

SDM -133895-2020*(Al responder cite este número)*

CONCEJO DE BOGOTÁ 11-09-2020 05:08:15

2020ER15010 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DE MOVILIDAD/NICOLAS ESTUPIÑAN ALVARADO

DESTINO: COMISION 2ª PERM. GOBIERNO/URREGO GARZON FREDDY A

ASUNTO: RESPUESTA SECRETARIA DE MOVILIDAD 686

OBS: ---

Bogotá, D.C 10 de septiembre del 2020

Señor

FREDDY ANANÍAS URREGO GARZÓN

Subsecretario de Despacho

Comisión Segunda Permanente de Gobierno

CONCEJO DE BOGOTÁ

Calle 36 No. 28 A - 41 Bogotá

D.C.

Asunto

Respuesta Proposición 686 de 2020– Radicado SDM-137102-2020

Su Radicado:

2020EE9530 del 04 de septiembre 2020

Respetado Señor Urrego

En atención a la proposición del asunto esta Secretaría envía respuesta del cuestionario por competencia directa de la entidad.

1Cuál fue el sustento técnico y jurídico por el cual se decidió realizar un “piloto” a través de un Contrato Interadministrativo y no a través de un proceso de licitación pública -que es la regla general en los procesos de contratación y además el modo de selección más garantista-? Remitir los documentos técnicos y/o estudios que soporten su respuesta.

Después de haber adelantado tres (3) procesos de convocatoria pública por parte de la SDM, para la implementación de la prestación del servicio de parqueo en vía pública y gracias a las observaciones recibidas por parte de los interesados y proponentes, se logró identificar que la SDM no contaba con información necesaria y suficientemente actualizada para ofrecer un proyecto que resultara interesante para los actores del mercado. De otro lado, la información obtenida con la consultoría contratada para el efecto es información secundaria mas no primaria o que pudiese denominarse de línea de base.

Por esas razones, y atendiendo el principio de planeación, se decidió implementar un plan piloto en una zona específica de la ciudad, con el fin de recopilar información primaria o de línea de base, lo que permitirá establecer, con mejor precisión, criterios tales como, el control en vía de la actividad, el comportamiento de la demanda de acuerdo con los factores por tiempo de permanencia, tipo de vehículo y franja horaria, así como, la imposición de multas al infractor, el porcentaje de ocupación y rotación de los cupos de estacionamiento y los riesgos asociados a la parte contratante o ejecutora, y así complementar la

estructuración que permita adelantar el proceso de selección con los datos y elementos adicionales que pudieron determinar que los 3 procesos anteriores que adelantó la entidad resultaran fallidos, para la ejecución total del proyecto en toda la ciudad.

Lo anterior con el propósito de lograr observar en campo, el comportamiento de los usuarios y las dinámicas de uso de estos esquemas, tras las consecuencias que se derivan del aislamiento por efecto de la pandemia, aspecto que determina la necesidad de validar si la dinámica de movilidad sufre transformaciones en el futuro inmediato.

En cuanto a la viabilidad jurídica de celebrar un contrato interadministrativo, en la siguiente respuesta se detallan las razones y justificaciones correspondientes.

Finalmente, se anexan como documentos soporte de lo expuesto, los estudios previos y los estudios del sector del contrato interadministrativo.

2. ¿Por qué no se abrió un proceso de licitación pública para adjudicar el “piloto”? Remitir los documentos técnicos y/o estudios que soporten su respuesta.

El Artículo 2 de la Constitución Política de Colombia establece que: *“Son fines esenciales del Estado, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo”*.

Aunado a lo anterior, el artículo 113 de la Constitución Política, en su inciso tercero señala que. *“Los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines”*. El artículo 209 ibidem establece que: *“La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La Administración Pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley”*.

La función administrativa distrital se desarrolla en consonancia con el interés general de la ciudadanía y los fines del Estado Social de Derecho y se lleva a cabo atendiendo a los principios constitucionales y legales de democratización y control social de la Administración Pública Distrital, moralidad, transparencia, publicidad, igualdad, imparcialidad, efectividad, economía, celeridad y buena fe, así como a los principios de distribución de competencias, coordinación, concurrencia, subsidiaridad y complementariedad.

Así mismo, el artículo 288 de la Constitución Política señala que *“las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales serán ejercidas conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad en los términos que establezca la Ley”*.

Las entidades estatales son autónomas en la ejecución de su presupuesto, de acuerdo con lo estipulado en los artículos 352 y 353 de la Constitución Política y en el Decreto 111 de 1996 (Estatuto Orgánico del Presupuesto).

De otro lado, dentro de las modalidades de contratación para la adquisición de bienes, servicios u obras, previstas en la ley, se encuentra la contratación directa, según lo dispuesto en el numeral 4 del artículo 2º de la Ley 1150 de 2007, en los siguientes términos:

“ARTÍCULO 2o. DE LAS MODALIDADES DE SELECCIÓN. La escogencia del contratista se efectuará con arreglo a las modalidades de selección de licitación pública, selección abreviada, concurso de méritos y contratación directa, con base en las siguientes reglas:

(...) 4. Contratación directa. La modalidad de selección de contratación directa solamente procederá en los siguientes casos:

(...)

c) < Inciso 1o. modificado por el artículo 92 de la Ley 1474 de 2011. El nuevo texto es el siguiente:> Contratos interadministrativos, siempre que las obligaciones derivadas del mismo tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora señalado en la ley o en sus reglamentos.

Se exceptúan los contratos de obra, suministro, prestación de servicios de evaluación de conformidad respecto de las normas o reglamentos técnicos, encargos fiduciarios y fiducia pública cuando las instituciones de educación superior públicas o las Sociedades de Economía Mixta con participación mayoritaria del Estado, o las personas jurídicas sin ánimo de lucro conformadas por la asociación de entidades públicas, o las federaciones de entidades territoriales sean las ejecutoras. Estos contratos podrán ser ejecutados por las mismas, siempre que participen en procesos de licitación pública o contratación abreviada de acuerdo con lo dispuesto por los numerales 1 y 2 del presente artículo.

(...)”

En ese sentido, el Decreto 1082 de 2015 desarrolló la anterior disposición en su artículo 2.2.1.2.1.4.4., estableciendo que la contratación directa procede entre las entidades señaladas en el artículo 2 de la Ley 80 de 1993, siempre que las obligaciones tengan relación directa con el objeto de la entidad.

Para el efecto, vale la pena traer a colación lo que establece el Artículo 2.2.1.2.1.4.4 del Decreto 1082 de 2015:

“Artículo 2.2.1.2.1.4.4. Convenios o contratos interadministrativos. La modalidad de selección para la contratación entre Entidades Estatales es la contratación directa; y en consecuencia, le es aplicable lo establecido en el artículo 2.2.1.2.1.4.1 del presente decreto.

(...)”.

En cuanto a la definición y justificación frente al proceso de contratación directa el Consejo de Estado ha reconocido lo siguiente:

“En efecto, la contratación directa, entendida como el procedimiento a través del cual la Administración escoge al titular del contrato, previa consulta de los candidatos se rige por los principios rectores de la contratación estatal, entre ellos, el principio de motivación de las decisiones contractuales, que obliga a la entidad a justificar la escogencia del contratista para asegurar que la selección sea objetiva.

Es así como el legislador previó en el parágrafo 1º del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, el deber de la entidad pública “justificar de manera previa a la apertura del proceso de selección de que se trate, los fundamentos jurídicos que soportan la modalidad de selección que se propone adelantar”, sin excepción alguna, por lo que es dable concluir que toda actuación de las autoridades, derivada de la actividad contractual, deberá ser motivada, porque así lo exige la ley.

Por consiguiente, el Ejecutivo no podía crear excepciones que la ley no contempló, máxime cuando el procedimiento de la contratación directa es excepcional y, por lo tanto, de aplicación e interpretación restrictiva.

Bajo este postulado es evidente que la Administración siempre deberá justificar, antes de la apertura del proceso de selección que se trate, las razones jurídicas que fundamentan tal decisión, pues la actividad contractual no es arbitraria, sino que está regulada por el legislador y la reglamentación del Gobierno Nacional sobre el tema debe ceñirse a los principios consagrados en el Estatuto de Contratación.

Respecto de la necesidad de justificar la contratación, cabe destacar la exposición de motivos del proyecto de ley 149 de 1992, que dio lugar a la expedición de la Ley 80 de 1993, en la cual se observa claramente la intención del legislador, de exigir el estudio de los factores determinantes para la escogencia, con el fin de garantizar la selección objetiva:

“Adicionalmente el aludido artículo del proyecto exige que la ponderación de esos factores conste en forma clara, detallada y concreta en los respectivos pliegos de condiciones, cuadernos de requisitos o términos de referencia, o en el análisis previo a la suscripción del contrato si se trata de contratación directa, buscando con ello cerrar la puerta a cualquier arbitrariedad en la decisión administrativa de selección. Con este mismo propósito la prenombrada disposición establece que la favorabilidad de la propuesta no puede obedecer a factores diferentes de los enunciados en los referidos documentos contentivos de requisitos y condiciones o fundamentada exclusivamente en alguno de ellos o en la sola y simple consideración del más bajo precio o menor plazo ofrecidos.”^{[1] y [2]}

Por su parte, la doctrina especializada ha reconocido que la “(...) contratación directa no puede entenderse como sinónimo de contratación subjetiva o a dedo, sino como un procedimiento de selección excepcional que implica la adopción de procedimientos reglados y la plena aplicación del deber de selección objetiva”^[3] (Subraya fuera de texto)

De acuerdo con lo anterior, es claro que en relación con la contratación directa:

- Se debe justificar de manera previa la escogencia del proceso de selección y los fundamentos jurídicos que soportan la modalidad.
- La contratación directa es excepcional y sólo resulta aplicable en los casos específicos regulados en la ley.
- Resulta plenamente aplicable el principio de selección objetiva.

Al respecto, es importante señalar que la jurisprudencia y doctrina analizan los principios de selección objetiva y planeación que regulan la contratación de las entidades que se rigen por el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. La Sección Segunda del Consejo de Estado ha sostenido que los principios generales de la contratación, particularmente planeación y selección objetiva, aplican a todos los procesos de selección, incluido el proceso de contratación directa, en los siguientes términos:

“De esta manera todos los procesos contractuales deben estar condicionados a lo establecido por los artículos 24, 25 y 26 de la Ley 80 de 1993, es decir a los principios generales de la contratación, como lo son el de planeación, economía, publicidad y selección objetiva del contratista, que obligan a la administración a garantizar transparencia durante el proceso de selección del interesado, lo anterior, con el objetivo de garantizar el derecho a la igualdad entre los oferentes y evitar el favorecimiento indebido.

(...)

