

Bogotá D.C.

Honorables Concejales

ARMANDO GUTIÉRREZ GONZÁLEZ

LUZ MARINA GORDILLO

CONCEJO DE BOGOTÁ 28-02-2023 11:53:27

2023ER3946 O 1 Fol:11 Anex:0

ORIGEN: LA TERMINAL DE TRANSPORTES DE BOGOTÁ/ANAMARIAZAMBR

DESTINO: COMISION 1ª PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENT

ASUNTO: RESPUESTA A LA PROPOSICIÓN NO. 129 DE 2023

OBS: N° 20230040017031

Doctor

DAVID ANTONIO GARZÓN FANDIÑO

Subsecretario

Comisión Primera del Plan de Desarrollo

CONCEJO DE BOGOTÁ

comisiondelplan@concejodebogota.gov.co

correspondencia@concejobogota.gov.co

Ciudad

Asunto: Respuesta a la Proposición No. 129 de 2023 del Concejo de Bogotá con radicado 2023IE1190 y radicado TTSA No.20230310024202 del 20 de febrero de 2023

Tema: “Piloto e implementación del sistema de parqueo en vía”.

Cordial saludo,

En atención a la Proposición referenciada en el asunto, por medio de la cual solicitan información relacionada con el sistema de parqueo en vía y su implementación en Bogotá D.C., la Terminal de Transporte S.A. se permite dar respuesta dentro del término establecido en el Acuerdo 837 de 2022, señalando inicialmente que esta empresa es una sociedad de economía mixta del orden distrital, constituida como sociedad anónima, dotada con personería jurídica, patrimonio independiente y autonomía administrativa, que desarrolla su objeto social conforme a las disposiciones del derecho privado en particular lo establecido en el Código de Comercio y en el Código Civil, sin perjuicio de cumplir los principios de la función administrativa y gestión fiscal en los términos del artículo 267 de la Constitución Política.

En ese sentido, para cumplir con el desarrollo del objeto social de la empresa y llevar a cabo las distintas acciones en el devenir de una sociedad comercial registrada como sociedad anónima, en cada vigencia se estructura un presupuesto propio de ingresos y gastos que no cuentan con fuentes provenientes del presupuesto distrital, sino que obedecen a la normatividad pertinente para sociedades en general, es decir, enmarcadas en el Derecho Privado.

Señalado lo anterior, sobre los interrogantes planteados :

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

Respuesta:

En primer lugar es pertinente aclarar que el proyecto de estacionamiento en vía no corresponde a un "piloto". El proyecto fue estructurado de acuerdo con lo establecido en el Convenio Interadministrativo No. 313 de 2021 suscrito entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la Terminal de Transporte, cuyo objeto fue: *"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, control y fiscalización"*. A través de este convenio se estableció en materia técnica la delimitación de las áreas a implementar.

Así mismo, las condiciones de implementación del proyecto se derivan del Contrato Interadministrativo No. 2021-2470, suscrito entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la Terminal de Transporte S.A., y cuyo objeto es *"Autorizar por parte de la Secretaria Distrital de Movilidad a la Terminal de Transporte S.A. para ejecutar la implementación, administración, operación, explotación y control de la Operación Publica 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 en el Anexo 1"*. Este contrato se pactó con un plazo de 10 años.

El proyecto establece una secuencia planificada de áreas de implementación que entran en operación en diferentes momentos del tiempo, de manera progresiva, esta operación inició desde el año 2021.

(i) Sustento Técnico

Es relevante mencionar que, en desarrollo de la operación del proyecto, y en específico sobre el componente técnico, se realiza un análisis de la malla vial de cada una de las áreas de implementación en la que se tienen en cuenta los parámetros de potencialidad establecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad en concepto técnico SI-CT- 001_2020, mediante el cual se indica que no es posible implementar estacionamiento en vía en los siguientes casos:

- Malla Vial arterial, para no generar congestión vehicular
- Tramos muy cortos que tengan paraderos del SITP o en donde pasen más de tres rutas del SITP
- Tramos muy cortos que tengan embajadas
- Tramos con una longitud menos a 35 metros
- Vías con semáforos y una longitud menor a 60 metros
- Vías de doble sentido con ancho vial menor a 9 metros
- Vías de sentido único con ancho vial menor a 5,5 metros

Luego de determinar los tramos que son potenciales basados en los parámetros

mencionados anteriormente, la Terminal de Transporte S.A. solicita la habilitación a la Secretaría Distrital de Movilidad, entidad que hace las correspondientes revisiones y mediciones en campo para verificar que cada uno de los tramos solicitados cumpla con los parámetros de potencialidad y que no estén reservados por alguna otra entidad del Distrito, así como tampoco se tenga previsto desarrollar proyectos a futuro, que cambien la morfología de la vía.

