Constitución Política de 1991 recoge el principio democrático y afianza su importancia institucional en los siguientes términos: (i) en el preámbulo, dentro de la declaración de principios del ordenamiento, enuncia que el régimen constitucional colombiano debe darse dentro de un marco jurídico, democrático y participativo que garantice un orden político, económico y social justo; (ii) en el artículo 1°, define a Colombia

como un Estado social de derecho, organizado en forma de República democrática, participativa y pluralista; (iii) en el artículo 2° señala entre los fines esenciales del Estado el de facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la nación; (iv) en el artículo 3° consagra el principio de la soberanía popular, precisando que ésta reside exclusivamente en el pueblo y que de él emana el poder público; (v) en el artículo 40 regula todo lo referente al derecho de participación ciudadana en la conformación, ejercicio y control del poder político y (vi) en el artículo 209 cuando dispone que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y que se desarrollará con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad”.

Lo anterior se convierte en referente garantía del estado democrático y en particular de estado democrático participativo, lo cual pasa por el principio de la participación en los asuntos públicos, lo cual no se ha permitido, más aún si se tiene que se han hecho peticiones expresas al gobernante. Ahora bien: «En virtud del principio de participación, las autoridades promoverán y atenderán las solicitudes de los ciudadanos, organizaciones y comunidades encaminadas a intervenir en los procesos de deliberación, formulación, ejecución, control y evaluación de la gestión pública.»

Lo anterior, pues previendo que las consecuencias han sido negativas y aun sin que lo fueran, los ciudadanos han demandado participación , pues la medida a la que están obligados les afecta y por ello deberían asegurarse el gobernante , que esa participación sea efectiva.

Así lo indica la Corte Constitucional en precedente constitucional contenido en la sentencia C-252-10, MP: JORGE IVAN PALACIO PALACIO, expone:

*“Principio democrático que en voces de la Corte reviste un carácter universal y expansivo. Es universal “en la medida que compromete variados escenarios, procesos y lugares Tanto públicos como privados y también porque la noción de política que lo sustenta se nutre de todo lo que vitalmente pueda interesar a la persona, a la comunidad y al Estado y sea por tanto susceptible de afectar la distribución, control y asignación del poder social”. Y es expansivo por cuanto “su dinámica lejos de ignorar el conflicto social, lo encauza a partir del respeto y constante reivindicación de un mínimo de democracia política y social que, de conformidad con su ideario, ha de ampliarse progresivamente conquistando nuevos ámbitos y profundizando permanentemente su vigencia, lo que demanda por parte de los principales actores públicos y privados un denodado esfuerzo para su efectiva construcción”.*

*Atendiendo, a la filosofía que inspira el principio democrático, ha de precisarse que, para que éste se entienda agotado, los actos decisorios o de poder que regularmente se expresan a través de la ley y de aquellas decisiones que corresponde adoptar a las corporaciones públicas territoriales de elección popular (asambleas, concejos y juntas administradoras locales), deben ser, en todos los casos, el resultado de la expresión de la voluntad soberana que emerge de un proceso en el que se garantice: el pluralismo, es decir, el derecho de todas las corrientes de pensamiento que detentan la representación popular, a ser escuchados y sus opiniones debatidas; la participación, esto es, el derecho de los ciudadanos a intervenir en las deliberaciones y decisiones cuando les asista interés o puedan resultar afectados con ellas; el principio de las mayorías, entendido como el derecho de unos y otros a que las decisiones sean adoptadas por quienes sumen el mayor número de votos en torno a una misma posición, habiéndose permitido previamente la participación de las minorías; y la publicidad, o sea la posibilidad de que el asunto a debatir sea conocido en detalle por los interesados y por los propios miembros de las corporaciones públicas, incluso, con anterioridad a la iniciación de los debates.*

