



CONCEJO DE BOGOTÁ 01-02-2023 03:31:11

2023ER1560 O 1 Fol:19 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD/DEYANIRA CONSUELO AV

DESTINO: COMISION 3ª PERM. DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO/RO

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICIÓN 030 DE 2023

OBS: ---

Bogotá D.C., febrero 01 de 2023

Señor(a)

EDGAR ORLANDO ROMERO DAZA

Concejo De Bogota

Calle 36 28a 41

Email: correspondencia@concejobogota.gov.co-comision_tercera@concejobogota.gov.co
Bogota - D.C.

REF: Respuesta Proposición 030-2023.

Respetado Doctor Romero

En atención a la proposición del asunto, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) envía respuesta del cuestionario por competencia directa de la entidad así:

1. Describa el esquema de remuneración que recibe el distrito a partir del Sistema de Bicicletas Públicas Compartidas de Bogotá.

El Contrato de Administración, Mantenimiento y Aprovechamiento Económico del Espacio Público (CAMEP) No. 2022-63, cuyo objeto es: *“CONTRATAR LA ADMINISTRACIÓN, MANTENIMIENTO Y APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DE ZONAS DE USO PÚBLICO PARA DESARROLLAR LA ACTIVIDAD DE ALQUILER DE VEHÍCULOS DE MICROMOVILIDAD – SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTIDAS (SBC), SUJETO A SU PRESERVACIÓN, BUEN USO, DISFRUTE COLECTIVO Y SOSTENIBILIDAD”*, en el marco del Decreto 552 de 2018, autorizó a un particular realizar la actividad de “micromovilidad” definida como *“Alquiler, préstamo a uso compartido, a título oneroso o gratuito, de vehículos de micromovilidad ubicados en el espacio público, el cual es permitido por un conjunto de tecnología, recursos, operaciones logísticas y otras actividades conexas o de apoyo a la operación. Los vehículos de micromovilidad, estaciones y demás recursos físicos pueden ser usados para la exhibición de las marcas o denominaciones de los aprovechadores y sus patrocinadores y de otras formas de publicidad exterior visual, según la normatividad vigente. Las condiciones del aprovechamiento podrán ser definidas por la entidad competente para un tipo específico de vehículos de micromovilidad o para conjuntos de estos”*. En este contexto, los CAMEP no generan una erogación del presupuesto distrital.

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link

<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

PA01-PR15-MD01 V3.0

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195





Así las cosas, de acuerdo con lo consignado en los documentos de la licitación pública SDM-LP-101-2021, el valor estimado de referencia que recibiría la administración en la ejecución del contrato, entendido éste como el valor estimado de la retribución a pagar a la SDM por parte del Aprovechador (para efectos fiscales, cálculo de indicadores financieros y garantías iniciales) durante el plazo de aprovechamiento, cumpliendo con las cantidades de bicicletas mínimas exigidas en el proceso, esto es 2.000 bicicletas, sin que el aprovechador renunciara a la exención de pago correspondiente al 33% sobre el valor de la retribución, era de CIENTO VEINTE MIL TRESCIENTOS SETENTA Y NUEVE (120.379) UVT, equivalente a CUATRO MIL TRESCIENTOS SETENTA MILLONES SETECIENTOS VEINTE MIL SETECIENTOS TREINTA Y DOS PESOS (\$4.370.720.732) M/CTE.

Sin embargo considerando que el contratista ofertó 3.300 bicicletas y renunció a la exención de pago, el valor de la propuesta del contratista fue por la suma de DIEZ MIL CUATROCIENTOS SESENTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS CUARENTA Y DOS MIL SETECIENTOS SESENTA PESOS (\$10.467.842.760) M/CTE, aunque esta suma es variable. El valor del contrato es indeterminado, pero es determinable al realizar el cálculo de la retribución que obtiene el Distrito Capital por autorizar el aprovechamiento económico del espacio público para la realización de la actividad de alquiler de vehículos de micromovilidad. El cálculo de dicha retribución tiene el siguiente fundamento:

Con base en el marco normativo para el Aprovechamiento Económico del Espacio Público, partiendo del Decreto Distrital 552 de 2018 en donde se establece dicho Marco Regulatorio y, teniendo en cuenta la Resolución 030 de 2021, expedida por la Defensoría del Espacio Público (DADEP), se incluye la aprobación de la Comisión Intersectorial del Espacio Público (CIEP) de la actividad de: "Alquiler, préstamo a uso compartido, a título oneroso o gratuito, de vehículos de micromovilidad ubicados en el espacio público, el cual es permitido por un conjunto de tecnología, recursos, operaciones logísticas y otras actividades conexas o de apoyo a la operación. Los vehículos de micromovilidad, estaciones y demás recursos físicos pueden ser usados para la exhibición de las marcas o denominaciones de los aprovechadores y sus patrocinadores y de otras formas de publicidad exterior visual, según la normatividad vigente. Las condiciones del aprovechamiento podrán ser definidas por la entidad competente para un tipo específico de vehículos de micromovilidad o para conjuntos de estos".

