



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202310001560921

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., febrero 21 de 2023

Señor(a)

DAVID ANTONIO GARZÓN FANDIÑO

Concejo De Bogotá

Calle 36 28 A 41

Email: comisiondelplan@concejobogota.gov.co-correspondencia@concejobogota.gov.co

Bogotá - D.C.

CONCEJO DE BOGOTÁ 21-02-2023 01:27:55

2023ER3362 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARÍA DE MOVILIDAD/DEYANIRA CONSUELO AVILA MORE

DESTINO: COMISIÓN 1ª PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICIÓN 129-2023

OBS: ---

REF: Respuesta Proposición 129-2023

Respetado Doctor Garzón

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. Cuál es el sustento técnico, jurídico y financiero para implementar el sistema de parqueo en vía en la capital.

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 y la política de movilidad sostenible en la ciudad.

El Plan Maestro de Movilidad (PMM), adoptado mediante el Decreto Distrital 319 de 2006, es el instrumento que desarrolla y reglamenta el Sistema de Movilidad del POT. En éste, se definió como estrategia de corto plazo, la habilitación de estacionamientos en bahías y vías locales e intermedias, y a mediano plazo, el desarrollo de una red de estacionamientos en vía con la posibilidad de cobrar por su utilización. Para la definición de su tarifa, estableció que se deben tener en cuenta factores de congestión y de demanda.

A nivel nacional, el sustento legal para el cobro por el estacionamiento en vía se encuentra en la Ley 105 de 1993, estableciendo en su artículo 28 que los municipios y distritos podrán

1

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.



determinar tasas por el derecho de parqueo sobre las vías públicas. Al ser un tributo, su utilización está supeditada a la adopción del sistema y del método de cobro por parte del Concejo Municipal, razón por la cual en el segundo semestre de 2017 la Administración Distrital presentó al Concejo de Bogotá el Proyecto de Acuerdo para autorizar y definir el sistema y método de cobro de la tasa por el derecho de parqueo sobre las vías públicas.

Como resultado, el 28 de diciembre se adoptó el Acuerdo 695 de 2017, *“Por medio del cual se autoriza a la Administración Distrital el cobro de la tasa por el derecho de estacionamiento sobre las vías públicas y se dictan otras disposiciones”*. Este Acuerdo autorizó el cobro de la tasa y definió el sistema y método para su cobro, además, creó el Sistema Inteligente de Estacionamientos (SIE), definido como *“el conjunto de reglas, principios, valores y medidas para gestionar la demanda de estacionamiento de vehículos y articular de forma coherente la prestación, control y recaudo de los valores asociados al servicio de estacionamientos de uso público, en vía, fuera de vía, incluyendo el servicio de valet parking”*.

Ahora bien, con el fin de facilitar la implementación del sistema de estacionamiento en vía el 12 de octubre de 2021, se expidió el Decreto Distrital 379 de 2021 el cual tiene por objeto *“Establecer el estacionamiento en vía como una operación pública realizada a través de una entidad pública distrital del sector descentralizado, así como definir el mecanismo para su administración, detallar los aspectos a tener en cuenta en la determinación y cobro de la tarifa al usuario y sus medios de pago, en el marco del Sistema Inteligente de Estacionamientos (SIE)”*

El mencionado Decreto Distrital igualmente establece en el artículo 4 que *“La Secretaría Distrital de Movilidad autorizará al operador para ejecutar la administración, operación y explotación de las áreas de implementación y segmentos viales habilitados o autorizados para estacionamiento ubicados dentro de las zonas de estacionamiento en vía pública”*. A su vez, el artículo 9 del mencionado Decreto dispone que *“La Secretaría Distrital de Movilidad en conjunto con el operador, determinarán las condiciones particulares de ejecución del proyecto de estacionamiento en vía no reguladas en el presente Decreto, en el acto, contrato o convenio que se requiera para definir las condiciones de ejecución del referido proyecto.”*