*La participación ciudadana constituye un principio fundamental “que ilumina todo el actuar social y colectivo en el Estado social de derecho y que en relación con el régimen constitucional anterior, persigue un incremento histórico cuantitativo y cualitativo de las oportunidades de los ciudadanos de tomar parte en los asuntos que comprometen los intereses generales. Por ello mismo, mirada desde el punto de vista del ciudadano, la participación democrática es un derecho deber, toda vez que le concede la facultad y a la vez la responsabilidad de hacerse presente en la dinámica social que involucra intereses colectivos”.*

## **LEY 1437 DE 2011 CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO**

Artículo 8°. Deber de información al público. Las autoridades deberán mantener a disposición de toda persona información completa y actualizada, en el sitio de atención y en la página electrónica, y suministrarla a través de los medios impresos y electrónicos de que disponga, y por medio telefónico o por correo, sobre los siguientes aspectos:

... 8. Los proyectos específicos de regulación y la información en que se fundamenten, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas. Para el efecto, deberán señalar el plazo dentro del cual se podrán presentar observaciones, de las cuales se dejará registro público.

En todo caso la autoridad adoptará autónomamente la decisión que a su juicio sirva mejor el interés general.

Parágrafo. Para obtener estas informaciones en ningún caso se requerirá la presencia del interesado.

Dicho decreto no estaba a disposición del ciudadano ni tampoco los estudios técnicos que lo soportaban, los cuales se obtuvieron luego de expedido.

Esto pone en evidencia, que el acto carece de existencia o en el mejor de los casos de validez, ya que no se cumplió con los requisitos exigidos para la expedición de esta clase de actos, pues su expedición se hizo de forma irregular, ya que de acuerdo con el artículo 8°, numeral 8 de la Ley 1437 de 2011, no se cumplió con los requisitos formales de expedición del acto, especialmente con el deber de información consagrado en la ley, norma que el legislador previó para garantizar a los administrados sus derechos, tanto a la defensa como al debido proceso, aspectos fundamentales de procedimiento, que indudablemente desencadenan en la nulidad del acto proferido por la administración distrital.

**Dicho decreto no estaba a disposición del ciudadano ni tampoco los estudios técnicos que lo soportaban, los cuales se obtuvieron luego de expedido.**

## **EL PRINCIPIO DE IGUALDAD EN LA DISTRIBUCIÓN DE CARGAS PÚBLICAS**

Como lo define el tratadista Carlos Bernal Pulido en su obra El juicio de la igualdad en la jurisprudencia de la corte constitucional colombiana:

«El principio de igualdad representa uno de los pilares de toda sociedad bien organizada y de todo Estado Constitucional. Este principio impone al Estado el deber de tratar a los individuos, de tal modo que las cargas y las ventajas sociales se distribuyan equitativamente entre ellos», de donde se deriva que la distribución de cargas públicas en los coasociados bien pueden obedecer a diferenciaciones, debe estar impuestas bajo principios de equidad, justicia, proporcionalidad y razonabilidad para evitar cargas arbitrarias o desproporcionadas hacia un determinado sector de la población.»

En ese orden es claro que si bien en las autoridades distritales se encuentra radicada la competencia para ordenar el tránsito y restringir o limitar el tránsito o estacionamiento de vehículos para determinadas vías o espacios públicos, es claro que la adopción de tales medidas no pueden

comportar afectaciones graves a un determinado núcleo de la sociedad que desde su libertad de oficio o trabajo se dedican al ejercicio del comercio legítimo, que se han visto sometidos a una serie de medidas, desplanificadas, no sustentadas, ni compensadas por parte de las autoridades distritales que han implicado una afectación grave al ejercicio de su actividad empresarial y comercial que lleva consigo la obtención de lucro como resultado de la misma, en conexidad con afectaciones graves al derecho a la igualdad y al derecho al trabajo que se desprenden de las inconsultas decisiones.