Vale destacar que, el proyecto Zona de Parqueo Pago como componente del Sistema Inteligente de Estacionamientos (SIE), es una de las soluciones tecnológicas y operativas orientada a gestionar la demanda de estacionamiento de vehículos privados, contribuir al uso ordenado de la infraestructura y generar recursos para mejorar la movilidad.

Los objetivos definidos para el SIE son:

- Coadyuvar al mejoramiento de la movilidad
- Mejorar la calidad del servicio de estacionamientos públicos.
- Garantizar la disponibilidad de estacionamientos.
- Recuperar el espacio público.
- Realizar control del mal parqueo vehicular.
- Generar información en tiempo real para el usuario.
- Generar datos para una mejor gestión de la movilidad.
- Generar recursos para la mejora del sistema de movilidad.

El sistema de estacionamiento en vía pública, componente fundamental del SIE, es capaz de adaptarse a los objetivos para los que es concebido e implementado.

Puntualmente, el propósito del proyecto consiste en gestionar la actividad de parqueo en vía y establecer unos lineamientos para la implementación, administración, y control de la operación del servicio de estacionamiento en vía en las áreas de implementación y segmentos viales autorizados por la autoridad competente, permitiendo a los usuarios el uso del espacio público para el estacionamiento de vehículos, de una manera eficiente, con un impacto mínimo en la movilidad en los corredores viales.

(ii) **Sustento Jurídico**

En cuanto al sustento jurídico, es misión de la Secretaría Distrital de Movilidad — SDM, como cabeza del sector movilidad, regular el estacionamiento en vía y fuera de vía, en función de la oferta y la demanda y fortalecer los mecanismos de control y la vigilancia al estacionamiento ilegal en espacio público. Razón por la cual, con ocasión de la promulgación del Plan Maestro de Movilidad desde el año 2006, ostenta la facultad de habilitar el estacionamiento en vías locales, intermedias y en bahías, teniendo en cuenta

factores como la congestión vial y la oferta de estacionamiento fuera de la vía.

A tales efectos, el Acuerdo Distrital 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" refleja la voluntad del Concejo Distrital en cuanto a sentar las bases para la materialización de este proyecto, definiendo la metodología para el establecimiento de la tarifa, y la destinación de los recursos recaudados por el cobro a los usuarios.

Posteriormente, a través del Decreto Distrital 519 de 2019 "Por medio del cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 695 de 2017 en lo relacionado con el estacionamiento en vía pública y se dictan otras disposiciones", se establecen parámetros de detalle frente a medios de pago, alcance geográfico del proyecto y tarifa al usuario. Dicho Decreto fue modificado por el Decreto Distrital 379 de 2021, que plantea como principales aspectos los referidos a: i) establecer la operación pública del estacionamiento en vía en la ciudad, ii) introducir el concepto de áreas de implementación para su desarrollo, iii) detallar aspectos sobre el patrimonio autónomo para la administración de los recursos, iv) fijar condiciones para que el proyecto genere ingresos adicionales a los netamente operacionales, v) delegar a la SDM para la creación, modificación o supresión de segmentos viales con estacionamiento en vía autorizado, vi) fijar los rangos de tarifa a pagar por el usuario según el tipo de vehículo, vii) precisar detalles sobre el cobro y los horarios de operación, viii) determinar la posibilidad de cobrar por hora o fracciones de hora y ix) definir el pago de forma anticipada.

(iii) Sustento Financiero

Finalmente, la implementación del proyecto se sustenta también en el modelo financiero construido en el marco de la estructuración del proyecto, adelantada en el marco del Convenio Interadministrativo 313 de 2021. Dicho modelo, cuyo horizonte temporal es de 2021 — 2031, permitió el establecimiento de las proyecciones de ingresos y costos del proyecto, y fue pieza clave para las estimaciones de orden técnico y financiero que median entre la Secretaría Distrital de Movilidad y La Terminal, esta última como operador público del Estacionamiento en Vía en Bogotá D.C.