En este orden de ideas, los procesos de contratación directa también deben garantizar el cumplimiento de los principios de economía, transparencia, planeación y, en especial, del deber de selección objetiva establecido en la Ley 80 de 1993, como quiera que en ellos se hallan contenidos los referidos estudios previos, por lo que no son ciertas las afirmaciones del demandante, en el sentido de que la contratación directa está exenta de los estudios previos que señala el artículo 8 del Decreto 2170 de 2002, como quiera que estos tienen aplicación en todos los procesos de contratación.”

Igualmente, la doctrina nacional ha explicado que el proceso de selección de contratación directa tiene que observar el principio de selección objetiva, así:

“En este orden de ideas, la diferencia existente entre un proceso de contratación directa o cualquier otro mecanismo de selección intermedio, con el de la licitación pública o el concurso de méritos, se contrae, única y exclusivamente, a un trámite o procedimiento diferente para la escogencia de ofertas, según las necesidades y la naturaleza de la contratación de que se trate y no al cumplimiento de los principios

de transparencia, moralidad, eficiencia, selección objetiva, igualdad, publicidad y los demás consagrados, no solo en la ley, sino en la propia Constitución Política (Art. No. 209), que se aplican, obviamente, a cualquier tipo de proceso de que se trate.

En tal virtud, no existe duda alguna de que en la actual normativa contractual estatal la contratación directa no es la excepción a la regla general de la licitación pública o a los principios que la rigen, sino otro modo de selección objetiva de contratistas, dependiendo éste de la naturaleza del objeto a contratar y de las necesidades de la administración, desde luego que dentro de parámetros y requisitos dados por la ley. Todos son, por tanto, metodologías de escogencia objetiva de ofertas, para el cabal cumplimiento de los fines estatales.”

En relación con los contratos interadministrativos, se ha reconocido por la doctrina que son “(...) los acuerdos bilaterales celebrados entre dos entidades estatales. (...) En virtud de estas disposiciones sólo es factible celebrar de manera directa un contrato interadministrativo cuando la entidad estatal ejecutora del mismo, vale decir, la que haría las veces del llamado contratista o contratante, esté en capacidad de ejecutar el contrato por ella misma en razón a que las obligaciones que nacen del acuerdo se encuentran subsumidas por el objeto de la entidad ejecutora.

Con ello, entonces, se proscribió la intermediación y se permitió este tipo de convenios sí y solo sí la entidad ejecutora es idónea por sí misma para la ejecución”.

De acuerdo con lo anterior, el contrato interadministrativo está determinado, para su viabilidad, por el respeto a los principios de la contratación estatal, en particular, selección objetiva y planeación. En cuanto al primero, la idoneidad del ejecutor es relevante para el análisis, aspecto que debe ser garantizado como parte de la escogencia de quien ejecutará las prestaciones.

En el presente caso, se revisó que el objeto y las funciones del futuro Contratista están directamente relacionadas con el objeto del presente proyecto piloto:

La Terminal de Transporte S.A. es una sociedad de economía mixta del orden Distrital constituida como sociedad anónima, dotada con personería jurídica, patrimonio independiente, con aportes estatales y de capital privado, que desarrolla actividades de naturaleza comercial y cuenta con autonomía administrativa, que presta un servicio en un mercado regulado y en competencia, por lo que el desarrollo de su objeto social se enmarca en las normas del Derecho Privado incluida la gestión contractual y comercial y cuya actividad está sujeta a la supervisión, control y vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Dentro de sus funciones se incluye^[4]:

“1. La contribución a la solución de los problemas de tránsito y transporte de todo el país, en especial de la ciudad de Bogotá D.C. y su área metropolitana.

(..)

3. De conformidad con las normas legales vigentes podrá realizar la construcción, enajenación, poseer, administrar y explotar las áreas comerciales, residenciales, hoteleras y de parqueaderos. Podrá definir el uso y destino y coordinar los bienes dentro de los edificios que sea copropietario, los servicios que allí se presten como los financieros, turísticos, de recreación, alimentación, culturales, religiosos, de salud, deportivos, educativos, de comunicaciones, encomiendas, vehiculares, entre otros, especialmente, todos los relacionados con los servicios conexos al Transporte Terrestre automotor, el de empresas de transporte terrestre, los automotores y para los pasajeros.

(...)

5. Estudiar, promover, construir, explotar, articular y complementar los diversos sistemas de transporte". (Resaltado fuera del texto)

Bajo este entendido, tras las revisiones frente a la necesidad a satisfacer, se encontró que las obligaciones del proyecto piloto pueden ser adelantadas por la Terminal, toda vez que dentro de sus funciones está el desarrollo de actividades que contribuyan a la solución de problemas de tránsito y transporte, así como la administración y explotación de parqueaderos, como lo es el Estacionamiento en Vía (EEV), lo anterior con la posibilidad de, en desarrollo de esas funciones, obtener información que permita estudiar promover y complementar sistemas de transporte.

En ese sentido, se articulan las dos condiciones que permiten cumplir la finalidad que pretende satisfacer la necesidad de la SDM: de una parte, obtener información relevante y de otra la idoneidad de quien presta el servicio para la implementación del esquema.

Aunado a lo anterior, la idoneidad del contratista fue evaluada mediante los criterios técnicos solicitados: experiencia, tarifa, tiempo de ejecución, tecnología a implementar y los servicios de atención al usuario y al ciudadano.

En atención a lo anteriormente observado, la SDM ha encontrado en la Terminal de Transporte S.A. una entidad que de acuerdo con su objeto, naturaleza y funciones está relacionada con el adelantamiento de la prueba piloto para conseguir los fines señalados en el contrato, toda vez que posee experiencia en administración de parqueo fuera de vía y en bahías, lo cual se aproxima y está relacionado con parqueo en vía, con la finalidad clara que se pretende satisfacer: obtener información que permita el ajuste de los documentos de estructuración para la implementación del Sistema de Estacionamiento en Vía en toda la ciudad.

Esto es relevante porque debe ser claro que no se pretende implementar el esquema de estacionamiento en vía, **sino obtener la información que permitirá ajustar los documentos de la estructuración con que cuenta la SDM de cara a la implementación plena del Sistema de Estacionamiento en Vía en todo el Distrito Capital.** De ahí que, el

esquema de un Contrato Interadministrativo permite ejecutar ese propósito, reconociendo, además, que el principio de selección objetiva (transversal a cualquier proceso de selección, incluyendo la contratación directa) se encuentra cumplido, tal como se explicó.

Adicionalmente, la Terminal manifiesta en su propuesta estar en capacidad de desarrollar esta prueba piloto y **compartir toda la información que se recoja en la implementación, administración y operación del sistema de EEV, en la zona definida por la SDM.** Esa condición, absolutamente relevante frente al propósito o finalidad que se pretende satisfacer, no necesariamente puede ser cumplida por un particular, quien puede invocar confidencialidad frente a la forma de ejecutar el objeto contractual y no permitir el acceso a toda la información que pudiera ser relevante para la SDM de cara al ajuste de la estructuración del nuevo proceso de selección.

En efecto, el hecho de tener una entidad que en el desarrollo de este piloto comparta su modelo financiero y toda la información que se vaya generando, le permite a la SDM obtener no solamente los datos sino compartir la experiencia del mismo piloto teniendo a su mano mayores elementos como lo es el trabajo en campo para la obtención de información primaria de demanda del servicio, lo cual le permitirá a futuro a la SDM la estructuración con datos actualizados de un proceso de contratación que permita a la ciudad contar con un sistema de estacionamiento en vía, con todos los beneficios que esto conlleva.

Adicionalmente debe tenerse en cuenta que el hecho de ser esta una modalidad de contratación autorizada por la Ley, no quiere decir que la SDM al momento de seleccionar al contratista no haya acudido a un mecanismo que garantizara la selección objetiva.

En efecto, como se ha explicado previamente la SDM determinó que la mejor opción para realizar el plan piloto consistía en construir una alianza estratégica con un tercero que tuviera como mínimo las siguientes características:

- Que el objeto y/o funciones del aliado tengan estrecha relación con el objeto del presente contrato - piloto.
- Que fuera un aliado de naturaleza pública o mixta, que no tuviera concesionado el servicio de parqueo en vía.
- Que el aliado no tenga restricción alguna en compartir la información que obtenga con ocasión del desarrollo del proyecto piloto.
- Que cuente con experiencia en estacionamiento fuera de vía y un aproximado en parqueo en vía.

Atendiendo a las anteriores características, se encontró que existían dos posibles aliados: 1) Sistemas Inteligentes en Red (SIR), filial del Grupo ISA de la ciudad de Medellín y 2) La Terminal de Transportes de Bogotá S.A, entidad vinculada a la Secretaría Distrital de Movilidad Bogotá.

Para el efecto, se recibieron propuestas por estas dos entidades, y se analizaron los siguientes elementos con el fin de determinar la oferta más favorable para la entidad:

	TERMINAL DE TRANSPORTES	SISTEMAS INTELIGENTES EN RED – ISA – MEDELLÍN
SISTEMA	Aplicación MóvilAPP+ Página WebWEB + Parquímetros	Aplicación MóvilAPP + Patrulla de Control PATRULLA CONTROL + Recaudador Humano
TARIFA AUTOS	59.74 pesos/minuto	61 pesos/minuto
TARIFA MOTOS	40.1 pesos/minuto	41 pesos/minuto
PLAZO	27 meses	27 meses ⁽⁹⁾
Pre-Operación	3	4
Implementación	2	4
Operación	22	25

Fuente: Estudio previo

Una vez estudiadas y revisadas las dos (2) propuestas, el equipo técnico de la SDM procedió al análisis de cada una de ellas, el cual se realizó mediante matriz multicriterio, tal como consta en el estudio previo. Dicha matriz fue construida con base en las siguientes variables: experiencia, tarifa, tiempo, tecnología y metodología propuesta de atención al usuario obteniendo como resultado una puntuación de 4.6 para la Terminal de Transportes S.A y una puntuación de 3.4 para Sistemas Inteligentes en Red.