Basados en esto y contando con la asesoría del DADEP, se estudiaron diferentes mecanismos para plantear una fórmula de retribución que estuviese acorde con el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público (MRAEEP) y de la misma manera fuera congruente con la actividad de alquiler de bicicletas, en otras palabras, con

2

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





el proyecto de aprovechamiento económico del espacio público para la operación del SBC. Para estos análisis también se contó con el apoyo del C40 Cities Climate Leadership Group y la Agencia Alemana de Cooperación Internacional (GIZ por sus siglas en alemán) en la estructuración técnica, legal y financiera del mismo, es esta segunda fase de cooperación.

Teniendo en cuenta lo anterior, la fórmula de retribución para el aprovechamiento económico del espacio público para el alquiler, préstamo o uso compartido de vehículos de micromovilidad, ante la CIEP, y adoptada en la Resolución 86572 de la SDM “Por medio de la cual se adopta el Protocolo institucional para el aprovechamiento económico del espacio público para las actividades de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de vehículos de micromovilidad”, se encuentra en función del número de bicicletas autorizadas por el valor promedio ponderado por bicicleta. Dicho valor por bicicleta a su vez se encuentra en función del valor del suelo multiplicado por un porcentaje de utilización del mismo; y del área requerida para el desarrollo de la actividad. Dicha área se compone del área de uso de cada bicicleta y de un factor de servicio definido como el número mínimo de anclajes que deben ofrecerse por cada bicicleta.

Ahora bien, el Anexo Técnico 7 - Aspectos Financieros y Retribución del Contrato 2022-63 señala que la retribución que el Aprovechador debe pagar a la SDM será en dinero o en especie, según los lineamientos especificados en los documentos precontractuales y de acuerdo con los lineamientos definidos en el numeral 8 de la Resolución 86572 de 2021 “FÓRMULA DE RETRIBUCIÓN PARA EL APROVECHAMIENTO ECONÓMICO”, se calcula como se muestra en la siguiente ecuación, como función del periodo i:

$$R_i = N_i * Ab * Fs * Vs_i * T_i - E_i$$

Dónde:

Tabla 1. Descripción de las variables de la fórmula de retribución





Variable	Magnitud	Descripción
R_i	COP	Valor a pagar por el AEEP para el periodo i
N_i	Cantidad	Número de bicicletas autorizadas para el periodo i
Ab	m ²	Área requerida por bicicleta ¹²
F_s	Cantidad	Definido como el número de anclajes por bicicleta ($1,5 \leq F_s \leq 2,5$)
V_{si}	COP / m ²	Valor del suelo en COP por m ² para el periodo i
T_i	%	Porcentaje del uso del espacio para el periodo i
E_i	COP	Valor de las externalidades positivas para el periodo i (1)
* El valor de las externalidades para el primer año de operación será igual a cero. En ningún caso el valor de R_i será menor a cero.		

Fuente: Elaboración propia SDM, 2021

Para el CAMEP el área requerida por bicicleta equivale al promedio ponderado del área ocupada por los elementos que conforman la estación. Entre estos elementos se tienen las bicicletas en sus diferentes tipologías, los tótems o kioscos, los anclajes y el panel publicitario, entre otros.

En relación con el valor del uso del suelo, de acuerdo con el estudio DIM-E-008-2020, las tarifas por metro cuadrado serán las siguientes y se actualizarán anualmente con la UVT fijada por la DIAN.

Tabla 2. Valor por metro cuadrado 2020 en UVT

Código	Frecuencia	Valor 2020	UVT 2020	Valor en UVT
Comercial	11.40%	3,215,294.46	\$ 35,607	90.30
Dotacional	6.90%	1,471,013.89	\$ 35,607	41.31
Industrial	2.50%	1,839,277.06	\$ 35,607	51.65
Servicios	32.90%	3,811,787.78	\$ 35,607	107.05
Residencial 1	0%	398,004.22	\$ 35,607	11.18
Residencial 2	0.20%	899,958.78	\$ 35,607	25.27
Residencial 3	8%	1,392,361.47	\$ 35,607	39.10
Residencial 4	10.10%	2,189,997.06	\$ 35,607	61.50
Residencial 5	7.50%	2,692,776.96	\$ 35,607	75.62
Residencial 6	20.60%	4,053,045.25	\$ 35,607	113.83
	Promedio	3,137.688,48	\$ 35,607	88.12

Fuente: Elaboración propia SDM-DIM, 2020

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

*Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





Como se puede ver, con base en la frecuencia según uso del suelo y estrato socioeconómico, se procedió a ponderar el valor del metro cuadrado en UVT, obteniendo como resultado un promedio de 88,12 UVT por metro cuadrado, aproximado con 2 decimales.

Por su parte, el porcentaje de uso del espacio se calculará con base en un promedio móvil de la Tasa de Interés Hipotecaria en UVR para construcción de vivienda VIS que ofrecen los establecimientos bancarios en el mes de diciembre de los últimos 10 años; dichas tasas son publicadas por la Superintendencia Financiera de Colombia en el informe mensual de las Tasas y Desembolsos de Cartera de Vivienda.

La cuenta de cobro establecerá el número de cicloparqueaderos necesarios que deben ser instalados por el contratista, junto con el mantenimiento de los mismos, equivalentes al pago de la retribución para el período correspondiente. Esta cantidad se calcula dividiendo el monto que se deberá pagar por retribución en el periodo cobrado, sobre el valor unitario del cicloparqueadero incluido su mantenimiento.