Con fundamento en lo anterior, la SDM y la Terminal de Transportes S.A-TTSA celebraron el convenio interadministrativo No. 2021-313 que tiene por objeto: *“Aunar esfuerzos, capacidades, medios, experiencia, recursos físicos, humanos y Financieros para la estructuración del diseño de la operación pública del servicio de estacionamiento en vía pública en la ciudad de Bogotá y su posterior implementación, administración, operación,*

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”





control y fiscalización". En este se identificó que la operación pública del estacionamiento en vía permitirá capturar y capitalizar los aprendizajes y experiencias derivados del desarrollo de las actividades de estructuración, implementación y evaluación del proyecto y se determinaron los aspectos geográficos asociados a la implementación del proyecto y sus criterios técnicos.

Fue así cómo se suscribió con la TTSA el Contrato Interadministrativo 2021-2470, cuyo objeto es: *"Autorizar por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad a la Terminal de Transporte S.A. para ejecutar la implementación, administración, operación, explotación y control de la operación pública del servicio de estacionamiento en vía en las áreas de implementación y segmentos viales autorizados, de conformidad con los procedimientos, tarifas y obligaciones establecidas en el presente contrato y en particular del Anexo 1"*, celebrado en el mes de octubre del 2021 y cuya duración es de 10 años.

Así las cosas, la SDM, con fundamento en el Decreto Distrital 379 de 2021 autorizó mediante el contrato anteriormente señalado a la TTSA para administrar, operar y explotar el Servicio de Estacionamiento en Vía en las áreas de implementación y segmentos viales autorizados.

2. En promedio cuántos vehículos mal estacionados en las vías generó congestión del tráfico. Cuántos comparendos se interpusieron por tal motivo durante 2020, 2021 y 2022.

Según datos de la SDM, entre enero de 2020 y diciembre de 2022, se impusieron un total de 272.910 comparendos por estacionamiento en sitios prohibidos. Para el año 2020 se registraron 123.096 comparendos, en el año 2021 fueron 70.533 comparendos mientras que en 2022 se impusieron 79.281 comparendos. El estacionamiento de vehículos en lugares prohibidos es una de las infracciones que mayor cantidad de comparendos genera siendo que, por ejemplo, en 2022 correspondió a la segunda conducta con mayor cantidad. La información relacionada es obtenida de la base de datos Qlik y Simur de la SDM.

Por otro lado, con el fin de calcular la afectación en la congestión de la ciudad debido al estacionamiento de vehículos en lugares prohibidos, se hizo una simulación con el modelo de transporte de Bogotá y la región, el cual está construido bajo la estructura clásica de los modelos de transporte de cuatro etapas, lo que permite medir los impactos que tienen los cambios en la demanda o en la puesta en operación de nuevos esquemas de transporte sobre la forma en que viajan las personas en términos de la generación y atracción de viajes, la distribución de dichos viajes en la red, la selección y uso de los modos disponibles