Alternativa	Variable	Experiencia	Tarifa	Tiempo	Tecnología	Atención Usuario	Total

	Peso	20%	20%	20%	20%	20%	100%
Terminal de Transportes	Calificación	3	5	5	5	5	4.6
	Ponderada	0.6	1	1	1	1	
SIER - Medellín	Calificación	1	3	5	3	5	3.4
	Ponderada	0.2	0.6	1	0.6	1	

Los parámetros de calificación son los siguientes:

PARÁMETROS DE CALIFICACIONES	
5	Cumple Satisfactoriamente
3	Cumple
1	No cumple

Experiencia

PROPUESTA	EXPERIENCIA	PUNTAJE
------------------	--------------------	----------------

TERMINAL	<ul style="list-style-type: none"> • Operación de las zonas operativas de sus infraestructuras, las cuales conforman más de 320 espacios, entre zona de parqueo, plataformas de ascenso y descenso. • Administración, operación y mantenimiento de 3431 cupos para vehículos, 591 para motos y 327 para bicicletas en varios parqueaderos de otras entidades del Distrito como DADEP, IDU IDR.D. • Recuperación de espacio público y recaudo de recursos para el Distrito. • Socialización con la comunidad, incluyendo a los denominados “trapitos rojos”. • Cerramiento y demarcación. • Provisión de software y hardware para el adecuado control de la operación. 	3
SIER	<ul style="list-style-type: none"> • Diseño e implementación de centros inteligentes de control del tránsito y transporte como el Centro de Control de Tránsito de Medellín y el Sistema Tecnológico CICOTT – Ministerio de Transporte y adscritas. • Estructuración, implementación y operación de una solución integral sistematizada, de una plataforma tecnológica y de control operativo para el proceso de remoción, custodia y liberación de vehículos inmovilizados a cargo de la Secretaría de Movilidad. • Integración de plataforma con software. • Instalación de centros de monitoreo de actividades de transporte. • Renovación de plataformas de peaje. • Video analítica para aforos vehiculares. 	1

Al analizar y comparar las experiencias de los dos proponentes se concluye que la Terminal cuenta con experiencia en administración, operación y mantenimiento de cupos de estacionamiento en parqueaderos de entidades del Distrito, mientras que para SIER, su experiencia está enfocada en diseño, implementación y operación de plataformas tecnológicas, por ende, a la Terminal de Transportes S.A. se le asigna una calificación de tres (3) y a SIER una calificación de uno (1).

Tarifa de remuneración

PROPUESTA	TARIFA DE REMUNERACIÓN	PUNTAJE

TERMINAL	Autos: 59.74/minuto	5
	Motos: 40.1/minuto	
SIER	Autos: 61/minuto	3
	Motos: 41/minuto	

La tarifa propuesta por cada empresa es la Tarifa Oferta, que consiste en el precio establecido por las entidades proponentes para efectos de recuperar su inversión, la cual es diferente de la Tarifa del Usuario, que se encuentra definida mediante decreto o cualquier acto administrativo definido por la administración y consiste en el precio de cobro al usuario una vez haga ejercicio del derecho de parqueo en vía.

La tarifa más baja, en este caso la de la Terminal de Transportes S.A., permite obtener un mayor excedente en caso de presentarse, el cual corresponderá a la diferencia entre la tarifa del usuario y la tarifa ofertada, y se destinará conforme lo indique la normatividad Distrital para el efecto. Es por esto que a la Terminal de Transportes S.A. se le asigna una calificación de cinco (5) y a SIER una calificación de tres (3).

Tiempo de ejecución

PROPUESTA	TIEMPO PILOTO	PUNTAJE
TERMINAL	27 MESES	5
SIER	27 MESES	5

Las dos propuestas establecen el mismo tiempo de ejecución para el proyecto piloto, por lo tanto, el puntaje asignado es de 5 (cinco) para las dos, cumpliendo satisfactoriamente con la variable pues 27 meses se considera un tiempo adecuado para cumplir con el objetivo del proyecto piloto de recolección de datos.

Tecnología

PROPUESTA	TECNOLOGÍA	PUNTAJE
TERMINAL	APP+ WEB + PARQUÍMETROS	5
SIER	APP + PATRULLA CONTROL + RECAUDADOR HUMANO	3

La propuesta de la Terminal de Transportes S.A. incluye un componente tecnológico adicional, el parquímetro, el cual facilitará la obtención de información en tiempo real, brinda una mayor seguridad en el recaudo de la tarifa y es concordante con el mínimo requerido establecido en la normatividad vigente (aplicaciones móviles o mediante dispositivos electrónicos instalados en el espacio público en el área de influencia), a diferencia de lo que presenta la propuesta de SIER, la cual contempla el componente humano para recaudar y se puede ver sometido a actos de vandalismo. A la Terminal de Transportes S.A. se le asigna una calificación de cinco (5) y a SIER una calificación de tres (3).

Atención al usuario

PROPUESTA	ATENCIÓN AL USUARIO	PUNTAJE
TERMINAL	<ul style="list-style-type: none"> • Vía telefónica a través de un call center en horario de oficina. • Chat en internet o página web. • A través de la aplicación móvil en la sección de “contáctanos” y “preguntas frecuentes”. • De manera presencial en la oficina de Atención a Usuarios. 	5
SIER		5

Tanto la Terminal de Transportes S.A., como Sistemas Inteligentes en Red, proponen medios de atención al ciudadano y usuarios que garantizan la recepción, atención y respuesta de las peticiones, quejas, reclamos y sugerencias que presenten los ciudadanos y usuarios del sistema, el puntaje asignado es de 5 (cinco) para las dos, cumpliendo satisfactoriamente con la variable de atención al usuario.

3. Teniendo en cuenta que la Administración Distrital anterior llevó a cabo dos procesos licitatorios con el objeto de implementar la prestación del servicio de parqueo en vía pública, sírvase:

- a) Precisar las razones técnicas y jurídicas por las cuales no se logró adjudicar el contrato en cada uno de los procesos.**
- b) Discriminar por proceso licitatorio.**
- c) Indicar por qué razón no se tuvieron en cuenta esas experiencias negativas para reformular el proceso licitatorio e iniciarlo nuevamente en esta vigencia.**

Para el proceso de estructuración del Sistema Inteligente de Estacionamiento (en adelante "SIE"), la SDM adjudicó en 2016 el contrato de Consultoría No. 2016-1167, cuyo objeto consistió en: *"Estructurar la estrategia de gestión de la demanda de estacionamientos de acceso público, en vía y fuera de vía, en la ciudad de Bogotá D.C."*; contrato que constituyó el soporte y los insumos de los procesos de selección adelantados en 2019.

Los documentos de la consultoría fueron el punto de inicio para la estructuración de los procesos licitados y mencionados a continuación, dichos productos entregaron recomendaciones con el fin de orientar a la SDM frente al proyecto de SIE. Es importante aclarar que el trabajo de campo realizado por parte de la consultoría se enfocó en mayor medida en verificar la oferta de estacionamiento fuera de vía y en vía, por lo cual la SDM con base en las observaciones recibidas en los procesos declarados desiertos vio la necesidad de obtener información en campo sobre la demanda del estacionamiento regulado en vía.

El 15 de febrero de 2019, a partir de los resultados de la consultoría mencionada, y los ajustes hechos por la SDM, se publicó en la plataforma SECOP II el proceso de contratación LP-SDM-002-2019, que tenía por objeto: **CONCESIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN Y PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA DELIMITADO POR ZONAS, EN EL MARCO DEL SISTEMA INTELIGENTE DE ESTACIONAMIENTOS, EN BOGOTÁ D.C.**

Durante la etapa de recepción de observaciones y respuestas al proyecto de pliego de condiciones, la SDM llevó a cabo un análisis de cada una de ellas basado en los resultados del Contrato de Consultoría No. 2016-1167.

En lo que tiene que ver con las observaciones efectuadas al proceso SDM-LP-002-2019, en la etapa de prepliegos se efectuaron un total de 1044 observaciones por parte de los interesados en el proceso las cuales se listan clasificadas a partir de la identificación de las más relevantes:

- En relación con la configuración de la APP para su aplicación, frente a los temas tecnológicos: copia de seguridad del sistema, parquímetros, software, transacciones en la aplicación, diseño de componente tecnológico, cámaras en vehículos en movimiento; así mismo, se observó, remuneración por comparendos, bloqueadores

vehiculares, transacciones que se podían realizar en la aplicación, apoyo SDM y policía en área de estacionamiento en vía.

- En materia de requisitos habilitantes: capacidad financiera, capacidad jurídica extranjera, Capital de Trabajo, estructuras plurales, carta de crédito, convalidación de títulos, experiencia del proponente.
- En relación ANS: app control, tecnología PVR, llamadas, red de recaudo, app SIMUR, app usuario, material probatorio.
- Temas Financieros: tales como cierre financiero, fondo de contingencias, ingresos esperados, ingresos adicionales, ingresos por publicidad medios, cierre financiero para la Interventoría, inversión en malla vial, cifras de recaudo e inversión mínima, IVA, patrimonio autónomo, valor de las multas y sanciones por incumplimiento a los ANS, medios de pago y pago, puntos de venta y recarga, detalle de transacción de recaudo, diferencia tarifaria, diseño de componente tecnológico y recaudo.
- Igualmente se presentaron observaciones frente a cláusula penal pecuniaria, cobro de minutos adeudados; matriz de riesgos, con relación a riesgos de demanda, de evasión, cambio de normatividad la matriz de riesgos, entre otros.

Con base en lo anterior, se realizaron modificaciones relevantes al proceso de selección y se determinó la necesidad de descartar el proceso SDM-LP-02-2019 y, proceder con la publicación de un nuevo proceso licitatorio SDM-LP-057-2019, a partir de los ajustes realizados a propósito de las observaciones recibidas. Lo anterior, con el objetivo de garantizar que los interesados en el proceso contarán con el tiempo suficiente para revisar y observar desde el proyecto de pliegos, garantizando así todas las etapas del proceso de selección.

Así las cosas, el 12 de julio de 2019 se publicó el proyecto de pliego de condiciones del proceso, SDM-LP-057-2019 y el 2 de septiembre de 2019 se expidió y publicó el acto administrativo de apertura del proceso de selección. No obstante, para el 7 de octubre de 2019, fecha prevista para el cierre del proceso, no se recibió ninguna propuesta, razón por la cual el 8 de octubre de 2019 se expidió la Resolución No. 158, mediante la cual se declaró desierto el proceso.

Teniendo en cuenta lo anterior, de conformidad con lo dispuesto en el literal d) del artículo 2º de la Ley 1150 de 2007^[6] y considerando que se cumplieron los presupuestos legales establecidos por la norma, se publicó el proceso SDM-PSA-MC-090- 2019 mediante la modalidad de Selección Abreviada.

Ahora bien, sobre este último proceso, es importante mencionar que, en general, se conservaron las condiciones del proceso SDM-LP-057-2019 el cual fue declarado desierto, con algunos ajustes al riesgo de ocupación y el control a la evasión, profundizando en las alternativas de mecanismos de cobro que podría ejercer el concesionario, así como la inclusión de una cláusula de revisión de condiciones de ejecución, dado lo nuevo del esquema, todo esto con el fin de dar mayor claridad frente al esquema de control que el futuro concesionario podría plantear dentro de su operación.

Finalmente, mediante Resolución 228 de 2019 fue también declarado desierto el proceso SDM- PSA-MC-090-2019 dado que el único proponente que presentó oferta no adjuntó la garantía de seriedad, lo cual conllevó al rechazo de su propuesta.