De acuerdo con el anexo 7.1., complemento del anexo 7: El elemento escogido como cicloparqueadero y/o rack consideró aspectos en cuanto a la facilidad de instalación, flexibilidad frente a la ubicación y seguridad para minimizar casos de hurto. El uso de estos elementos se define únicamente para espacios públicos, por lo tanto, únicamente se toman en cuenta los mobiliarios reglamentados y avalados por la Secretaría Distrital de Planeación. Fue seleccionado el cicloparqueadero tipo rack M-23-A tomado de la cartilla de Mobiliario Urbano de Bogotá (2019, página 98).

Figura 1. Rack M-23-A



Fuente: Tomado de la Cartilla de Mobiliario Urbano de Bogotá
“Anexo de mobiliario urbano resolución de Secretaría Distrital de Planeación 3030 de 2019”

Así, una vez determinado el mobiliario con el cual el contratista pagará la retribución por el uso del espacio público, se realizó un estudio de mercado para determinar la cantidad de cicloparqueaderos a entregar de acuerdo a un valor de referencia de este elemento. Para el cálculo de dicho valor de referencia, se consideró la mediana de los costos de fabricación de diferentes proveedores de cicloparqueaderos tipo rack M-23-A, equivalente a un costo de instalación de \$1.753.513 por rack, equiparable a 48.3 UVT del año 2021. Adicionalmente, el costo de mantenimiento anual del rack es de \$238.000 equiparable a 6.6 UVT del año 2021 (ambos precios incluido el IVA). El valor del cicloparqueadero y su mantenimiento correspondiente será el equivalente a multiplicar los UVT mencionados anteriormente por el valor vigente del UVT. Dichos valores se encuentran en el Anexo Técnico 7 y 7.1.

De otra parte, como puede observarse en la fórmula de retribución arriba transcrita, existen valores de la misma que se actualizan año a año. Igualmente, su valor varía dependiendo del espacio que efectivamente se ocupe por el desarrollo de la actividad de aprovechamiento económico del espacio público. En el caso de la primera cuenta de cobro, la cual se proyectó con los datos aportados por el contratista en el Informe del tamaño del sistema, se obtuvo como resultado que éste debe pagar a favor del Distrito SETECIENTOS CINCUENTA Y OCHO MILLONES OCHOCIENTOS SESENTA Y SIETE MIL

6

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”



SETECIENTOS NOVENTA Y NUEVE PESOS Y OCHO CENTAVOS (\$ 758.867.799,8) M/CTE (equivalente al primer semestre del aprovechamiento económico del espacio público, esto es del 1 de julio al 31 de diciembre de 2022), cifra que fue retribuida al 31 de diciembre de 2022 con la instalación de 413 cicloparqueaderos, tipo rack M-23-A según lo dispuesto en el contrato y sus anexos.

Para la segunda cuenta de cobro (correspondiente al segundo semestre del aprovechamiento económico del espacio público, esto es del 1 de enero al 31 de julio de 2023), se realizó la actualización de los valores de la fórmula, por lo cual el contratista deberá pagar a favor del Distrito OCHOCIENTOS CUARENTA Y SIETE MILLONES SEISCIENTOS CINCUENTA Y CINCO MIL SIETE PESOS (\$ 847.655.007) M/CTE., suma que igualmente será retribuida en cicloparqueaderos.

Consecuentemente, considerando que se tiene proyectado remitir 15 cuentas de cobro, el valor actualizado a la fecha del contrato 2022-63 asciende a la suma de DOCE MIL SEISCIENTOS VEINTISÉIS MILLONES TREINTA Y SIETE MIL OCHOCIENTOS NOVENTA Y SIETE PESOS CON OCHO CENTAVOS (\$12.626.037.897,8). la cual será recibida por el Distrito como retribución por los 7,5 años de aprovechamiento económico del espacio público.

Es de aclarar que al tener una modalidad de pago semestral anticipada, cualquier variación del monto de pago de retribución debido a algún cambio en el tamaño o las condiciones del SBC, se ajustará en la siguiente cuenta de cobro. En este sentido, una vez instaladas la totalidad de las estaciones que componen el sistema, se verificará el espacio efectivamente ocupado (el promedio ponderado del área ocupada por los elementos que conforman la estación), verificando que el valor cobrado a partir de los datos presentados, corresponda a la realidad.

Debe reiterarse que el valor del contrato al ser indeterminado pero determinable, pues la cifra aquí planteada es una proyección variable, sin contar la remuneración a favor del Distrito por concepto de publicidad exterior visual del SBC, pues de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7 del Acuerdo Distrital 811 de 2021, el aprovechador/proveedor del servicio deberá cancelar a favor del Distrito, por concepto de la explotación comercial de publicidad exterior visual y prestación del servicio, un porcentaje de remuneración que determine la SDM mediante la implementación de servicios y esquemas tarifarios diferenciales en sectores vulnerables. Bajo este entendido, el valor total de la remuneración

7

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





que se pague por este concepto durante el plazo de ejecución del contrato, se contabilizará para determinar el valor final del contrato.