Principio de igualdad en el acto contenido en el decreto 1328 de 2106, se observa quebrado cuando dice:

**ARTÍCULO PRIMERO:** *restringir desde el 5 de septiembre de 2016, hasta el 2 de diciembre de 2017, la circulación de vehículos particulares, diferentes a motocicletas, tricimotos, cuatrimotos y afines, mediante la implementación de la medida de pico y placa establecida en el artículo segundo del presente decreto, la cual operara de lunes a viernes en horario de comprendido desde las 7: 00a.m hasta las 20:00pm y el día sábado en el horario comprendido desde las 7:00a.m. Hasta las 15:00 p.m., con excepción de los días feriados, en las siguientes vías del Distrito, Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.*

**Avenida Pedro de Heredia:** *tramo comprendido entre la intercesión con la Avenida Luis Carlos López y Avenida Rafael Núñez (Sector India Catalina), hasta la intersección con la transversal 54 (Sector Bomba del Amparo).*

También en:

**ARTÍCULO TERCERO:** *Exceptuar de las restricciones consagradas en el artículo primero del presente decreto, las siguientes categorías de vehículos:*

- 1. Vehículos automotores impulsados exclusivamente por motores eléctricos.*
- 2. Caravanas presidenciales, es decir el grupo de vehículos que circulan junto esquema de seguridad de la Presidencia de la Republica.*
- 3. Vehículos de servicio diplomático o consular. Automotores identificados con las placas especiales por el Ministerio de Relaciones Exteriores.*

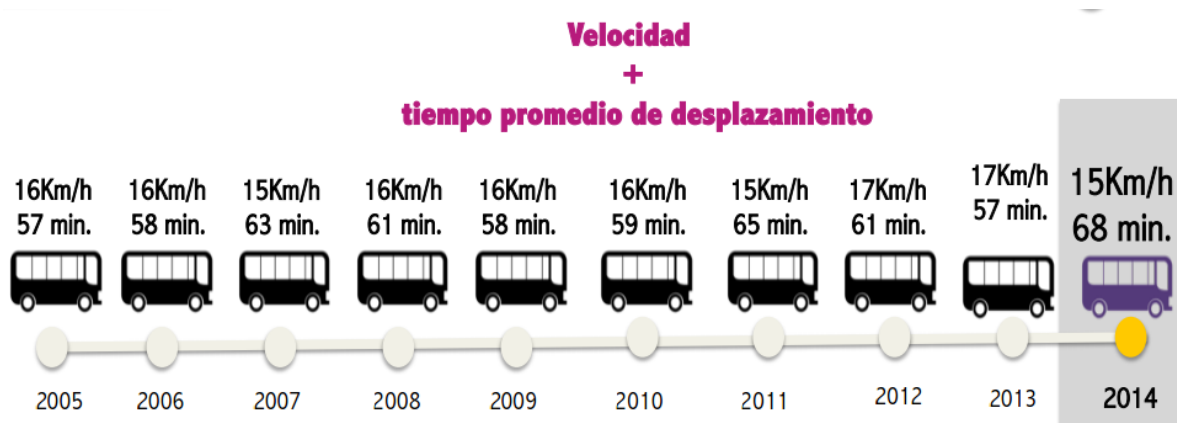
## **ASPECTOS TECNICOS**

Cantillo y Ortúzar, en un paper titulado Restricción Vehicular según número de patentes: una política de transporte errónea, señalan:

- “*Varias ciudades latinoamericanas han implementado políticas restrictivas al uso de vehículos particulares consistentes en prohibir su circulación según el número de su patente o placa. La política ha sido planteada como una alternativa de segunda mejor, al cargo por congestión; este último consiste en el cobro directo de la externalidad a los usuarios de vías congestionadas, pero es considerado políticamente inviable en la actualidad en muchos casos. La idea detrás de la restricción según patente es muy simple: al restringir una proporción del parque automotor se disminuye los niveles de congestión y otras externalidades negativas, especialmente las ambientales, mejorando la calidad de vida de las personas.*