Conforme a lo anterior, se debe resaltar que, fueron precisamente estas experiencias en los procesos de licitación fallidos, las que permitieron a la Secretaría Distrital de Movilidad identificar puntos claves que necesitaban ser objeto de ajuste para poder presentar a los interesados un nuevo proceso de selección que se adelante para implementar el proyecto de Estacionamiento en Vía en todo el Distrito Capital, así como también conocer que no contaba con toda la información requerida que permitiera realizar dichos ajustes de forma que fuera transparente y competitivo para los posibles proponentes, además de contar con información precisa en materias como la demanda, ocupación y demás puntos que fueron cuestionados en las observaciones presentadas por los interesados de los anteriores procesos de selección.

De ahí que se deba precisar que, justamente, con el propósito de **reformular el proceso licitatorio e iniciarlo nuevamente**, es que se pretende desarrollar el piloto, el cual, se insiste, tiene como propósito obtener información para realizar el ajuste de la estructuración de un nuevo proceso licitatorio para seleccionar un Contratista que implemente el Sistema de Estacionamiento en Vía en todo el Distrito Capital, a partir de datos ciertos recogidos en campo.

Así, el propósito del piloto no es, y en eso se insiste, implementar el Sistema de Estacionamiento en Vía en la ciudad, con la Terminal de Transportes S.A.

4. De conformidad con el artículo 32 de la Ley 80 de 1993 que señala: “Contrato de Consultoría: Son contratos de consultoría los que celebren las entidades estatales referidos a los estudios necesarios para la ejecución de proyectos de inversión, estudios de diagnóstico, prefactibilidad o factibilidad para programas o proyectos específicos, así como a las asesorías técnicas de coordinación, control y supervisión (...) Sírvase indicar ¿Por qué razón no se acudió a esta figura para obtener la información requerida para la iniciar y llevar a cabo un proceso licitatorio?

La SDM adelantó una consultoría para estructurar el proyecto de estacionamiento en vía, fruto de la cual se llevaron a cabo los procesos de licitación y selección abreviada que fueron declarados desiertos.

En ese sentido, ya la SDM cuenta con unos documentos estructurados a partir de una Consultoría, sin que haya logrado su adjudicación. De ahí que se planteara la alternativa de obtener información a partir de la ejecución de un piloto, de manera que fuera certera la obtención de información relevante sobre la demanda, ocupación y demás puntos que fueron cuestionados en las observaciones presentadas por los interesados de los anteriores procesos de selección. En ese sentido, no es que no se hubiesen explorado alternativas. Dentro de las diferentes opciones verificadas se encontró que realizar una ejecución real podría ser más efectivo de cara a la planeación de un nuevo proyecto, pretendiendo con

ello que logre ser adjudicado y cumpla la finalidad para la cual fue viabilizado: obtener recursos para el SITP.

En efecto, se concluyó que era relevante adelantar un trabajo de campo más exhaustivo que permitiera conocer de primera mano el comportamiento de las variables que originaron las preguntas y falta de participación de interesados en los procesos y con dicha información, ajustar la estructuración ya efectuada por el consultor.

Adicional a lo anterior, se consideró importante conocer en la práctica los cambios generados con ocasión en las dinámicas propias de estos esquemas de estacionamiento en vía tras las consecuencias que se derivan del aislamiento por efecto de la pandemia, aspecto que determina la necesidad de validar si la dinámica de movilidad sufre transformaciones en el futuro inmediato.

5. Sírvase remitir los documentos y el modelo que se estableció en la consultoría realizada por el consorcio internacional Cal y Mayor-IKON– AVANTI 2016 mediante el contrato de consultoría No.2016-1167 cuyo objeto fue: “Estructurar la estrategia de gestión de la demanda de Estacionamiento de acceso público, en vía y fuera de vía, de la ciudad de Bogotá” que permitan validar o no la implementación de un plan del piloto. ¿Por qué no se recurrió al consorcio internacional Cal y Mayor-IKON–AVANTI 2016 para actualizar las cifras sobre vehículos y parqueaderos en 2020?

De acuerdo con su solicitud, se adjuntan a esta comunicación los documentos desarrollados por la consultoría Cal y Mayor-IKON– AVANTI 2016 mediante el contrato de consultoría No.2016-1167 cuyo objeto fue *“Estructurar la estrategia de gestión de la demanda de Estacionamiento de acceso público, en vía y fuera de vía, de la ciudad de Bogotá”*, sin embargo es importante aclarar que de acuerdo con el alcance de la consultoría, ésta no permite validar o no la implementación de una prueba piloto.

Se aclara igualmente, que de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.2.1.1. del Decreto 1082 de 2015, si el contrato es de concesión, la Entidad Estatal no debe publicar el modelo financiero utilizado en su estructuración, esto es el elaborado mediante el contrato de consultoría de la referencia.

Adicionalmente, el contrato se encuentra terminado desde el 31 de octubre de 2017 y liquidado desde el pasado 8 de marzo de 2019. Así que, no resultaba procedente acudir al mencionado Consorcio para que se validen las cifras entregadas hace cerca de 3 años.

9. Dentro de los documentos del proceso de contratación SDM-CD-041-2020, se encuentra el archivo denominado: “Documentos Terminal y Propuesta.pdf”, el cual contiene, desde la página 76 a la 110 una presentación titulada “Zonas de Estacionamiento Reguladas”, que de manera concreta en la página 109 hace referencia a la implementación de 90 días. Sírvase informar: ¿Porque si en el proceso de implementación se asegura que puede llevarse a cabo en 90 días, son necesarios 27 meses para la realización del piloto?

En la propuesta de la terminal la implementación hace referencia a lo que el contrato llama preoperación, etapa en la cual no se puede obtener la información objeto del contrato.

Los 27 meses corresponden a tres (3) meses de la Etapa pre-operativa (iniciando desde la suscripción del acta de inicio del contrato); dos (2) meses de la Etapa de implementación (iniciando el día hábil siguiente a la finalización de la etapa pre-operativa); y veintidós (22) meses de la etapa operativa (a partir del día hábil siguiente a la finalización de la etapa de implementación). Este plazo es el tiempo requerido para el cierre del modelo financiero presentado por LA TERMINAL S.A., de tal forma que se puedan remunerar las inversiones sin afectar la tarifa al usuario.

Se busca que la prueba piloto sea lo más corta posible para poder proceder con una licitación futura del servicio, sin embargo, también se requiere que la duración del piloto sea la necesaria para generar la información técnica que permita ajustar los criterios técnicos que impidieron durante el periodo del gobierno anterior, adjudicar el proceso licitatorio que se abrió para tal fin, y con ello, avanzar en la estructuración de un nuevo proceso licitatorio.

El periodo mínimo indispensable de pre-operación es de tres meses e incluye la confirmación del área de operación (polígono), La determinación de los cupos reales disponibles, la producción e instalación de señalética, la consecución e instalación del mobiliario, los procesos de gestión social, la capacitación del personal responsable y la adquisición, configuración y prueba de los parquímetros y de la plataforma para asegurar la generación de los datos requeridos y los reportes operativos.

Durante la prueba piloto, la Administración Distrital recopilará, procesará y analizará información extremadamente valiosa, con respecto a la demanda del servicio, a indicadores de calidad, y a la estructura de costos del negocio, que permitirá estructurar un proceso licitatorio para la implementación definitiva del Estacionamiento en Vía, con datos reales y precisos de beneficio para las finanzas distritales, los procesos de fiscalización, el Sistema Integrado de Transporte Público y los usuarios.

El plazo máximo previsto para la prueba piloto es de 27 meses, sin embargo, el contrato con LA TERMINAL S.A. se prevé que pueda darse por terminado anticipadamente. El contrato resultante del proceso licitatorio que se estructurará fijará un plazo de ejecución en función de la información que resulte del piloto. Por ejemplo, el proceso declarado desierto durante la administración anterior fijaba un plazo aproximado de 11 años.

De conformidad con lo expuesto, es importante aclarar que el inicio de la licitación para la adjudicación del esquema definitivo de Estacionamiento en Vía, no depende necesariamente de la terminación de la prueba piloto y es posible que la misma se adelante de forma paralela, siempre y cuando se obtenga la información necesaria para iniciar el proceso.

10. Sírvasse remitir los documentos técnicos o estudios que sustenten el hecho de que el piloto debe realizarse por un periodo de 27 meses.

Con base en el flujo de ingresos y egresos del Piloto según la propuesta económica presentada por la Terminal S.A., se calculó la Tasa Interna de Retorno (TIR) del proyecto, obteniendo que la misma es de 0,05%, lo cual indica que los flujos generados por el proyecto en los 27 meses, son apenas suficientes para recuperar la inversión inicial del mismo.

Debe insistirse en que, a pesar de la duración del piloto, ello no es óbice para adelantar el proceso licitatorio a partir de la información que obtenga la SDM y, en todo caso, se prevén cláusulas de salidas al Contrato Interadministrativo, que pueden ser usadas por la SDM.

11. Sírvase informar cuál es la exigencia de inversión mínima estimada para la concesión e implementación del parqueo en vía.

Las estimaciones de inversión mínima para la concesión e implementación del parqueo en vía, serán fruto de la evaluación y posterior proceso de licitación que realizará la SDM con los resultados obtenidos de la prueba piloto

12. Sírvase informar ¿cuáles son los insumos que se pretenden obtener con el piloto? ¿Cuál será su uso para una posterior licitación del proceso de parqueo en vía?

Con la implementación de la prueba piloto, la Secretaría Distrital de Movilidad pretende obtener información que le permita medir las siguientes variables con base en los datos entregados por el Contratista:

VARIABLES PILOTO ESTACIONAMIENTO EN VÍA (EEV)	
Nombre	Descripción
Demanda	Medir la cantidad de vehículos estacionados en los cajones destinados para el EEV por tipo de día y por franja horaria

Rotación	Calcular el índice de rotación del sistema, verificando el tiempo de permanencia de los vehículos en la red de EEV.
Ocupación	Con base en la demanda y la rotación, medir la ocupación del sistema. Lo anterior con el fin de verificar si es necesario ampliar la cantidad de cajones.
Evasión	Medir la cantidad de usuarios que son identificados haciendo uso de la infraestructura destinada para el EEV y no realizan el pago.
	Medir, en el área de influencia del proyecto, la cantidad de vehículos que se estacionan en lugar donde está prohibido estacionar.
Empatía	Verificar, por ejemplo, por medio de encuestas a la ciudadanía, la empatía con el proyecto, con el fin de identificar acciones de mejora
Tipo de vehículo	Verificar el tipo de vehículo que utiliza los servicios del EEV, en primer lugar, caracterizar la clase de vehículo: auto, moto, campero/camioneta y posteriormente si es eléctrico, de altas emisiones o de alto consumo de energía. De esta manera se podrían reducir las emisiones y el consumo de energía.