En este sentido el Anexo Técnico 7 - Aspectos Financieros y Retribución del Contrato 2022-63 dispuso lo siguiente:

“De acuerdo a lo establecido en el artículo 7 del Acuerdo Distrital 811 de 2021, con el fin de generar condiciones de cobertura, asequibilidad, estabilidad financiera y promover los servicios de vehículos de movilidad individual cero emisiones en Bogotá como modo de transporte sostenible, se podrá instalar publicidad exterior visual en cualquier superficie de las vehículos, sus accesorios y los demás elementos requeridos para la prestación del servicio, como: estaciones, anclajes, bancas, kioscos, totems y paneles publicitarios, entre otros.

Para esto, la Administración Distrital establecerá para los elementos del SBC, las dimensiones y el procedimiento aplicable para los elementos de publicidad exterior visual en los vehículos de micromovilidad y demás elementos requeridos para la prestación del servicio, definiendo sus características físicas y de instalación, buscando garantizar la seguridad vial y la de los peatones y usuarios.

Adicionalmente, el artículo citado establece que la Administración Distrital realizará los estudios técnicos y financieros para determinar la viabilidad legal, técnica y financiera y definir el porcentaje de remuneración a favor del Distrito de Bogotá por concepto de la explotación comercial de publicidad exterior visual, por lo cual los prestadores del servicio deberán informar los ingresos por la publicidad exterior visual autorizada. La Secretaría Distrital de Movilidad determinará la forma y el contenido en que se realizará dicho reporte.

Con base en lo anterior, a partir de la firma del acta de inicio, el aprovechador deberá presentar a la SDM en los primeros cinco (5) días hábiles del mes, certificación en la cual se detallen la totalidad de los ingresos y gastos operacionales mensuales, discriminando los ingresos recibidos y los gastos incurridos por concepto de la explotación comercial de publicidad exterior visual durante el mes inmediatamente anterior, la cual deberá estar suscrita por el revisor fiscal, o en su defecto por el contador público y el representante legal del aprovechador.

Además, el parágrafo 1 del artículo ibídem, establece que el porcentaje de remuneración a favor del Distrito de Bogotá por concepto de la explotación comercial de publicidad exterior visual será progresivo en función de la demanda y el reporte de viajes. Así, teniendo en cuenta los periodos de implementación y de adaptación del

8

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”



sistema, durante los primeros treinta (30) meses a partir de la firma acta de inicio del contrato, el porcentaje de remuneración a favor del Distrito de Bogotá por concepto de la explotación comercial de publicidad exterior visual, será de cero (0%).

En adelante, el porcentaje de remuneración determinado por la SDM podrá ser actualizado anualmente, de acuerdo con la información de ingresos y egresos suministrada por el aprovechador. Esta remuneración podrá reconocerse mediante la implementación de servicios y esquemas diferenciales en sectores vulnerables. Si la retribución es en especie, se hará el estudio de mercado y la tasación respectiva para determinar el valor equivalente al porcentaje de remuneración.

Este porcentaje podrá estar en el rango desde 0% hasta 7% de los ingresos netos recibidos por concepto de la explotación comercial de publicidad exterior visual; no obstante, este rango es indicativo para efectos de la estructuración del proceso de contratación, por lo que el porcentaje definitivo será determinado por la SDM teniendo en cuenta la sostenibilidad financiera del servicio, con base en la información de ingresos y gastos suministrada por el aprovechador durante la etapa de implementación y adaptación del sistema.”

Bajo este entendido, a la fecha deben realizarse estudios técnicos y financieros para determinar la viabilidad legal, técnica y financiera y definir el porcentaje de remuneración.

Igualmente, respecto del recaudo de la remuneración, tal como se señaló, podrá reconocerse mediante la implementación de servicios y esquemas diferenciales en sectores vulnerables. Si la retribución es en especie, se hará el estudio de mercado y la tasación respectiva para determinar el valor equivalente al porcentaje de remuneración.

2. ¿Cuáles fueron los estudios y proyecciones de demanda para el Sistema de Bicicletas Públicas Compartidas de Bogotá? Anéxelos.

La SDM llevó a cabo una consultoría con el C40 Cities Climate Leadership Group y la Agencia Alemana de Cooperación Internacional (GIZ por sus siglas en alemán), para la estructuración técnica, legal y financiera de un sistema de bicicletas compartidas, incluyendo recomendaciones que contribuyan con una movilidad urbana sostenible en Bogotá.

El programa C40 Cities Finance Facility (CFF) es una colaboración entre el Grupo de Liderazgo Climático – C40 Ciudades por el Clima y la Agencia Alemana para el Desarrollo (GIZ) GmbH. CFF apoya técnicamente a las ciudades de países en desarrollo en la

9

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”





estructuración de proyectos para acceder a financiamiento, con el fin de reducir emisiones y detener el aumento de la temperatura mundial en 1.5 °C, fortaleciendo la resiliencia contra los impactos del cambio climático. CFF está financiada por el Ministerio Federal Alemán para la Cooperación y el Desarrollo Económico (BMZ), la Fundación del Fondo de Inversión para la Infancia (CIFF), el Gobierno del Reino Unido y la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID).

En el marco de dicha cooperación, la SDM obtuvo apoyo técnico con expertos internacionales en SBC.