3

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

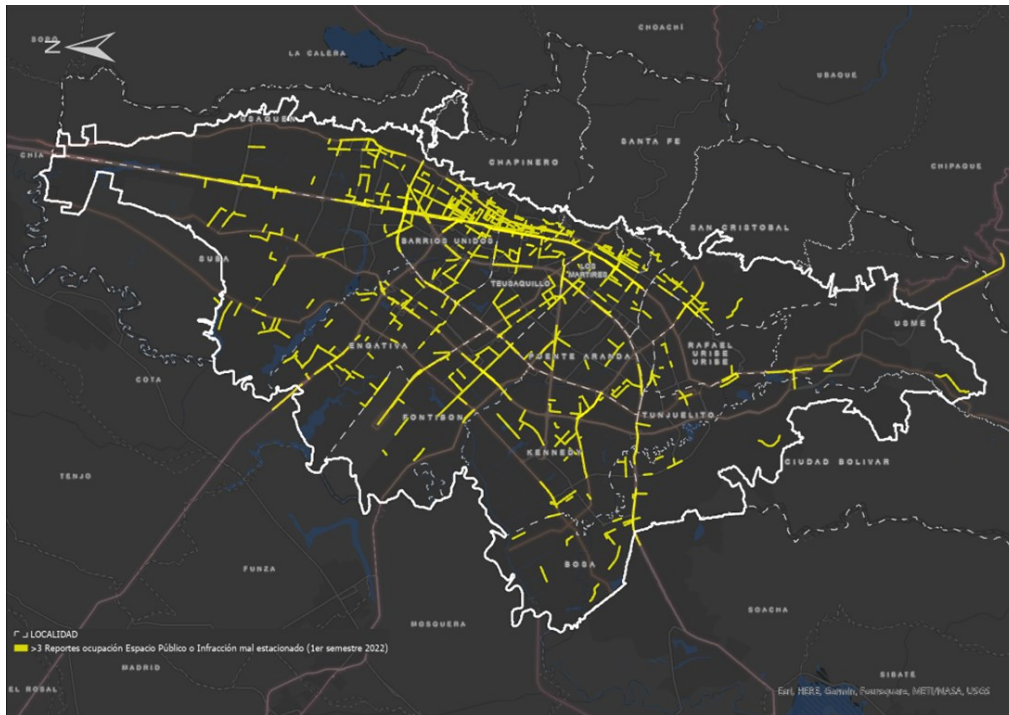
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"



y la cuantificación de costos percibidos por los usuarios en sus desplazamientos sobre la red de transporte. Los supuestos de modelación fueron los siguientes:

- Con base en los reportes de invasión al espacio público y las infracciones, se estima que en promedio en la ciudad se ven afectados 2055 tramos viales, lo anterior a partir de los reportes de invasión e infracciones.

Imagen 1. Reportes de invasión al espacio público e infracciones primer semestre 2022



Fuente: SDM, 2022.

- Se afecta la capacidad hasta en 50% de la red dependiendo la ubicación de los reportes o infracciones y la tipología de la vía; se incluye esta oferta en el proceso de asignación del modelo.

4

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"



- Se analiza para la situación más crítica, es decir en el periodo pico de viajes de la Ciudad de 6:30 a 7:30 am.

Como resultado de este análisis se estima que en las horas pico, con la disminución de capacidad de los tramos viales afectados por el mal parqueo, se aumentan en 5.03% los tiempos de viaje de los usuarios de tráfico mixto en la Ciudad, que incluyen usuarios de transporte público del componente zonal del SITP y vehículo privado (automóviles, motos y taxis principalmente).

3. Qué recomendaciones se tuvieron en cuenta para la formulación de este nuevo sistema y qué ajustes se hicieron.

A nivel internacional el estacionamiento en vía con cobro se ha identificado como una de las principales herramientas con las que cuentan las ciudades para promover el uso adecuado y eficiente del espacio vial, mejorar el espacio público, organizar la movilidad, reducir la congestión y generar recursos públicos para las autoridades territoriales. En varias ciudades se ha logrado la implementación exitosa en el marco de políticas públicas que promueven el transporte sostenible y buscan reducir el uso del automóvil; entre estas se encuentran Budapest, Ciudad de México, San Francisco y Barcelona (Barter, 2017). En el caso de Colombia, ciudades como Medellín, Villavicencio y Manizales cuentan con zonas de estacionamiento pago en vía.

Para el caso de Bogotá D.C., según la Encuesta de Movilidad 2019, en los hogares de Bogotá diariamente se realizan en promedio 1,9 millones de viajes en auto y 700 mil viajes en moto (modos de transporte privado). Los hogares de Bogotá además reportan la tenencia de 1.491.393 vehículos motorizados (automóvil, campero/ camioneta, pick up/van, automóvil o camioneta de servicio especial, motocicleta, moto-carro, triciclo-moto, taxi y camión) de los cuales el 58% utiliza estacionamientos propios como lugar de parqueo nocturno, el 17,3% garage arrendado, 18,5% parqueadero privado, 4,5% parqueadero público y 1,5% espacio público. Por lo anterior, en diversas zonas de la ciudad se observa el estacionamiento de vehículos en lugares donde se encuentra prohibido, en las que además se realiza el cobro por parte de terceros del estacionamiento, sin que medie autorización alguna por parte de la Administración Distrital.