La obtención de información por parte de la Terminal S.A, y su posterior entrega a la SDM en los términos exigidos en el Contrato Interadministrativo, constituye un elemento de la esencia del contrato que se suscribió.

13. Sírvase informar ¿Cuál es el valor de los ingresos estimados que se pretenden gestionar con la implementación del piloto?

De acuerdo con la propuesta económica presentada por La Terminal S.A, los ingresos proyectados durante la etapa operativa del piloto suma \$22.063.233.964 pesos, según la ocupación proyectada en esta misma propuesta.

15. Sírvase informar a cuánto ascienden los recursos que se pretenden recaudar en los 2 años y tres meses de operación del piloto. Especificar valores por recursos recaudados por parqueo y por multas.

En la siguiente tabla se discriminan los ingresos por parqueo y por la remoción de inmovilizadores vehiculares, de acuerdo con la propuesta económica presentada por la Terminal:

INGRESOS	Mes 1 - 3	Mes 4 - 15	Mes 16 - 27	TOTAL INGRESOS
Parquímetros Autos	\$ -	\$ 6,125,311,342,00	\$ 11,076,563,008,00	\$ 17,201,874,350,00
Parquímetros Motos	\$ -	\$ 1,137,090,748,00	\$ 2,219,601,139,00	\$ 3,356,691,887,00
Inmovilizadores Autos	\$ -	\$ 470,220,660,00	\$ 850,312,495,00	\$ 1,320,533,155,00
Inmovilizadores Motos	\$ -	\$ 62,376,210,00	\$ 121,758,362,00	\$ 184,134,572,00
TOTAL INGRESOS	\$ -	\$ 7,794,998,960,00	\$ 14,268,235,004,00	\$ 22,063,233,964,00

Se aclara que no hay ninguna estimación de multas de tránsito por parte de la Terminal de Transporte S.A.

16. ¿Cuál será la zona en que se desarrollará el plan piloto? ¿Bajo qué criterios técnicos y/o financieros se eligió esta zona?

Considerando el alcance de la prueba piloto y tal como se señala en los estudios previos, la Secretaría Distrital de Movilidad definió como zona una de las establecidas en la Consultoría Cal y Mayor-IKON- AVANTI2016, reduciéndose a un área menor.

Los criterios que se utilizaron para la selección de la zona fueron los siguientes:

- Oferta de Estacionamiento Fuera de Vía (Ubicación geográfica).
- Oferta potencial de Estacionamiento En Vía (EEV).
- Bahías.
- Cupos informales (trapito rojo).
- Relación entre oferta regulada de Estacionamiento Fuera de Vía (EFV) y demanda estimada de EEV (por UPZ).
- Ubicación de establecimientos comerciales y su área de influencia.
- Ubicación espacial de destinos de usuarios del vehículo particular – usuarios potenciales del EEV.
- Porcentaje de presencia de cuidadores informales en vía de vehículos particulares.
- Porcentaje e intención de cobro por el EEV por UPZ.

- Zonas priorizadas por la consultoría.
- Ubicación de proyectos estructurados por La Secretaría Distrital De Movilidad.

De acuerdo con lo anterior la zona definida para la prueba piloto está delimitada por las siguientes fronteras:

- Al Sur: Calle 64 entre la Carrera 4ª y la Avenida Carrera 14 (Avenida Caracas)
- AL Norte: Av. Calle 100 entre Carrera 7ª y la Autopista Norte
- Al Oriente: Carrera 4ª entre la Calle 64 y la Calle 75 – Carrera 7ª entre la Calle 75 y la Calle 76 - Carrera 11 entre la Calle 76 y la Calle 97A – Carrera 7ª entre la Calle 97A y la Calle 100.
- Al Occidente: Avenida Carrera 14 (Avenida Caracas) entre la Calle 64 y la Calle 76 – Avenida Carrera 20 entre la Calle 76 y la Calle 90 – Avenida Carrera 45 (Autopista Norte) entre la Calle 90 y la Calle 100.

18. Sírvasse remitir copia completa de todas las actas de reuniones presenciales o virtuales llevadas a cabo por funcionarios de su entidad relacionadas con la implementación del parqueo en vía.

Con relación a las actas de reunión, se informa que todas se han realizado de manera virtual. Adicionalmente en dichas reuniones no hay asunción de compromisos ni toma de decisión, no se hace levantamiento de las mismas.

19. Sírvasse informar ¿por qué en su calidad de Secretario Distrital de Movilidad no firmó el Contrato Interadministrativo Número 2020-1758 el día 21 de agosto de 2020?

El Contrato Interadministrativo Número 2020-1758 no se suscribió electrónicamente, en la plataforma SECOP II, por el Secretario Distrital de Movilidad, toda vez que la ordenación del gasto de dicho contrato de acuerdo a lo establecido en el artículo cuarto de la Resolución No. 069 del 19 de febrero de 2020, corresponde a la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad.

En efecto,

1. En virtud de la Resolución 056 de 18 de febrero de 2019, se delegó la ordenación del gasto en las siguientes Subsecretarías: Política de Movilidad, Gestión de la Movilidad, Servicios a la Ciudadanía, Gestión Jurídica y Gestión Corporativa.
2. Mediante Resolución No. 069 del 19 de febrero de 2020, se delegaron procesos y proyectos, a las subsecretarías antes referidas, de acuerdo con las funciones asignadas a cada una de estas, en virtud de lo establecido en el Decreto Distrital

- 672 de 2018. De esta manera, se complementó la delegación de ordenación de gasto conforme a las funciones que tiene asignada cada subsecretaría de la SDM.
3. En virtud de lo establecido en el artículo cuarto (4o) de la Resolución No. 069 del 19 de febrero de 2020, se delegó la ordenación del gasto y del pago en la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad, de aquellos proyectos y gastos que sean de competencia de su unidad ejecutora presupuestal.

Es de anotar que en la parte considerativa del Decreto Distrital 672 de 2018 se manifestó que la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad es una dependencia que responde a la necesidad de mejorar la capacidad de respuesta frente al control y regulación del tránsito y transporte en la ciudad de Bogotá D.C., la cual desarrolla sus funciones a través de varias áreas de trabajo encargadas de adoptar las políticas públicas, planes, programas y proyectos estratégicos, en especial en el sistema de gestión del tránsito, regulación y control del tránsito y transporte, señalización, semaforización y aprobación de planes de manejo del tránsito.

El artículo 19 del Decreto Distrital 672 de 2018, estipula que son funciones de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad, entre otras, las siguientes:

1. Asesorar a la Secretaría Distrital de Movilidad en la formulación de políticas públicas, planes, programas y proyectos estratégicos relacionados con la gestión de la movilidad en Bogotá D.C., en especial con la gestión del tránsito, control del tránsito y del transporte, señalización, planes de manejo de tránsito y semaforización del Distrito Capital. (Subraya fuera de texto).
3. Liderar la formulación de proyectos institucionales y de inversión de las dependencias a su cargo, para la óptima gestión de la entidad. (Subraya fuera de texto).
7. Apoyar a la Secretaría Distrital de Movilidad en el ejercicio de la autoridad única de tránsito y transporte.
8. Implementar políticas, directrices, proyectos y estrategias definidas por la Subsecretaría de Política de Movilidad y la Oficina de Seguridad Vial, orientadas a la gestión del tránsito y control del tránsito y del transporte. (Subraya fuera de texto).

El Distrito definió la implementación del cobro por estacionamiento en vía pública como uno de los proyectos prioritarios para mejorar la movilidad, gestionar la demanda de transporte, controlar el tráfico de vehículos motorizados, promover el uso adecuado del espacio público y contar con una fuente adicional de ingresos para garantizar la sostenibilidad financiera del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), en los términos del numeral 3 del artículo 97 de la Ley 1955 de 2019. Por esta razón, el Plan de Ordenamiento Territorial, el Plan Maestro de Movilidad y el Plan de Desarrollo Distrital contemplan este proyecto como uno de los más relevantes para materializar y consolidar la visión de ciudad y la política de movilidad sostenible en la ciudad.

El objeto del Contrato Interadministrativo Número 2020-1758 consiste en: DESARROLLAR,

IMPLEMENTAR Y OPERAR UNA PRUEBA PILOTO PARA OBTENER INFORMACIÓN QUE PERMITA AJUSTAR Y COMPLEMENTAR LOS DOCUMENTOS DE ESTRUCTURACIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN, ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN Y RECAUDO DE SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA EN LA(S) ZONA(S) DE ESTACIONAMIENTO EN VÍA QUE SE DEFINAN POR LA SDM, EN EL MARCO DEL SISTEMA INTELIGENTE DE ESTACIONAMIENTOS (SIE).

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, todos los acuerdos de voluntades que surjan del proyecto de Estacionamiento en Vía, como es del contrato que nos ocupa, o los procesos de selección que surjan luego de la toma de información y el ajuste de la estructuración, serán a cargo de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad.

De otro lado, se presenta a continuación los argumentos jurídicos de la figura de la delegación efectuada por el Secretario Distrital de Movilidad a los subsecretarios de la SDM anteriormente desarrollada:

- 11.1. El artículo 12 ídem modificado por el artículo 21 de la ley 1150 de 2007 señala que: *"Los jefes y los representantes legales de las entidades estatales podrán delegar total o parcialmente la competencia para celebrar contratos y desconcentrar la realización de licitaciones o concursos en los servidores públicos que desempeñen cargos del nivel directivo o ejecutivo o en sus equivalentes (...)"*.
- 11.2. Igualmente el artículo 37 Decreto 2150 de 1995 estipula que: *"Los jefes y los representantes legales de las entidades estatales podrán delegar total o parcialmente la competencia para la realización de licitaciones o concursos o para la celebración de contratos, sin consideración a la naturaleza o cuantía de los mismos, en los servidores públicos que desempeñen cargos del nivel directivo o ejecutivo o en sus equivalentes."*
- 11.3. En el mismo orden, el segundo inciso del artículo 9 de la Ley 489 de 1998 indica que los representantes legales de organismos y entidades que posean una estructura independiente y autonomía administrativa podrán delegar la atención y decisión de los asuntos a ellos confiados por la ley y los actos orgánicos respectivos, en los empleados públicos de los niveles directivo y asesor vinculados al organismo correspondiente.
- 11.4. En concordancia, el artículo 17 del Acuerdo Distrital 257 de 2006, dispone que: *"Delegación de funciones. Las autoridades administrativas del Distrito Capital podrán delegar el ejercicio de sus funciones a sus colaboradores o a otras autoridades con funciones afines o complementarias, de conformidad con la Constitución Política y la ley."*
- 11.5. La delegación de la ordenación del gasto en la Secretaría de Movilidad, como en las entidades públicas, se ha realizado en diferentes oportunidades, tal como se expone a continuación:

- Resolución 056 del 18 de febrero de 2019 “Por medio de la cual se delega la función ordenadora del gasto en los Subsecretarios de Despacho y se dictan otras disposiciones”.
- Resolución 170 del 23 de abril de 2019 “Por medio de la cual se modifica la Resolución 056 de 18 de febrero de 2019”.
- Resolución 264 del 27 de junio de 2014. “Por la cual se deroga las Resoluciones 023, 027 y 058 de 2014 y se delega la función ordenadora del gasto en los Subsecretarios de Despacho”
- Resolución 257 del 30 de septiembre de 2011. En este se delegó en la Subsecretaría de Servicios de Movilidad, la actuación necesaria para la adquisición de parque automotor, como ordenadora de la unidad ejecutoria No. 2 de la SDM y del proyecto de inversión 6219 “Apoyo institucional en Convenio con la Policía Nacional” y además delegatoria de las facultades de contratación de los bienes y servicios necesarios para tal proyecto, de conformidad con el Decreto 532 de 2010 y la circular 001 de 2006 expedida por la Secretaría de Hacienda.