La SDM, en conjunto con la consultoría brindada por CFF, utilizaron un modelo de elección discreta que permitió estimar la sensibilidad al precio del viaje con respecto al número de viajes potenciales en el SBC, para lo cual CFF aplicó una encuesta de preferencias declaradas en diferentes zonas de la ciudad; dicho análisis permitió también determinar el número potencial de viajes y el tamaño mínimo del sistema.

Adicionalmente, con el objetivo de validar y complementar el análisis del valor por viaje obtenido con el modelo de elección discreta, se desarrolló un modelo econométrico que permitió evaluar un valor por viaje compatible con la capacidad de pago de los usuarios en Bogotá, tomando como referencia los valores de membresías o pases anuales, mensuales y diarios de diferentes SBC en el mundo, teniendo en cuenta que las membresías son la forma más frecuente de utilización de los sistemas, ya que son una estrategia de fidelización para clientes frecuentes o que buscan obtener ahorros por uso de sistema en el mediano y largo plazo.

Para los pases anuales y mensuales, por medio de una regresión estadística se encontró una correlación significativa entre los valores por tipo de membresías de SBC en 28 ciudades y el PIB per cápita de las mismas. Y para los pases diarios, se realizó un análisis en torno a la relación del valor del pase diario con el valor del pasaje de bus. El modelo econométrico, tuvo en cuenta el impacto del COVID en la economía de la ciudad durante el año 2020.

Concordante a lo anterior, en el marco de la cooperación técnica adelantada con CFF se realizaron proyecciones de demanda para estimar el número de viajes del SBC hasta por 7 años, el cual obedece al escenario base para la zona actual del SBC. Este se calculó con 2.300 bicicletas y 5,3 viajes en bicicleta por día. En la siguiente figura, se presentan los viajes estimados por mes y año durante 7 años. Es importante anotar que cuando se implementa un sistema de bicicletas compartidas, la demanda potencial es alcanzada de

10

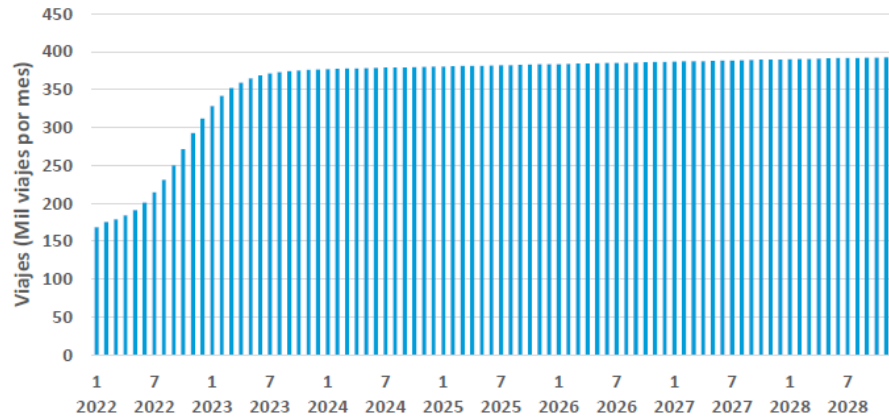
Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"



manera gradual, y que existe un periodo de adaptación del sistema que se estima son 18 meses hasta que el sistema se normaliza.

Figura 2. Estimación de la demanda con 2300 bicicletas



Fuente: Informe de Modelo de Negocios y Financiero. C40 Cities Finance Facility, 2021

A continuación, se presentan los viajes estimados por cada año:

Tabla 3. Viajes estimados

Año	Viajes por año x 1000
1 - 2022	2669
2 - 2023	4361
3 - 2024	4545
4 - 2025	4584
5 - 2026	4522
6 - 2027	4560



Año	Viajes por año x 1000
7 - 2028	4698

Fuente: C40 Cities Finance Facility, 2021

El modelo elaborado por la cooperación técnica de C40, con 2.300 bicicletas, sugiere 20.681.000 viajes potenciales en los próximos 5 años.

El estudio en mención se encuentra disponible para consulta en le siguiente enlace de la página web de la SDM:

<https://simur.gov.co/sites/simur.gov.co/files/2022-05-19/biblioteca/20220519-1119-informe-tecnico.pdf>

3. Con corte a diciembre del 2022 ¿se cumplieron las proyecciones y expectativas de demanda del Sistema de Bicicletas Públicas Compartidas de Bogotá?

El SBC se encuentra en la etapa inicial de operación (a la fecha son cerca de 4 meses de operación parcial) considerando, en primer lugar, que existe un periodo de adaptación que se estima en 18 meses hasta que el sistema normaliza su operación pues la demanda potencial es alcanzada de manera gradual.

Debe resaltarse que el contratista que adelanta la operación de sistemas de bicicletas compartidas en ciudades como Santiago de Chile, Buenos Aires y Río de Janeiro, ha manifestado que durante los meses de lanzamiento del Sistema se han hecho 96.000 viajes, superando la meta que tenían en un 88 por ciento, es decir superó los 51.000 viajes proyectados, aproximadamente.