En relación con lo anterior, de acuerdo con la base de datos del Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbano Regional (SIMUR) de la SDM, entre enero de 2016 y

5

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"





diciembre de 2021 se impusieron 1.045.030 comparendos por estacionamiento en sitios prohibidos, representando esta infracción alrededor del 33% del total de comparendos que se imponen en la ciudad de Bogotá.

De otra parte, en diversos estudios se ha demostrado que la correcta administración del estacionamiento en vía y fuera de vía, así como la gestión de su demanda y oferta, tiene un impacto positivo en la movilidad, especialmente en las zonas de mayor congestión. Teniendo en cuenta lo anterior, en el año 2016, la SDM y el Consorcio CALYMAYOR – IKON – AVANTI 2016 suscribieron el Contrato de Consultoría 2016-1167, que tuvo como objeto la *“Estructuración de la estrategia de la gestión de la demanda de estacionamientos de acceso público, en vía y fuera de vía, de la ciudad de Bogotá”*. Este contrato surgió por la identificación de la necesidad de formular una política pública clara para la gestión de la oferta y demanda, tanto de estacionamientos en vía, como fuera de vía, así como el diseño de una política pública para el fortalecimiento del control y vigilancia de los mismos.

A partir de la consultoría mencionada, se concluyó que el estacionamiento regulado en vía pública es una herramienta de gestión de la demanda implementada en diferentes países. Al hacer un estudio y análisis sobre las prácticas utilizadas, se determinó que: (i) En la estructura financiera, el dinero recaudado se destina a cubrir los costos de inversión y operación del sistema y al desarrollo de proyectos de movilidad y espacio público, entre otros proyectos de la ciudad; (ii) las tarifas deben ser planas y dinámicas y por tipo de usuario; (iii) en todos los casos, el estacionamiento en vía debe ser regulado, y (iv) las ciudades que están a la vanguardia disponen de diferentes alternativas tecnológicas, tanto para el recaudo como para el control de la operación.

Adicionalmente, la necesidad de implementar estacionamiento en vía pública surge del comportamiento de los usuarios, los cuales, según la Encuesta de Movilidad del 2011, en los días hábiles, el 34% de los conductores de automóvil no parquean en estacionamientos privados; el 23% lo hace en la vía pública y el 11% en los estacionamientos fuera de vía abiertos al público. En el caso de los usuarios de motocicleta, se observa que el 17% parquea en la vía pública y el 5% en estacionamientos fuera de vía abiertos al público.

En relación con la demanda de los estacionamientos y distribución por tipología, el estudio concluyó que en el 24% del total de viajes realizados en transporte privado se utilizan estacionamientos públicos, de los cuales, el 11% lo hace en vía y el 13% fuera de vía. Asimismo, el tiempo de permanencia es alrededor de 3 horas en vía y de 4 fuera de vía.





Ahora bien, según la Encuesta de Movilidad de 2019, de los 13,3 millones de viajes que se realizan diariamente en la ciudad, el 14,9% de ellos se realizan en automóvil y el 5,5% en motocicleta. De lo anterior resulta un total aproximado de 1.99 millones de viajes que pueden ser considerados demanda potencial de una solución de movilidad orientada a organizar el estacionamiento en la vía. Por su parte, los tiempos de permanencia del estacionamiento en vía se mantienen en el mismo orden de magnitud (cerca de tres horas) frente a los registrados en 2011.

Por su parte, en el diagnóstico sectorial del Sector Movilidad 2016-2019 se estimó que el parque automotor que circula en Bogotá es de aproximadamente 2,4 millones de vehículos, de los cuales cerca del 84% son automóviles, camionetas y motocicletas.

Por lo anterior, se evidenció la necesidad de implementar el estacionamiento regulado en vía pública, toda vez que es un fenómeno existente en la ciudad que, ante la necesidad de regularización y en operación, genera impactos negativos sobre el espacio público y la movilidad.