***A través de un sencillo análisis microeconómico, apoyado en evidencia recogida en algunas ciudades donde se ha implementado esta política, se demuestra que sólo puede funcionar en el muy corto plazo y, finalmente, no logra el objetivo deseado en el largo plazo.” resalto fuera de texto.***

Dicho estudio, que puede ser consultado en su totalidad lo que muestra es una victoria temprano pero que en el largo plazo, las personas se ajustaron a estos requerimientos de la restricción, adquiriendo nuevos vehículos y es así como hoy observamos por ejemplo, que además de todas las consecuencias negativas sobre la economía con la imposición de la medida los sábados, ahora tenemos que una rotación trimestral está generando que los compradores de vehículos nuevos no quieren las placas o especies venales terminadas en el ciclo de rotación trimestral.



Tomado de CARTAGENA COMO VAMOS

A la anterior imagen le podemos agregar el dato para 2015, 14 km por hora y 69 minutos de desplazamiento. Esto muestra que dado que el transporte público compite por las vías, menos la troncal de Transcaribe desde finales del año pasado, no observamos que haya una mejora, por el

contrario los tiempos de desplazamiento son mayores y ya en el 2015 la medida tiene 8 años largos de estar siendo aplicada en el territorio.”

**OPINIÓN DOCTOR EN ECONOMIA DANIEL TORO, Decano de la Facultad de Ciencias Económicas de la UTB**

*Desde el pasado 2 de septiembre los cartageneros padecemos la restricción del nuevo pico y placa. Soy partidario de medidas que desincentiven el uso del auto particular y favorezcan el transporte público, pero se necesita saber cuáles son sus costos económicos y sociales para poder aplicarlas. Al revisar el Estudio Técnico elaborado por el DATT para motivar su ampliación, no se hallan respuestas.*

*Aparte de un ejercicio de aforo detallado, el documento carece de mediciones que permitan establecer, por ejemplo, el incremento de la demanda inducida, esto es, cuánto aumenta el uso de otros vehículos si se reduce la congestión. Tampoco muestra evidencia sobre su impacto, ni tampoco metas para evaluar la efectividad de la medida.*

*Como lo señala el documento, en Latinoamérica hay casos de restricción al uso de automóviles, como en Chile y México, donde se han aplicado argumentos ambientales. Sin embargo, éste desconoce el hecho de que en ningún país del mundo esta política ha sido tan usada como en Colombia. Aquí el pico y placa se ha extendido a pesar de que diversos estudios, como los de los profesores Víctor Cantillo y Juan Ortúzar (revista DYNA, 2014), muestran que sus efectos son nulos e incluso adversos en el largo plazo.*

*Ambos estudios muestran que el pico y placa es mucho menos eficiente que otras formas de regulación como el pago por congestión. Puede haber una cuantiosa suma de dinero representada en disposición a pagar por el uso continuo del automóvil que puede ser recolectada y usada para financiar modos de transportes más eficientes. Políticas de pago por congestión se usan desde hace décadas en Singapur, Londres, Toronto, París, Oslo, entre otras ciudades.*

*La principal crítica al pico y placa consiste en que aumenta el parque automotor en el largo plazo, llegando con el tiempo a la congestión que motivó la medida. Incluso puede empeorarla en periodos de no aplicación, como ocurre los fines de semana por el aumento de carros de reemplazo.*

*Comprar un carro adicional por negocios y hogares de ingresos medios y altos implica que el peso de la restricción vehicular impacta principalmente a los hogares de menores ingresos que tienen automóvil, haciendo la medida inequitativa e injusta.*

*En respuesta a lo anterior y a los síntomas de ineficacia de la medida a largo plazo, la Administración distrital sólo plantea ampliarla. Esta decisión, tomada a la ligera, generará mayores costos sociales y no servirá para*



*nada. Es inaceptable que se sigan tomando decisiones tan sensibles con el ya memorable principio del vamos a ver qué pasa. “(resalto general fuera de texto)*

## **APARTES DE LA PRESENTACIÓN DEL PROFESOR ENRICO MUSSO, SOBRE ECONOMIA DEL TRANSPORTE Y MOVILIDAD URBANA**

El experto italiano estuvo en el foro que propició la Alcaldía de Cartagena y la Universidades de la ciudad el pasado mes de febrero aquí en la ciudad, y en su presentación técnica puso de manifiesto que el pico y placa no sirve de nada. Así lo trino el doctor Toro a quien también han convocado hoy.