4. Con corte a diciembre del 2022 ¿se cumplieron las proyecciones y expectativas de ingresos para el Distrito?

En línea con la respuesta a la pregunta 1 y, con corte a 31 de diciembre de 2022, se obtuvo como resultado el pago a favor del Distrito de SETECIENTOS CINCUENTA Y OCHO MILLONES OCHOCIENTOS SESENTA Y SIETE MIL SETECIENTOS NOVENTA Y NUEVE PESOS Y OCHO CENTAVOS (\$ 758.867.799,8) M/CTE (equivalente al primer semestre del aprovechamiento económico del espacio público, esto es del 1 de julio al 31

12

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link

<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





de diciembre de 2022), cifra que fue retribuida con la instalación de 413 cicloparqueaderos, tipo rack M-23-A, cumpliendo a la fecha con los requisitos del contrato.

5. ¿A la fecha cuántos usuarios registrados tiene el sistema? ¿Cuántos son usuarios activos del sistema?

De acuerdo a los datos reportados por el contratista, con corte a 24 de enero 2023, se reportan 30.947 usuarios registrados durante toda la operación del sistema y 5.775 usuarios activos.

6. Con corte a 31 de diciembre de 2022 ¿cuántos viajes se realizaron usando el Sistema de Bicicletas Públicas Compartidas de Bogotá?

De acuerdo a los datos reportados por el contratista, con corte a 31 de diciembre de 2022, se realizaron 96.077 viajes.

7. ¿Las tarifas del Sistema de Bicicletas Públicas Compartidas de Bogotá han influido en el comportamiento de la demanda del sistema?

Hasta la fecha, el Sistema de Bicicletas Compartidas ha tenido el mismo valor para el uso del sistema, por lo cual las variaciones de demanda están asociadas a condiciones diferentes a variaciones tarifarias.

8. ¿Cómo se definieron las tarifas del Sistema de Bicicletas Públicas Compartidas de Bogotá?

El Contrato de Administración, Mantenimiento y Aprovechamiento Económico del Espacio Público (CAMEP) No. 2022-63, cuyo objeto es: "CONTRATAR LA ADMINISTRACIÓN, MANTENIMIENTO Y APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DE ZONAS DE USO PÚBLICO PARA DESARROLLAR LA ACTIVIDAD DE ALQUILER DE VEHÍCULOS DE MICROMOVILIDAD – SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTIDAS (SBC), SUJETO A SU PRESERVACIÓN, BUEN USO, DISFRUTE COLECTIVO Y SOSTENIBILIDAD", en el marco del Decreto 552 de 2018, autorizó a un particular realizar la actividad de "micromovilidad", definida como "Alquiler, préstamo a uso compartido, a título oneroso o gratuito, de vehículos de micromovilidad ubicados en el espacio público, el cual es permitido por un conjunto de tecnología, recursos, operaciones logísticas y otras actividades conexas o de apoyo a la operación. Los vehículos de micromovilidad, estaciones y demás recursos

13

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





físicos pueden ser usados para la exhibición de las marcas o denominaciones de los aprovechadores y sus patrocinadores y de otras formas de publicidad exterior visual, según la normatividad vigente. Las condiciones del aprovechamiento podrán ser definidas por la entidad competente para un tipo específico de vehículos de micromovilidad o para conjuntos de estos”.

Aunado a lo anterior, y teniendo en cuenta lo dispuesto en el Acuerdo Distrital 811 de 2021 y la Resolución 93495 de 2021 “Por medio de la cual se reglamenta el servicio de vehículos de movilidad individual y se dictan otras disposiciones”, de forma concomitante el contrato autorizó la provisión del servicio de vehículos de movilidad individual al contratista.

Bajo este entendido, el contrato que nos ocupa autoriza a un particular quien, con el fin de desarrollar la actividad económica, realiza bajo su cuenta y riesgo la inversión para prestar directamente el servicio en el espacio público asignado para explotación, mientras la Administración recibe una retribución económica en especie (cicloparqueaderos) que contribuya a la sostenibilidad del espacio público y la movilidad no motorizada. El servicio es consecuencial, lo principal es la explotación del espacio público que es lo que remunera el particular que concurra por su aprovechamiento.

Ello conlleva a que la construcción del modelo de negocio y la consecuente sostenibilidad del sistema es responsabilidad únicamente del contratista, quien realiza un análisis y evaluación de las variables que considere pertinentes, incluyendo entre otras las obligaciones contractuales y el plazo establecido en los documentos precontractuales, con el fin de determinar a su propio riesgo, presentar o dejar de presentar su propuesta.

En este sentido, teniendo en cuenta el objeto del contrato, la administración no está facultada para intervenir en los aspectos sustanciales (modelo financiero) de la actividad económica desplegada en el espacio público, tal y como se estableció a lo largo de la licitación SDM-LP-101-2021 desde sus estudios previos.

9. ¿El distrito tiene influencia o poder de decisión sobre las tarifas del Sistema de Bicicletas Públicas Compartidas de Bogotá?

En concordancia con la respuesta anterior, y teniendo en cuenta que el objeto del contrato es la explotación del espacio público autorizando el aprovechamiento económico para el desarrollo de una actividad legalmente permitida (alquiler de vehículos de micromovilidad), considerando que el servicio es consecuencial, el contratista es el responsable de construir

14

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”





su modelo de negocio, previo análisis y evaluación de las variables que consideró pertinentes, incluyendo, entre otras, las obligaciones contractuales y el plazo establecido en los documentos precontractuales, lo cual implica determinar a su propio riesgo, el valor por cobrar (tarifa/membresía) por el uso del sistema.