Ante esto, en el marco del Contrato de Consultoría 2016-1167, se avanzó en la revisión jurídica y técnica para viabilizar la habilitación de segmentos viales para el uso temporal del estacionamiento, con o sin horario para la prestación del servicio de estacionamiento en vía pública. El resultado de la consultoría fue la estructuración del sistema de estacionamiento en vía pública bajo un esquema que permitiría que la ciudad tuviera un instrumento para la gestión de la demanda de estacionamientos, generando recursos suficientes para su auto-sostenibilidad, y además generando excedentes para ayudar a financiar el sistema integrado de transporte público de la ciudad. A partir de esto, la Secretaría Distrital de Movilidad abrió las Licitaciones Públicas número LP-SDM- 02-2019, SDM-LP-057-2019 y SDM-PSA-MC-090-2019 con el fin de seleccionar el operador del estacionamiento en vía. El primero de estos procesos fue terminado anticipadamente, los dos restantes fueron declarados desiertos por parte de la SDM. Con fundamento en lo anteriormente referido, se evidenció la necesidad de estructurar el proyecto bajo un esquema de operación pública que permita que la ciudad cuente con un instrumento para la gestión de la demanda de estacionamientos, generando recursos suficientes para su sostenibilidad y, además, excedentes con el fin de financiar el sistema de transporte público integrado de la ciudad. Es por esto por lo que se consideró necesario desarrollar un proyecto de estacionamiento en vía pública con operación pública, en el que la SDM actúe como planeador, controlador y fiscalizador de dicha operación





Así las cosas, la SDM, con fundamento en el Decreto Distrital 379 de 2021 autorizó a la TTSA para ejecutar la administración, operación y explotación del Servicio de Estacionamiento en Vía en las áreas de implementación y segmentos viales autorizados y obtener el pago de la tasa definida por el Concejo Distrital de conformidad con el artículo 28 de la Ley 105 de 1993 y el artículo 4 del Acuerdo Distrital 695 de 2017.

4. Cómo será la medición del piloto para determinar la efectividad o no de la estrategia.

Al respecto, es importante aclarar que la implementación del programa de estacionamiento en vía corresponde a la ejecución del Contrato Interadministrativo 2021-2470 anteriormente mencionado, el cual fue suscrito entre la SDM y la TTSA. De acuerdo con esto, la medición de la efectividad consiste en la evaluación del cumplimiento de los objetivos del programa y los anexos técnicos que hacen parte integral del contrato en mención, y por ende componen el proyecto, los cuales son objeto del seguimiento y vigilancia por parte de la supervisión.

Cláusula 36. *Anexos: Son anexos del presente Contrato los siguientes:*

- Anexo 1 - Especificaciones Zona de Proyecto EV*
- Anexo 2 - Gestión Social*
- Anexo 3 - Plan de comunicación y cultura ciudadana*
- Anexo 4 - Acuerdos de Nivel de Servicio*
- Anexo 5 - Señalización*
- Anexo 6 - Matriz de riesgos*

Así mismo, la SDM realiza seguimiento de las velocidades para la ciudad y seguimiento a las infracciones realizadas (comparendos), de acuerdo con las herramientas disponibles. Por otro lado, la TTSA cuenta con una plataforma en la cual se realiza el monitoreo operacional del proyecto.

5. ¿Qué estudios se han llevado a cabo desde el sector movilidad para conocer el comportamiento de los conductores respecto al estacionamiento en lugares prohibidos?

En cuanto a los estudios desarrollados para la definición y estructuración del sistema de estacionamiento en vía pública, la SDM se apoyó en el contrato de consultoría No. 2016-1167, cuyo objeto consistió en: *“Estructurar la estrategia de gestión de la demanda de*

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”





estacionamientos de acceso público, en vía y fuera de vía, en la ciudad de Bogotá D.C.” y fue adjudicado en octubre de 2016 al Consorcio CAL Y MAYOR – IKON – AVANTI 2016.