21. Sírvese informar si su entidad o miembros de su equipo han sostenido reuniones presenciales o virtuales con representantes de las empresas COPEMSA o JAJOMAR S.A. De ser así, por favor suministre actas de reuniones con fechas, objeto de cada reunión, nombres completos de los participantes, representación y desarrollo completo de cada encuentro.

23. Sírvese informar si durante el presente año ha sostenido reuniones presenciales o virtuales con representantes de las empresas COPEMSA, JAJOMAR S.A. o alguna de sus filiales asociadas. De ser así, por favor suministre acta completa de cada reunión con fecha, motivo, nombres y cargos de los integrantes de dichos encuentros.

24. Sírvese indicar si en su calidad de Secretario Distrital de Movilidad, se ha reunido con empresas relacionadas con parquímetros. De ser así, por favor indique con cuales empresas y suministre acta completa de cada reunión con fecha, motivo, nombres y cargos de los integrantes de dichos encuentros.

Dando respuesta a las preguntas 21, 23 y 24. La promesa de sociedad futura Operadora de Soluciones Tecnológicas Municipales – Bogotá, que hace parte del grupo Jajomar S.A., presentó ante la SDM una propuesta de Asociación Público Privada de iniciativa privada para la “Operación y administración inteligente del programa estacionamiento de vía de Bogotá”, mediante radicado SDM-54252-2020 del 09 de marzo de 2020.

Como parte de este proceso de Asociación Público Privada se sostuvieron las siguientes reuniones, en las que participaron las siguientes personas:

Fecha	Asistentes	Tema tratado
18 de febrero de 2020	<p>Por SDM</p> <p>Nicolás Estupiñan - Secretario de Movilidad</p> <p>Ana Milena Gomez - Subdirectora de Transport Privado</p> <p>Sergio Martínez - Subsecretario de Política de Movilidad</p> <p>Angela Muñoz - Secretaria Privada</p> <p>Por Copemsa</p> <p>Luis Derechin</p> <p>Ivan Ramírez</p>	Presentación de firmas privadas

<p>26 de febrero de 2020</p>	<p>Por SDM:</p> <p>Sebastián Velásquez - Director de Planeación de Movilidad</p> <p>Rafael González - Director de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte</p> <p>Ana Milena Guzmán – Subdirectora de Transporte Privado</p> <p>Por firmas privadas</p> <p>Luis Derechín - JAJOMAR S.A.S</p> <p>Mauricio Ramírez - EGC Colombia</p>	<p>Interés de presentar una APP en estacionamiento en vía</p>
------------------------------	---	---

<p>07 de mayo de 2020</p>	<p>Por SDM:</p> <p>Jhon Alexander González – Subdirector de Infraestructura</p> <p>Ana Milena Guzmán – Subdirectora de Transporte Privado Alexander Ricardo Andrade– Jefe Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones</p> <p>Rafael González – Director de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte</p> <p>Mario Carbonell – Subdirector de Señalización Andrés Contento - Director de comunicaciones Adriana Iza - Jefe Oficina de Gestión Social</p> <p>Diana Rocha Medina – Dirección de Planeación de Movilidad</p> <p>Ana Patricia Herrera Medina – Subdirección de Infraestructura</p> <p>Pablo Velandia – Subdirección de Infraestructura</p> <p>Henry Cruz – Subdirección de Infraestructura</p> <p>José Alexander Méndez – Subdirección de Infraestructura</p> <p>Carlos Alberto Lara – Subdirección de Infraestructura</p> <p>Valentina Acuña - Subdirección de Transporte Privado</p> <p>Ricardo Martínez - Oficina Tecnologías de la Información y las Comunicaciones</p> <p>Ricardo Ojeda – Dirección de Inteligencia de Movilidad</p> <p>Juan Camilo Bolaños - Oficina de Gestión Social Lina</p> <p>Henao - Subsecretaría de Gestión de Movilidad</p> <p>Por originador:</p> <p>Luis Derechín - JAJOMAR S.A.S</p> <p>Ivan Mauricio Ramírez - EGC Colombia</p> <p>Juan Salleg - EGC Colombia</p>	<p>Presentación de APP “Operación y administración inteligente del programa estacionamiento de vía de Bogotá”</p>
---------------------------	--	---

01 de julio de 2020	<p>Por SDM:</p> <p>Nicolás Estupiñan – Secretario de Movilidad</p> <p>Sergio Martínez - Subsecretario de Política de Movilidad</p> <p>Jonny Leonardo Vásquez - Subsecretario de Gestión de Movilidad</p> <p>Javier Hernandez - Asesor externo</p> <p>Gina Salazar - Asesora externa</p> <p>Sebastián Velásquez - Director de Planeación de Movilidad</p> <p>Diana Rocha - Dirección de Planeación de Movilidad</p> <p>Lina Henao - Subsecretaría de Gestión de Movilidad</p> <p>Angela Muñoz - Secretaria Privada</p> <p>Por originador:</p> <p>Luis Derechín - JAJOMAR S.A.S</p> <p>Ivan Mauricio Ramírez - EGC Colombia</p> <p>Juan Salleg - EGC Colombia</p>	Presentación de la SDM de la política distrital de estacionamientos
---------------------	---	---

El objetivo de la reunión del 01 de julio de 2020 fue presentar al originador de la iniciativa privada la política distrital de estacionamientos de la Secretaría Distrital de Movilidad, tal y como se presentó también a otros actores de este sector como los siguientes:

Fecha	Asistentes
-------	------------

18 de febrero de 2020

Por SDM

Nicolás Estupiñan - Secretario de Movilidad

Sebastián Velásquez - Director de Planeación de Movilidad

María Carolina Lecompte - Asesora despacho

Angela Muñoz - Secretaria Privada

Por Kapsh

Vicente Peralta

19 de junio de 2020	<p>Por SDM:</p> <p>Nicolás Estupiñan – Secretario de Movilidad</p> <p>Sergio Martínez - Subsecretario de Política de Movilidad</p> <p>Jonny Leonardo Vásquez - Subsecretario de Gestión de Movilidad</p> <p>Sebastián Velásquez - Director de Planeación de Movilidad</p> <p>Ana Milena Gómez - Subdirectora de Transporte Público</p> <p>Rafael González – Director de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte</p> <p>Javier Hernandez - Asesor externo</p> <p>Gina Salazar - Asesora externa</p> <p>Lina Henao - Subsecretaría de Gestión de Movilidad</p> <p>Valentina Acuña - Subdirección de Transporte Privado</p> <p>Angela Muñoz - Secretaria Privada</p> <p>Por CityParking</p>
	<p>Eduardo Bayon</p> <p>Fernando Dueñas</p>

Es importante señalar que en la citada reunión, la Secretaría manifestó que como parte de dicha política consideraba necesario obtener información que le permitiera abrir un nuevo proceso licitatorio para la operación de estacionamiento en vía y que por consiguiente esta decisión sería parte del análisis frente a la viabilidad de la propuesta de Asociación Público Privada.

Para información de éstas y de todas las reuniones, la agenda del Secretario Distrital de Movilidad se encuentra publicada en la página web de la entidad.

Con relación a las actas de las reuniones, se informa que debido a que la entidad no tiene relación contractual con ninguna de estas firmas y en dichas reuniones no hay asunción de compromisos ni toma de decisiones, no se hace levantamiento de las mismas.

De otro lado, según información de miembros del equipo técnico de la SDM, en el proceso de discusión del proyecto de contrato interadministrativo, sostuvieron las siguientes reuniones con funcionarios de la Terminal S.A. y personas que asistían en su representación:

1. Seguimiento proyecto piloto, 03 de septiembre.
2. Proyecto piloto - Equipo, 27 de agosto.
3. Comunicaciones y socialización, 14 de agosto.
4. Reunión proyecto piloto, 13 de agosto.
5. Plan de comunicaciones y cultura ciudadana, 12 de agosto.
6. Plan Piloto Estacionamiento en Vía, 11 de agosto.
7. Plazo de ejecución piloto, 29 de Julio.
8. Anexo financiero, 29 de julio.
9. Matriz de riesgos, 24 de julio.
10. Tarifa - Valoración de Riesgos, 21 de julio.
11. Revisión cronograma piloto, 14 de julio.
12. Mesa de trabajo - Modelo financiero, 13 de julio.
13. Mesa de Trabajo, 10 de julio.
14. Revisión del modelo financiero, 25 de junio.
15. Revisión aspectos jurídicos proyecto piloto, 03 de junio.
16. Seguimiento al proyecto piloto, 02 de junio.
17. Piloto ZEV, 27 de mayo.

De igual manera, se indica que el equipo de la SDM sostuvo las siguientes reuniones con la empresa "Sistemas Inteligentes en Red - SIER" filial de ISA, como alternativa para la suscripción del convenio interadministrativo:

1. Sistemas Inteligentes en Red, 13 de julio.
2. Revisión modelo financiero SIER, 23 de junio.
3. Revisión propuesta SIER ajustada, 08 de junio.
4. Revisión propuesta SIER - ISA, 04 de junio.

22. Sírvese informar si en su trayectoria profesional previa a su nombramiento como Secretario Distrital de Movilidad ha sostenido algún tipo de relación con representantes de las empresas COPEMSA, JAJOMAR S.A. o alguna de sus filiales asociadas. De ser así, por favor especifique en qué consistieron dichas relaciones y en qué circunstancias se dieron.

Me permito informar que en mi trayectoria profesional previa a mi nombramiento como Secretario Distrital de Movilidad, no sostuve ningún tipo de relación con los representantes de las empresas COPEMSA, JAJOMAR S.A o alguna de sus filiales asociadas.