- Dificil medir los costos externos y por lo tanto determinar el peaje.
- Corre el riesgo de solo « desplazar » la congestión
- Tiene repercusiones distributivas
- Daños al tejido comercial
- Es políticamente impopular
- El suceso depende de la elasticidad de demanda y por lo tanto de las alternativas de transporte respecto al auto.

Otro tema que dificulta en ocasiones es la fijación de la hora exacta para a aplicación de la norma.

## **ENCUESTAS DE OPINIÓN**

**PRIMERA ENCUESTA** Que la ciudadanía y los empresarios, han manifestado mayoritariamente su descontento con las medidas y estudios y sondeos han demostrado su ineficacia en el mediano y largo plazo:

Con el fin de conocer la aceptación de la nueva medida de Pico y Placa que empezó a regir el pasado 5 de septiembre, Fenalco Bolívar aplicó una encuesta de sondeo dirigida a ciudadanos y empresarios, obteniendo los siguientes resultados.

En general el 93% de los empresarios y el 86.7% de los ciudadanos desaprueban los cambios establecidos en el decreto.

Se pidió a los participantes que calificaran la medida de 1 a 5, siendo 1 mala y 5 excelente.

- El 62% de empresarios manifiestan estar insatisfechos con la medida calificándola como mala, solo un 4% afirma que es excelente.
- Para el 58% de los ciudadanos la medida es mala. Del 42% restante, un 13,5% considera que es muy regular, 17.2% regular, 5.9% buena, 4.4% excelente, un mínimo porcentaje (0.62%) no contestó.
- 88.5% de los encuestados considera que se debe volver a la medida anterior, exceptuando los días sábados, 11.6% aprueba la restricción extendida a los días sábados, una menor proporción se muestra indiferente.
- Considera el 84.4% que la medida no les ha aportado ahorros significativos en sus tiempos de desplazamientos, solo el 6,6% aseguró tiempos menores en sus desplazamientos habituales, el resto no percibió cambio alguno.
- Entre los principales problemas que manifestaron los encuestados por los cambios en la medida de Pico y Placa, está la afectación al comercio y la economía local (35%), un aumento en los gastos de transporte (17%), congestión del transporte público (25%), otras razones como aumento del parque automotor de particulares, calidad de vida, ingreso a la ciudad, mototaxismo, entre otras, representan el resto del porcentaje.

Pasado el primer sábado de la medida, se indagó entre los empresarios sobre sus niveles de ventas,

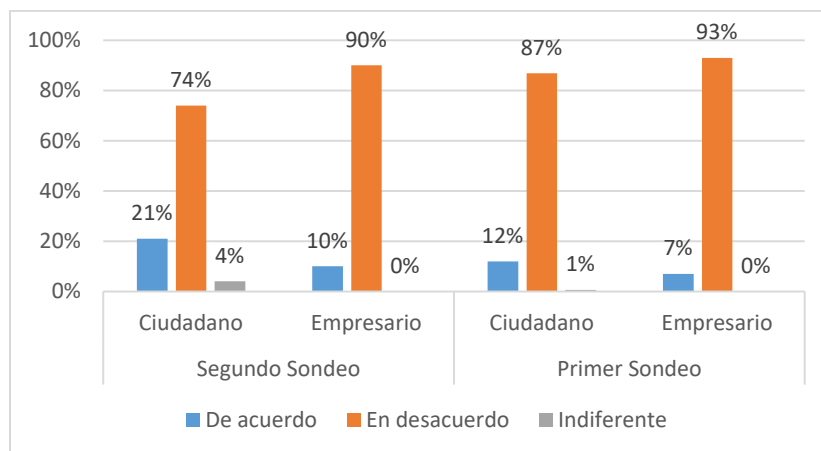
- El 78% de los empresarios aseguró que hubo una disminución en las ventas y el 21% manifestó que se mantuvieron virtualmente inalteradas. Con relación a la actividad logística del día sábado, 73% manifestó grandes dificultades, 2% percibió ser mejor, y el 25% que se mantuvo igual.