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

Respuesta:

Como resultado de la estructuración del proyecto Estacionamiento en Vía, que se desarrolló a través del Convenio Interadministrativo 313 de 2021, se requirieron ajustes de orden normativo para viabilizar su implementación (materializados en el Decreto Distrital 379 de 2021), que obedecen a consideraciones técnicas que se exponen a continuación:

- Establecer la operación pública del estacionamiento en vía: La alternativa de operación pública se consideró, a partir de la ausencia de interés de los actores privados en los procesos de selección adelantados en su momento por la SDM. Esto, con la finalidad de viabilizar la pronta captura de recursos vía el recaudo de la

tasa autorizada por el Concejo Distrital, y así, destinarlos a la expansión del proyecto y los demás usos autorizados.

- Introducir el concepto de áreas de implementación: La expansión gradual del proyecto se hace viable a través de las áreas de implementación, entendidas estas como unidades operacionales del proyecto que se van activando progresivamente en el tiempo, y permiten su implementación de forma escalonada.
 - Determinar la posibilidad de cobrar por hora o fracciones de hora: Aspecto fundamental para la viabilidad del proyecto, y que está íntimamente ligado al pago anticipado. Estos dos elementos apuntaron a la reducción de la evasión potencial, asignándole al usuario la responsabilidad de pagar por el estacionamiento en vía de forma anticipada, estimando el tiempo que hará uso de la infraestructura para dejar su vehículo. Se aclara que los cobros al usuario toman como base la tarifa por minuto, cuya metodología se estableció en el Acuerdo Distrital 695 de 2017, y tienen como objetivo hacer factible la logística de cobro al usuario, propendiendo por la reducción de evasión.
 - Incentivar formas de pago para la operación del proyecto, tales como: plataforma tecnológica, dispositivos electrónicos.
4. *“Cómo será la medición del piloto para determinar la efectividad o no de la estrategia.”*

Respuesta:

La efectividad del proyecto, que se activa con la puesta en marcha progresiva de las áreas de implementación, se monitorea mediante un esquema de seguimiento continuo, a cargo del operador (Terminal de Transporte S.A.), que consiste en la realización de reportes mensuales, semestrales y anuales, en los cuales se hace seguimiento a la ocupación, ingresos y costos de cada una de las áreas de implementación activas, estableciendo si el comportamiento registrado se encuentra en niveles inferiores o superiores con relación a lo presupuestado.

La información obtenida a partir de los reportes mensuales permitirá que en los reportes semestrales el operador plantee un análisis y propuesta de continuidad o supresión de la operación de las áreas de implementación que se encuentren en funcionamiento; y en los reportes anuales, incluso, proponer la revisión de tarifas, ajustándolas a las condiciones operacionales verificadas en los periodos de tiempo precedentes. Esta herramienta de seguimiento se desarrolla en la cláusula número 16 del Contrato Interadministrativo No. 2021-2470.

6. *¿A qué monto ascienden los recursos que se necesitan tanto para el plan piloto como para poner en funcionamiento el sistema de parqueo en vía?”*

Respuesta:

Los recursos necesarios para la puesta en marcha y operación del proyecto Estacionamiento en Vía se componen de CAPEX y OPEX, según se muestra en la tabla siguiente:

CAPEX													
INVERSIONES	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total	
Señalización - SDM	\$ 4.242	\$ 24.047	\$ 8.956	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 37.285	
Estructuración técnica, legal y financiera	\$ 880	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 880	
Software ZER + Desarrollo propio	\$ 200	\$ -	\$ 900	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 800	
Dispositivos móviles	\$ 208	\$ 1.394	\$ 1.975	\$ 1.928	\$ 1.978	\$ 2.034	\$ 2.091	\$ 2.150	\$ 2.209	\$ 2.271	\$ 2.197	\$ 20.334	
Impresoras	\$ 198	\$ 1.123	\$ 630	\$ 1.187	\$ 665	\$ 1.253	\$ 703	\$ 1.324	\$ 742	\$ 1.399	\$ 654	\$ 9.876	
Vehículos (moto y bicicleta)	\$ 51	\$ 289	\$ 108	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 448	
Vehículos (automóvil)	\$ 62	\$ 192	\$ 66	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 319	
Otros activos	\$ 70	\$ 397	\$ 223	\$ 420	\$ 235	\$ 443	\$ 248	\$ 468	\$ 262	\$ 494	\$ 277	\$ 3.598	
TOTAL INVERSIONES	\$ 5.911	\$ 27.441	\$ 12.497	\$ 3.535	\$ 2.877	\$ 3.729	\$ 3.042	\$ 3.942	\$ 3.214	\$ 4.164	\$ 3.128	\$ 73.481	