25. Sírvase informar ¿a cuántos cupos asciende la oferta de estacionamiento de acceso público en la ciudad? Especifique cuántos son en vía y fuera de vía.

En cuanto al estacionamiento en vía, se tienen a la fecha 1.872 bahías habilitadas al estacionamiento temporal controlado por la autorregulación de los ciudadanos, las cuales cuentan con 17.390 cupos aproximadamente.

Referente a los estacionamientos fuera de vía, se comunica que la entidad encargada de dichos estacionamientos es la Secretaría Distrital de Gobierno, por lo tanto se debe remitir su inquietud a dicha Secretaría.

26. Sírvase remitir una tabla en archivo Excel comparando los requisitos técnicos, financieros y operativos requeridos entre el pliego de la licitación SDMLP-057-2019 y el Contrato Interadministrativo Numero 2020-1758 entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la Terminal de Transporte S.A

Es importante anotar que las modalidades de contratación: licitación pública y contratación directa, son modalidades totalmente distintas, aunque persiguen un mismo fin: contratar bienes, servicios y/u obras para la Entidad pública que los necesite. Así las cosas, no se pueden aplicar reglas (procedimiento para la escogencia de ofertas) de un proceso de licitación pública, tal como la exigencia de requisitos previos, a un proceso de contratación directa, principalmente por cuanto la ley no exige la aplicación de dichos requisitos en una contratación directa. Esto obedece, primordialmente, a que la contratación estatal es una actividad reglada, es decir que la administración, para seleccionar la oferta más favorable para sus intereses (contrario a lo que ocurre en el derecho común en el que prima la autonomía de la voluntad y la libertad de formas) está sujeta a los procedimientos preestablecidos en las leyes y reglamentos, lo que significa que en el derecho público la preparación, adjudicación y perfeccionamiento de los contratos del Estado es una actividad eminentemente reglada, de manera que las partes están en la obligación de cumplir con el procedimiento fijado por el orden jurídico, bajo la estricta observancia de los principios que garantizan el derecho a la igualdad y libre concurrencia de los oferentes y el cumplimiento de los fines estatales perseguidos con esta actividad.

Aunado a lo anterior, es sabido que las actuaciones administrativas contractuales están sujetas al principio de legalidad previsto en los artículos 6° y 121 de la Constitución Política de Colombia, como postulado esencial del Estado Social de Derecho y de toda manifestación del poder público, conforme al cual, es legítima la actuación de las autoridades en cuanto se desarrolle dentro del preciso ámbito funcional definido por el legislador, proscribiendo las actuaciones de los servidores públicos que impliquen omisión o extralimitación en el ejercicio de las mismas; a la observancia del debido proceso, y a los

principios de la función administrativa, desarrollados legalmente por el mismo Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto y teniendo en cuenta la exigencia de la ley para la celebración de un contrato interadministrativo, es decir que *las obligaciones derivadas del mismo tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora señalado en la ley o en sus reglamentos (artículo 92 de la Ley 1474 de 2011)*, lo cual se cumplió en el caso del contrato interadministrativo No. 2020-1758, celebrado entre la SDM y la Terminal de Transporte S.A., se concluye que no se pueden comparar los requisitos mínimos para participar en un proceso licitatorio con el único requisito, anteriormente referido, que exige la ley para contratar directamente entre entidades públicas.

No obstante lo anterior, se informa que, si bien la ley exige un único requisito para celebrar un contrato interadministrativo, en el documento denominado estudios previos del contrato interadministrativo No. 2020-1758 se informó la posición jurisprudencial y doctrinal con respecto a lo requerido, de manera adicional, para celebrar un contrato interadministrativo, esto es: cumplir con el principio de selección objetiva, el cual lleva implícito la idoneidad del ejecutor.

Por lo tanto, la aplicación del principio de selección objetiva se plasmó en los estudios y documentos previos del contrato interadministrativo No. 2020-1758, generando esto una forma o procedimiento de selección de mejor oferta para la entidad, ya que se compararon, adicionalmente, las ofertas presentadas por dos entidades públicas: Terminal de Transporte S.A y Sistemas Inteligentes en Red - SIER. Dicha comparación tuvo en cuenta elementos como: experiencia, tarifa, tiempo, tecnología y metodología propuesta de atención al usuario. Para la parte financiera se tuvo en cuenta su capacidad financiera y, de igual manera, se revisó la capacidad jurídica de la Terminal de Transporte S.A.

Aunado a lo anterior, debe considerarse que los objetos contractuales son diferentes entre uno y otro proceso. En efecto para las diferentes licitaciones el objeto consistía en : ***“IMPLEMENTACIÓN Y PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA DELIMITADO POR ZONAS, EN EL MARCO DEL SISTEMA INTELIGENTE DE ESTACIONAMIENTOS, EN BOGOTÁ D.C.”***, en tanto que para el contrato interadministrativo el objeto es ***“DESARROLLAR, IMPLEMENTAR Y OPERAR UNA PRUEBA PILOTO PARA OBTENER INFORMACIÓN QUE PERMITA AJUSTAR Y COMPLEMENTAR LOS DOCUMENTOS DE ESTRUCTURACIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN, ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN Y RECAUDO DE SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA EN LA(S) ZONA(S) DE ESTACIONAMIENTO EN VÍA QUE SE DEFINAN POR LA SDM, EN EL MARCO DEL SISTEMA INTELIGENTE DE ESTACIONAMIENTOS (SIE)”***.

Adicionalmente, el plazo de ejecución para los dos también difiere, toda vez que la licitación contemplaba un plazo de 136 meses que corresponden a once (11) años y cuatro (4) meses y era, se repite, el proyecto de estacionamiento para toda la ciudad de Bogotá; el contrato

interadministrativo al ser un proyecto piloto, tiene un plazo de ejecución de 27 meses y para la toma de información pertinente en la zona determinada en el mismo contrato.

Por lo anterior, los requisitos técnicos, financieros y operativos son diferentes, por lo que no podría realizar una comparación como tal, por tal razón lo que se indica a continuación son los puntos que se tuvieron en cuenta en cada proceso de conformidad con el objeto y la modalidad de cada uno:

Para la licitación SDM-LP-057-2019 , se encuentra que los requisitos solicitados fueron los siguientes:

1. Requisitos habilitantes:

- Capacidad financiera: (índice de liquidez, índice de endeudamiento, capital de trabajo y razón de cobertura de intereses).
- Capacidad jurídica: (constitución, representación legal, objeto y duración del proponente).
- Capacidad organizacional: (rentabilidad de patrimonio y rentabilidad de activo).
- Experiencia del proponente: en operación de estacionamientos y en operación tecnológica.

2. Criterios ponderables de escogencia:

- Factor económico: Tarifa.
- Factor de calidad: Puntos de atención al usuario.
- Incentivo a la Industria Nacional.
- Incentivo vinculación de trabajadores en situación de discapacidad.

Para el contrato interadministrativo 2020-1758, la SDM tuvo en consideración cada una de las siguientes variables de las dos propuestas que recibió, Terminal de Transporte S.A y Sistemas Inteligentes en Red - SIER: experiencia, tarifa, tiempo, tecnología y metodología propuesta de atención al usuario. Para la parte financiera se evaluaron los indicadores demostrando idoneidad y solvencia necesaria para poder ejecutar el contrato toda vez que su nivel de liquidez y su capital de trabajo garantizan que puede disponer de los recursos necesarios para ejecutar el contrato sin ningún inconveniente y en cuanto al nivel de endeudamiento se encontró que tiene suficiente capacidad para hacer frente a sus compromisos. En cuanto a la parte legal se constató que las funciones y objeto de la Terminal tuvieran relación con el objeto del piloto y que tanto la Terminal como su representante legal pudieran celebrar el contrato interadministrativo.

27. Sírvase informar qué tipo de interventoría va a tener el Contrato Interadministrativo Número 2020-1758. ¿Cuándo se va a contratar dicha interventoría?

Este Contrato Interadministrativo no contará con una interventoría como tal. De acuerdo a lo establecido en los estudios previos y el Contrato 2020 -1758 la SDM realizará la

supervisión del mismo, en cabeza del Director de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito Transporte, el Director de la Oficina de Tecnologías OTIC y por una profesional especializada de la Subdirección de Transporte Privado, o por el funcionario que el Ordenador del Gasto designe, teniendo en cuenta el perfil y formación profesional.

La supervisión deberá dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 83 de la Ley 1474 de 2011 y el Manual Contratación y de Supervisión adoptado por la SDM. Además, deberá verificar el cumplimiento del objeto del contrato y de todas sus obligaciones dentro de los términos previstos, además de las responsabilidades que le señala la Ley, para lo cual tendrá, entre otras, las siguientes funciones:

- Proyectar y suscribir oportunamente el acta de inicio, así como las demás actas requeridas durante la ejecución del contrato.
- Velar por el cabal cumplimiento del objeto del contrato.
- Facilitar la comunicación para el buen desarrollo del contrato.
- Elaborar los informes de ejecución y las actas a que haya lugar durante la ejecución contractual.
- Realizar las aprobaciones necesarias para el cabal cumplimiento del objeto del contrato.
- Elaborar la certificación de cumplimiento y recibo a satisfacción del objeto contractual.
- Verificar al momento de certificar el cumplimiento del objeto contractual, el cumplimiento por parte del contratista de sus obligaciones con el Sistema de Seguridad Social Integral y pago de aportes parafiscales cuando haya lugar a ello.
- Adelantar el trámite para la aplicación de las multas y efectuar su cuantificación, en caso de que haya lugar a ellas, de conformidad con las normas vigentes sobre la materia.
- Requerir al CONTRATISTA por el incumplimiento de los plazos pactados y hacer efectivas las penalidades contempladas
- Exigir al contratista mantener las garantías requeridas vigentes, por el término de ejecución del contrato, hasta su liquidación o por el término que determine la ley según los amparos solicitados.
- Una vez vencido el término de ejecución del contrato y en los casos en que se requiera, enviar la Dirección de Contratación el acta de liquidación del mismo, con los documentos que la soporten y que sean requeridos para tal fin de conformidad con la norma, el manual de contratación y el manual de supervisión e interventoría.
- Las señaladas en el manual de contratación y el de supervisión de la Secretaría Distrital de Movilidad.
- Las que por su naturaleza y esencia sean necesarias para el buen desarrollo del contrato.