## **SEGUNDA ENCUESTA**

FENALCO realizó una segunda encuesta con los siguientes resultados: Luego de 45 días de la expedición del decreto Pico y Placa que regula la circulación de vehículos en la ciudad de Cartagena, Fenalco Bolívar adelantó una segunda encuesta de sondeo para conocer la percepción del ciudadano.

- En comparación al primer sondeo se evidencia una disminución entre los ciudadanos que desapruaban la medida pasando del 86,7% a 74%. Un 21% aprueba la medida.

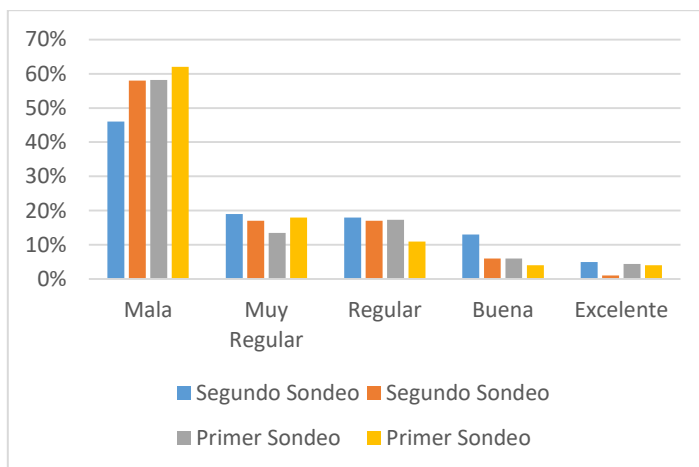
- Por parte de los empresarios, se vio una leve disminución de 3 pps entre los que aseguraron desaprobar el decreto.



*Gráfico 1. Nivel de aceptación del decreto*

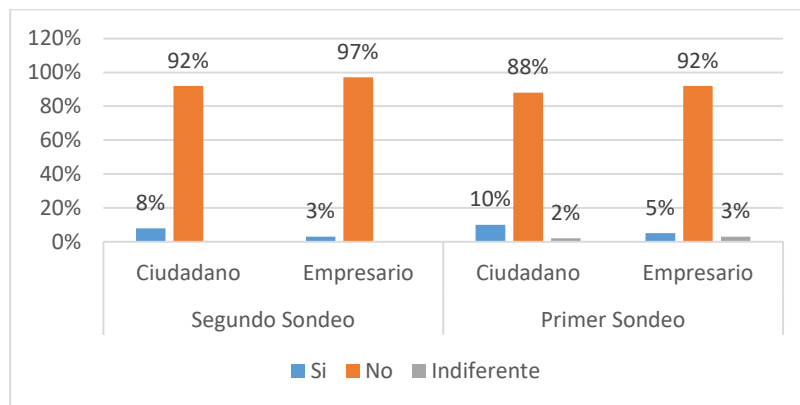
Al calificar la medida entre 1 y 5 puntos siendo 1 malo y 5 excelente:

- 58% de los empresarios la califican con 1 punto (mala), se nota una disminución de 4 pps. El porcentaje que califican el decreto como excelente también disminuyó en 3 pps. en igual porcentaje (17%) fue calificada la medida como muy regular y regular, 6% la considera como buena.
- Por parte de los ciudadanos 46% la calificó como mala, 19% muy regular, 18% regular, 13% buena y 5% excelente. Con relación al primer sondeo hay una disminución significativa de 12 pps entre los ciudadanos que calificaron con la puntuación más baja.