Esto, considerando que es el contratista es el encargado de la fijación tarifaria para la prestación del servicio, toda vez que son reguladas por el mercado, dependiendo del modelo de negocio que desarrolle el aprovechador; por lo cual el valor recibido por el contratista depende completamente de su gestión del sistema.

De acuerdo con el documento de ESTUDIOS PREVIOS de la licitación pública SDM-LP-101-2021 "CONTRATAR LA ADMINISTRACIÓN, MANTENIMIENTO Y APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DE ZONAS DE USO PÚBLICO PARA EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD DE ALQUILER DE VEHÍCULOS DE MICROMOVILIDAD – SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTIDAS (SBC), SUJETO A SU PRESERVACIÓN, BUEN USO, DISFRUTE COLECTIVO Y SOSTENIBILIDAD" en la página 18 establece que *"los aprovechadores serán los competentes para fijar la tarifa, tendrán asignado el riesgo de demanda. Esto significa que tendrán el incentivo de mantener una tarifa atractiva y asequible frente a sus potenciales usuarios"*, por lo anterior el Distrito no interviene sobre el aprovechador en el establecimiento y manejo de los valores de las membresías para el uso del sistema de bicicletas compartidas.

10. ¿A la fecha se ha contemplado modificar las tarifas del Sistema de Bicicletas Públicas Compartidas de Bogotá?

En línea con la respuesta brindada a los numerales 8 y 9, el contratista a la fecha no ha informado formalmente a la SDM sobre cambios en el valor del uso del sistema.

11. ¿Se tiene contemplado ampliar el Sistema de Bicicletas Públicas Compartidas de Bogotá a otras localidades? Detalle el plan y cronograma para llevar a cabo esta ampliación.

En la actualidad solo hay una zona de aprovechamiento económico del espacio público para el alquiler de vehículos de micromovilidad, específicamente bicicletas compartidas, la cual corresponde al Contrato de Administración, Mantenimiento y Aprovechamiento Económico del Espacio Público (CAMEP) No. 2022-63.

15

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

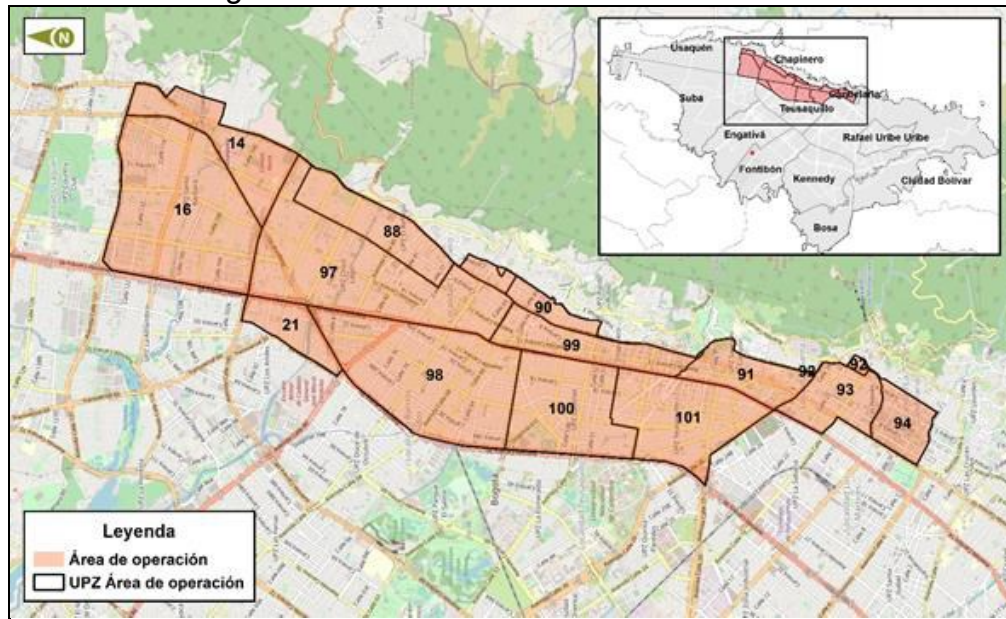
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





La Zona Autorizada para realizar la actividad de aprovechamiento económico del espacio público (AEEP) para el alquiler de vehículos de micromovilidad, objeto del contrato, donde podrá el contratista ubicar las estaciones con las bicicletas, abarca un área de 27 km² aproximadamente.

Figura 3. Delimitación de la zona Autorizada



Fuente: Licitación Pública SDM-LP-101-2021

A continuación, se describen los límites de la zona:

- Por el norte: Desde la intersección de la calle 127 con carrera 7 hasta la calle 127 con la Autopista Norte.
- Por el occidente: Desde la intersección de la calle 127 con la Autopista Norte, por la Autopista Norte hasta la Avenida calle 100, hacia el occidente hasta la carrera 50, por la carrera 50 hasta la calle 80, por la Avenida NQS (carrera 30) hasta la Avenida Las Américas.
- Por el sur: Desde la intersección de la Avenida NQS con Avenida Las Américas, por la Avenida Las Américas hasta la Avenida El Dorado (calle 26), por la Avenida El Dorado hacia el oriente hasta la Avenida Caracas, por la Avenida Caracas hasta la

16

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"



calle 19, por la calle 19 hasta la carrera 10, por la carrera 10 hasta la calle 7, por la calle 7 al oriente hasta la carrera 3.