En el marco de dicho contrato se desarrollaron los insumos requeridos para viabilizar e implementar el sistema de estacionamiento en vía, incluyendo: la caracterización de la oferta y la demanda de estacionamiento en vía y fuera de vía; la revisión del marco institucional y jurídico; la estructuración del sistema de estacionamiento en vía y la elaboración de la estrategia de gestión de la demanda.

Adicionalmente, se remite a la respuesta a la pregunta 2 en la cual se menciona el análisis realizado por la SDM sobre el impacto del estacionamiento en lugares prohibidos en la congestión vehicular de la ciudad.

7. ¿De qué manera impactaría el sistema de parqueo en vía en el uso del espacio público y en la reactivación económica?

De acuerdo a lo establecido en la consultoría Consultoría 2016-1167, la gestión del estacionamiento tiene el gran potencial de influenciar las actividades urbanas y el funcionamiento del sistema de transporte. Se reconoce como una de las estrategias de crecimiento inteligente de las ciudades, que le permite avanzar hacia el cumplimiento de los objetivos de la movilidad sostenible, a través de la administración del uso del espacio público y la gestión de la demanda de transporte en vehículo particular.

Algunos beneficios de la gestión del sistema de estacionamientos en vía incluyen:

- Disminución de las barreras de accesibilidad en zonas de alta demanda, como zonas comerciales y de servicios institucionales.
- Mejora en la prestación del servicio de estacionamiento a través del suministro de mejor información al usuario y la diversificación de las opciones de parqueo.
- Liberación del espacio peatonal y para ciclistas tradicionalmente invadido por motocicletas y automóviles.
- Transformación de zonas y sus comunidades tradicionalmente invadidas por motocicletas y automóviles.
- Migración hacia el uso de modos de transporte diferentes al vehículo particular y la motocicleta.
- Cambios en la elección de los horarios para visitar algunas zonas de la ciudad, los usuarios de vehículos privados se podrán ver disuadidos de viajar en los períodos pico.
- Generar una nueva fuente de financiación para el transporte público sostenible.
- Disminución de los bloqueos de vía por estacionamiento irregular en calles locales e intermedias aliviando la congestión.

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”





- Reducción de los tiempos muertos de conducción por la búsqueda de estacionamiento, y el consecuente alivio en los impactos negativos por uso de vehículos particulares, tales como la emisión de contaminantes.
- Liberación de la presión sobre el uso de suelo para la provisión de estacionamiento privado de uso público fuera de vía, por aumento de la oferta y diversidad del estacionamiento.
- Aumento de la formalidad en el uso del estacionamiento y en la disposición a pagar por parte de los usuarios de estacionamientos fuera de vía, al disminuir las opciones gratuitas o informales de estacionamiento.

Cordialmente,



Deyanira Consuelo Avila Moreno

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 21-02-2023 12:47 PM

Aprobó: Claudia Janeth Mercado Velandia-Dirección de Planeación de la Movilidad
Aprobó: Diego Andres Suarez Gomez-Subdirección de Infraestructura
Aprobó: Jack David Hurtado Casquete-Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad
Aprobó: Oscar Julian Gomez Cortes-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Sergio Raúl Tovar Farfán-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Valentina Acuña Garcia-Subdirección de Transporte Privado
Revisó: Juan Felipe Vives - Asesor del Despacho 17-02-2023
Cristian Quintero - Asesor del Despacho 17-02-2023
Javier Hernandez - Hernández López y Asociados - Contratista SDM 20-02-2023
Francisco Javier Victoria Jaramillo - Subsecretaría de Gestión de la Movilidad 16-02-2023
Lilian Guerrero- Subsecretaria de Gestión de la Movilidad 20-02-2023
Proyectó: Sonia Gaona Uscátegui - Subdirección de Transporte Privado 16-02-2023
Mónica Riscanevo López - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte 16-02-2023
Compiló: Paula Andrea Vargas Torres-Despacho

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"*

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.