## Gráfico 2. Calificación de la medida

- La medida establecida los días sábados es de muy poca aceptación por empresarios y ciudadanos. En un primer sondeo se indagó si consideraban necesaria la medida, en promedio más del 90% de los encuestados desaprobaron el cambio. En el segundo sondeo 92% de los ciudadanos y 97% de los empresarios sostienen que es innecesario establecer pico y placa el fin de semana. Incrementándose el nivel porcentual en ambos casos.

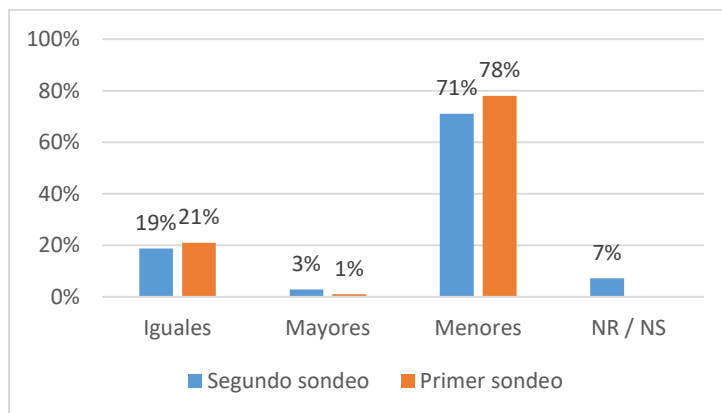


## Gráfico 3. Aceptación de la medida los sábados

- Virtualmente inalterado permanece el porcentaje que considera que la medida le haya aportado ahorros (86%). Entre los que percibieron algún ahorro sigue siendo una disminución en los tiempos lo que representa mayor participación porcentual.
- Con relación a los principales problemas que manifestaron los encuestados por los cambios en la medida de Pico y Placa, la afectación al comercio y la economía local continúa siendo la mayor preocupación de los encuestados (42%).

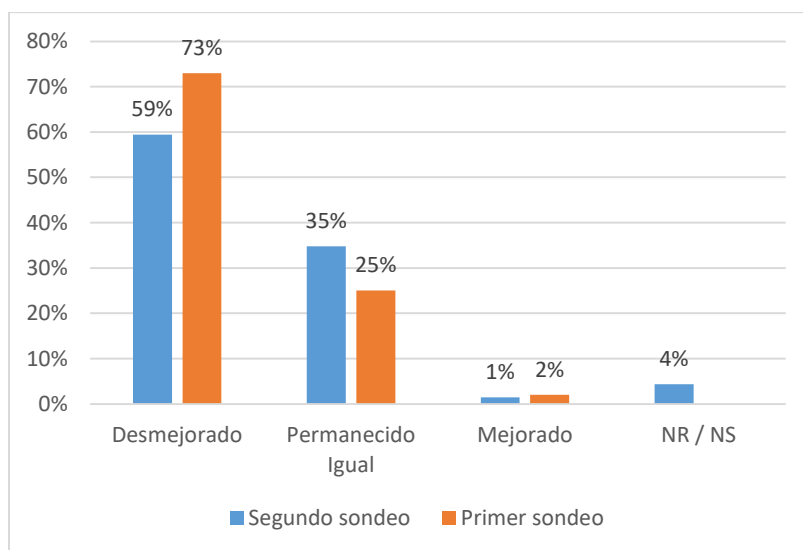
Con relación a las ventas y la logística

- 71% de los empresarios aseguró una disminución en las ventas, 7 pps por debajo de los resultados de la encuesta anterior. 19% coincide que se ha mantenido el volumen de ventas.