- Por el oriente: Desde la intersección de la carrera 3 con calle 7, por la carrera 3 hasta la Avenida Jiménez de Quesada, por la Avenida Jiménez de Quesada hasta la carrera 1, por la carrera 1 hasta la calle 22, por la calle 22 hasta la carrera 3, por la carrera 3 hacia el norte hasta la calle 26 con carrera 4, por la calle 26 hasta la carrera 5, por la carrera 5 hasta la calle 35, por la diagonal interior del Parque Nacional (carrera 5) hasta la calle 39 con carrera 7, pasando por la glorieta de la escultura de Francisco de Orellana. Desde la intersección de la calle 39 con carrera 7, por la carrera 7 hasta la calle 53, por la calle 53 hasta la carrera 4, por la carrera 4 hasta la calle 61, por la calle 61 hasta la carrera 3B con calle 62, por la calle 62 hasta la carrera 3b, por la carrera 3B hasta la calle 65. Desde la intersección de la calle 65 con carrera 4, por la carrera 4 hasta la calle 75, por la calle 75 hasta la carrera 7, por la carrera 7 hasta la calle 112, por la calle 112 hasta la carrera 5, por la carrera 5 hasta la calle 121, por la calle 121 hasta la carrera 7 y por la carrera 7 hasta la calle 127.

Sin embargo, es importante resaltar sobre la expansión del SBC fuera de la zona inicialmente establecida que, el ANEXO TÉCNICO No. 1 – DEFINICIÓN TÉCNICA del contrato, dispone en su numeral 1.1.2 (Expansión del sistema) lo siguiente:

“Durante la ejecución del contrato, el Aprovechador podrá buscar y solicitar a la SDM la ampliación de la zona autorizada para el SBC, en cualquier momento una vez iniciada la operación total del sistema, dando cumplimiento a todos los requerimientos establecidos y definidos en los anexos técnicos.

Las Áreas de Aprovechamiento adicionales para la implementación de estaciones y el número de bicicletas adicionales deberán ser aprobadas por la SDM bajo las mismas condiciones dispuestas en los documentos precontractuales del contrato original. El cobro por retribución de estas nuevas áreas de aprovechamiento económico, estarán sujetas a la ubicación de las estaciones y su tamaño (depende del factor de servicio de las estaciones) de acuerdo con lo especificado en el Anexo No. 7 “Aspectos Financieros y Retribución” y No. 7.1 “Retribución en especie”.

La expansión del sistema está sujeta a la realización de estudios técnicos que serán presentados a la SDM.

17

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link <https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”





Las condiciones para dicha ampliación se definirán en conjunto por el Aprovechador y la SDM.

Para la autorización de la zona de expansión el aprovechador deberá presentar los siguientes estudios como mínimo:

- *Zona de expansión: Se deberá presentar la zona y sus límites con los análisis que soporten la expansión de la zona. Esta estará sujeta a aprobación o modificación de sus límites por parte de la SDM.*
- *La ubicación de las estaciones: La ubicación preliminar de las estaciones deberá ser determinada por el Aprovechador de acuerdo con los lineamientos de ubicación presentados en el Anexo Técnico 4 "Implementación de Estaciones".*
- *Anclajes por estación: Para las nuevas estaciones de la zona de expansión del SBC, el número de anclajes está sujeto al cumplimiento del rango del factor de servicio definido en la sección 1.3.8 "Factor de Servicio" de este Anexo Técnico.*
- *Estudio de demanda: Este estudio debe ser el soporte técnico que justifique la necesidad de expansión del sistema, debe incluir análisis de la evolución de la demanda en el sistema y el pronóstico de la demanda de la zona de operación propuesta para dicha expansión.*
- *Estudios Financieros: Estados financieros auditados del último año y proyecciones de estados financieros y flujo de caja del proyecto del nuevo escenario del SBC, donde se evidencie la viabilidad financiera de la expansión."*

Cordialmente,



Deyanira Consuelo Avila Moreno

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 01-02-2023 02:59 PM

Aprobó: Oscar Mauricio Velasquez Bobadilla-Subdirección de la Bicicleta y el Peatón

Aprobó: Alimar Benitez Molina-Dirección de Inteligencia para la Movilidad

Aprobó: Claudia Janeth Mercado Velandia-Dirección de Planeación de la Movilidad

Aprobó: Oscar Julian Gomez Cortes-Subsecretaría de Política de Movilidad

18

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link

<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

PA01-PR15-MD01 V3.0

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202310001214191

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Revisó: Juan Felipe Vives -Asesor del Despacho 26-01-2023
Maria del Pilar Forero - Subsecretaría de Política de Movilidad 26-01-2023
Jhon Freddy Dominguez Fuentes - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón 26-01-2023
Proyectó: Lizeth Fernanda Prada Rivera- Subdirección de la Bicicleta y el Peatón 26-01-2023
Luis Alberto Rubio - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón 26-01-2023
Compilo: Paula Andrea Vargas Torres - Despacho

19

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*

PA01-PR15-MD01 V3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co