28. Sírvasse indicar cuál es el valor establecido en el proceso del Contrato Interadministrativo Número 2020-1758 entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la Terminal de Transporte S.A., de los siguientes indicadores financieros de conformidad con el manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en

los procesos de contratación expedidos por la agencia Nacional de contratación pública - Colombia compra eficiente:

ÍNDICE	FÓRMULA
Índice de liquidez	Activo corriente -Pasivo corriente
Índice de endeudamiento	Pasivo total / Activo total
Razón de cobertura de intereses	Utilidad operacional / Gastos de intereses
Capital de trabajo	Activo corriente - Pasivo corriente
Rentabilidad de patrimonio	Utilidad operacional / patrimonio
Rentabilidad de activo	Utilidad operacional /Activo

Teniendo en cuenta que entre la SDM y la Terminal de Transporte S.A. se celebró un contrato interadministrativo, por ser ambas entidades públicas, al cual no le son aplicables las reglas o procedimientos que le aplican a la licitación pública, por ejemplo, resulta preciso indicar que no se tomaron, en el proceso de contratación directa, los indicadores referidos en su pregunta, por cuanto la ley no lo exige.

Ahora bien, como se ha dicho a lo largo de este documento, la Secretaría revisó la idoneidad de la Terminal de Transporte S.A, en cuyo caso se revisaron elementos como la capacidad jurídica y la capacidad financiera; para esta última, la Subdirección Financiera de la SDM mediante verificó la capacidad financiera de la Terminal, evaluando los índices de liquidez, nivel de endeudamiento y capital de trabajo con base en los estados financieros publicados a 31 de diciembre de 2019; así mismo evaluó, las inversiones de capital “CAPEX” que se requieren para ejecutar el contrato interadministrativo obteniendo como resultado, que la Terminal de Transporte S.A cuenta con la idoneidad y la solvencia necesaria para poder ejecutar el contrato sin ningún inconveniente. Por otra parte, el nivel de endeudamiento demuestra que el grado de financiación de la empresa no es elevado, lo cual genera tranquilidad a la entidad que el contratista tiene la suficiente capacidad para hacer frente a sus compromisos, lo cual mitiga el riesgo de un incumplimiento en la ejecución del futuro contrato.

29. Con respecto a la licitación SDM-LP-057-2019, sírvase informar: ¿por qué en la matriz de riesgos contenida el Contrato Interadministrativo Número 2020- 1758, la Secretaría Distrital de Movilidad asume todos riesgos (ingresos, gastos, OPEX, ¿etc.)? Así mismo, por favor indique qué porcentaje de los ingresos por la operación del plan piloto recibirá la Secretaría Distrital de Movilidad.

Se aclara que la afirmación “la Secretaría Distrital de Movilidad asume todos riesgos (ingresos, gastos, OPEX, etc.)” no corresponde al resultado del análisis de riesgos realizado por la SDM y La Terminal consignado en la Matriz de riesgos (Anexo 9). Para el contrato Interadministrativo No. 2020-1758, celebrado entre la SDM y la Terminal de Transportes, los únicos riesgos que asume la entidad contratante en su totalidad son:

- Efectos desfavorables de las restricciones de movilidad a vehículos superiores al 70% por decisión de las autoridades. Este riesgo es debido a que antes de la pandemia las restricciones de movilidad eran del 50%, por lo que este riesgo sólo se llegaría a materializar si se implementan restricciones de movilidad superiores al 70%, y en este caso es asumido por la SDM.
- Efectos desfavorables derivados de las demoras superiores al doble del tiempo máximo por ley o el promedio de realización del trámite en ausencia de ésta de las autoridades competentes en los trámites de licencias, permisos o habilitación de espacios para la implementación del sistema de estacionamiento en vía pública, por causas no imputables a la Entidad Ejecutora.
- Efectos desfavorables derivados del cambio en materia legal, reglamentaria o regulatoria con afectación sobre la fórmula tarifaria vigente al momento de suscripción del contrato que afecta la ecuación económica de éste.

Con respecto al porcentaje de los ingresos por la operación del plan piloto que recibirá la Secretaría Distrital de Movilidad, cabe anotar que con base en lo establecido en el Artículo 4º del Acuerdo Distrital 695 de 2017, respecto al método para determinar el cobro por el derecho de parqueo sobre las vías públicas, “(...)en todo caso se debe garantizar que anualmente se cumpla la siguiente condición:

$$\frac{\sum \text{Ingresos}_z}{\sum \text{Costos}_z} \geq (1 + B)$$

Donde: (...)

- *Ingresos z: Recaudo del sistema de estacionamiento en vía en la zona .*
- *Costos z: Conjunto de inversiones y gastos asociados a la puesta en marcha, operación, administración, gestión y mantenimiento del sistema de estacionamiento en vía en la zona .*

- *B: Beneficio Social del cobro por el derecho de parqueo sobre las vías públicas. B >= 10%.*

Por lo anterior no es posible determinar un porcentaje exacto de los ingresos para el Distrito.

Así mismo, se aclara que la Secretaría Distrital de Movilidad no recibirá ingresos del Piloto, teniendo en cuenta que el Artículo 5º del mismo Acuerdo, respecto a la destinación de los recursos obtenidos por el cobro de la tasa por el derecho de estacionamiento sobre las vías públicas, establece que “(...) los excedentes generados de la operación serán destinados al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).”

30. Sírvase informar a qué porcentaje de ingresos corresponde la presunta utilidad neta de los años 1, 2 y 3. Así mismo, sírvase informar si ese porcentaje es equivalente, mayor o menor al porcentaje que exigió en la licitación SDMLP-057-2019

En la siguiente tabla se presenta la utilidad neta de los años 1, 2 y 3 como porcentaje de los ingresos del Piloto, calculado con base en la propuesta financiera presentada por La Terminal:

	Mes 1 - 3	Mes 4 - 15	Mes 16 - 27
Total Ingresos	\$ -	\$ 7,794,998,960,00	\$ 14,268,235,004,00
Total Egresos	\$ 3,265,873,359,00	\$ 8,194,475,792,00	\$ 10,599,593,924,00
Utilidad Neta	\$ (3,265,873,359,00)	\$ (399,476,832,00)	\$ 3,668,641,080,00
%Utilidad Neta / Ingreso	N/A	-5,12%	25,71%
TIR del Proyecto	0,05%		

No obstante, cabe resaltar que el indicador financiero que permite comparar la rentabilidad de dos proyectos, es la Tasa Interna de Retorno (TIR) y no la utilidad neta anual de los mismos. Para el presente proyecto la TIR es del 0,05%, el cual indica que la utilidad neta generada por el proyecto, es apenas suficiente para recuperar la inversión inicial.

Para el caso de la licitación SDM-LP-057-2019, la TIR exigida por el proyecto debía ser de 9,16%, que correspondía al Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC) que habría invertido el Concesionario.

Así, al comparar la TIR de los dos proyectos, se puede observar que la rentabilidad del Piloto es significativamente menor con respecto a la rentabilidad de la licitación. Sin embargo, es importante tener presente que el proyecto de la licitación tenía un objeto diferente, una duración de 11 años, una inversión inicial cercana los \$120 mil millones de

pesos, y una estimación de demanda muy superior a la del piloto, por lo que se puede concluir que los dos proyectos no son comparables entre sí.

Atentamente,

NICOLÁS ESTUPIÑÁN ALVARADO

Secretario Distrital De Movilidad

Aprobó Jonny Leonardo Vasquez Escobar -Subsecretaria de Gestión de la Movilidad Revisado Por Correo 11-09-2020 (08:21)
 Sebastián Velásquez Gallón - Subsecretario de Política de Movilidad (Ad-hoc) Revisado por Drive 10-09-2020 (19:53)
 Ingrid Carolina Silva - Subsecretaria de Gestión Jurídica Revisado por Drive 10-09-2020 (20:50)

Revisó Ana María Martínez- Directora de Contratación Revisado por Drive 10-09-2020 (16:51)
 Javier Hernández- -Asesor Externo SDM Revisado por Drive 10-09-2020 (19:55)
 Gina Astrid Salazar Landínez- -Asesor Externo SDM. Revisado por Drive 10-09-2020 (21:47)
 Carmen Arenas - Subsecretaria de Política de Movilidad
 Jenny Abril Forero –Asesora del Despacho Revisado por Drive 10-09-2020 (19:53)
 Juan Felipe Vives – Enlace Concejo Revisado por Drive 10-09-2020 (19:57)
 Rafael González Rodríguez -Director Gestión de Tránsito y Control de Tránsito- Transporte Revisado por Drive 10-09-2020 (20:43)

Paula Andrea Díaz Ramírez - Profesional Especializada SGJ

Proyecto Lina Marcela Henao Martínez-, Subsecretaría de Gestión de la Movilidad Revisado por Drive 10-09-2020 (19:51)
 Juan De Jesus Villamizar Sanchez Profesional Especializado, Dirección de Contratación Revisado por Drive 10-09-2020 (17:32)
 Ricardo Andres Ojeda Arias, Subsecretaría de Política de Movilidad Revisó Por Drive 10-09-2020 (11:35)
 Valentina Acuña García, Subdirección de Transporte Privado Revisado por Drive 10-09-2020 (19:53)
 María Del Pilar Forero Pico-Profesional Especializada, Sub de Política de Movilidad Revisado por Drive 10-09-2020 (19:53)

Compilo Paula Andrea Vargas Torres–Despacho
 Anexa Documentos consultoría Cal y Mayor-IKON– AVANTI2016 <https://drive.google.com/drive/folders/1NTibHq1cCwoUjfvuzkuZINhxFIMWNo3c?usp=sharing>

NOTAS

[1] BENDECK OLIVELLA, Jorge, ministro de obras Públicas, exposición de motivos al Proyecto de ley No. 149. Senado de 1992, en GACETA DEL CONGRESO, Año I, No. 75, 23 de septiembre de 1992, pág. 18.

[2] CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. SECCIÓN TERCERA consejero ponente: RAMIRO SAAVEDRA BECERRA Bogotá, D.C., seis (6) de agosto de dos mil nueve (2009) Radicación número: 11001-03-26-000-2009-00070-00(37044)

[3] DÁVILA VINUEZA, Luis Guillermo. Régimen jurídico de la contratación estatal. Editorial Legis. Bogotá D.C., 2016. Pág. 492 [4]

Estatutos Terminal de Transporte S.A.

[5] Las actividades de implementación inician al mes de iniciar las actividades de pre-operación. Las actividades de operación inician al mes de las actividades de implementación. El tiempo total de ejecución de la propuesta son 27 meses puesto que hay actividades que se desarrollan en paralelo.

[6] Artículo 2o de la Ley 1150 de 2007 "DE LAS MODALIDADES DE SELECCIÓN. La escogencia del contratista se efectuará con arreglo a las modalidades de selección de licitación pública, selección abreviada, concurso de méritos y contratación directa, con base en las siguientes reglas: (...) 2. Selección abreviada: (...) Serán causales de selección abreviada las siguientes: (...) d) La contratación cuyo proceso de licitación pública haya sido declarado desierto; en cuyo caso la entidad deberá iniciar la selección abreviada dentro de los cuatro meses siguientes a la declaración de desierto del proceso inicial (...)"