*Gráfico 4. Nivel de ventas los días sábados*

Con relación a la actividad logística del día sábado, se observa una reducción considerable entre los empresarios que aseguran que esta ha desmejorado pasando de un 73% a un 59%, por otra parte aumenta el porcentaje de los que consideran que ha permanecido igual pasando de un 25% a un 35%. De este resultado se puede inferir que los empresarios han implementado medidas para minimizar las dificultades que se les pudieron presentar al inicio de la medida.



*Gráfico 5. Actividad logística los días sábados*

## **CONCLUSIONES Y SOLICITUDES DEL GREMIO**

**Luego de escuchados los comentarios anteriores, a manera de conclusión resumimos : La medida fue inconsulta, se contrariaron las normas sobre participación ; ella discrimina a una parte de la población; fue adoptada sin estudios de carácter verdaderamente técnicos como lo indica la ciencia; no tiene efectos positivos en el mediano plazo sobre la movilidad ; se convierte en una limitación al ciudadano y en una respuesta fácil de la administración a su inacción; el comercio se ha visto afectado y clama por una respuesta pues la medida que nació temporal ya lleva 8 años largos.**

### **LEVANTAR LA MEDIDA DE PICO Y PLACA EN EL TERRITORIO**

- a) **ELIMINAR EL PICO Y PLACA LOS DÍAS SÁBADOS:** continuamos haciendo seguimiento a la medida, y percibimos un promedio de disminución de las ventas en un 30%
- b) **ELIMINAR PICO Y PLACA EN LAS HORAS VALLE :** sin duda contribuiría a la mejora de las actividades económicas formales
- c) **NO PONER EXCEPCIONES POR RAZONES DEL CARGO O SECTORES ECONÓMICOS, ESTO ES TODOS DEBEMOS ESTAR SOMETIDOS A LA MEDIDA**
- d) **COMPLETAR CON LOS CARROS REPARTIDORES DEL COMERCIO:** en cuanto a las excepciones, solicitamos que las mismas que se consagran —para el transporte turístico, lo cual es adecuado y favorable a una de las grandes apuestas productivas de la ciudad, también se haga la propio para los vehículos repartidores del comercio, externamente identificados, que sean propiedad de las empresas o estén a su servicio con vínculo contractual, incluyendo las de mensajería en las mismas condiciones, dado el carácter especial que esta actividad tiene definida en la ley. Las restricciones a la movilidad de la flota vehicular dedicada a la proveeduría, ha generado a las actividades económicas formales, como son la disminución de las ventas, incumplimiento de pedidos, pago de horas extras, ampliación de plazos de rotación de cartera, subcontratación y en algunas zonas de la ciudad, otras adicionales derivadas de la restricción de horarios de cargue y descargue.

**Fichas técnica**

Nombre de la encuesta: Percepción del Pico y Placa en cartagena Dec. 1328 de 2016.

Elaborada por: Fenalco Bolivar

Fecha recolección de la información: 18 al 23 de octubre

Marco muestral: Empresas afiliadas al gremio y empleados.

Tamaño de la muestra: 69 encuestas a empresarios y 295 a ciudadanos

Técnica de recolección: Cuestionario estructurado via on line.

Tipo de muestreo: Aleatorio<sup>1</sup>

Ciudad: Cartagena

Preguntas que se formularon: Nueve (9)

**Ficha técnica**

Nombre de la encuesta: Percepción del Pico y Placa en cartagena Dec. 1328 de 2016.

Elaborada por: Fenalco Bolivar

Fecha recolección de la información: 9 al 12 de septiembre

Marco muestral: Empresas afiliadas al gremio y empleados.

Tamaño de la muestra: 100 encuestas a empresarios y 318 a ciudadanos

Técnica de recolección: Cuestionario estructurado vía on line.

Tipo de muestreo: Aleatorio<sup>2</sup>

Ciudad: Cartagena

Preguntas que se formularon: Ocho (8)

---