OPEX													
OPERATIVOS	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total	
Mantenimiento vial	\$ 98	\$ 5.904	\$ 14.390	\$ 16.651	\$ 17.372	\$ 17.979	\$ 11.607	\$ 1.958	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 85.950	
Señalización	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1.380	\$ 7.804	\$ 2.918	\$ -	\$ 1.542	\$ 8.713	\$ 3.257	\$ 25.614	
Recurso Humano	\$ 716	\$ 19.192	\$ 38.679	\$ 43.579	\$ 46.214	\$ 49.013	\$ 51.987	\$ 55.125	\$ 58.465	\$ 62.004	\$ 65.759	\$ 490.737	
Costos temporal	\$ 43	\$ 1.152	\$ 2.321	\$ 2.615	\$ 2.773	\$ 2.941	\$ 3.119	\$ 3.308	\$ 3.508	\$ 3.720	\$ 3.946	\$ 29.444	
Dotación	\$ 137	\$ 944	\$ 1.309	\$ 1.388	\$ 1.472	\$ 1.561	\$ 1.656	\$ 1.756	\$ 1.862	\$ 1.973	\$ 1.971	\$ 16.031	
Mantenimiento automóviles	\$ 1	\$ 17	\$ 31	\$ 35	\$ 36	\$ 37	\$ 38	\$ 39	\$ 40	\$ 42	\$ 43	\$ 360	
Mantenimiento motos y bicicletas	\$ 21	\$ 932	\$ 1.961	\$ 2.131	\$ 2.132	\$ 2.134	\$ 2.135	\$ 2.137	\$ 2.139	\$ 2.140	\$ 2.142	\$ 20.003	
Software dispositivos móviles	\$ 9	\$ 434	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 443	
Comisión por tecnología (uso plataforma pagos)	\$ 19	\$ 1.125	\$ 2.851	\$ 3.373	\$ 3.516	\$ 3.662	\$ 3.814	\$ 3.972	\$ 4.137	\$ 4.309	\$ 4.488	\$ 35.267	
Otros recurso humano (TTSA)	\$ 294	\$ 1.817	\$ 1.870	\$ 1.922	\$ 1.972	\$ 2.028	\$ 2.086	\$ 2.144	\$ 2.203	\$ 2.264	\$ 2.328	\$ 20.928	
Costos Fijos Oficina	\$ 40	\$ 2.021	\$ 4.031	\$ 4.104	\$ 4.138	\$ 4.146	\$ 4.778	\$ 4.911	\$ 5.048	\$ 5.183	\$ 5.333	\$ 41.919	
Otros costos fijos	\$ 57	\$ 355	\$ 365	\$ 375	\$ 385	\$ 396	\$ 407	\$ 418	\$ 430	\$ 442	\$ 454	\$ 4.083	
Costo por servicios como Operador TTSA	\$ 62	\$ 3.749	\$ 9.503	\$ 11.245	\$ 11.721	\$ 12.207	\$ 12.713	\$ 13.240	\$ 13.791	\$ 14.365	\$ 14.961	\$ 117.557	
Costo apalancamiento TTSA (K+H)	\$ 199	\$ 772	\$ 733	\$ 694	\$ 654	\$ 615	\$ 576	\$ 537	\$ 498	\$ 459	\$ 318	\$ 6.055	
TOTAL OPERACIÓN Y ADMINISTRACIÓN	\$ 1.696	\$ 38.412	\$ 78.043	\$ 88.411	\$ 94.146	\$ 105.023	\$ 87.834	\$ 89.550	\$ 93.663	\$ 105.621	\$ 105.000	\$ 897.399	

Total Costos	\$ 7.607	\$ 65.853	\$ 90.541	\$ 91.945	\$ 97.024	\$ 108.752	\$ 100.877	\$ 93.492	\$ 96.877	\$ 109.784	\$ 108.127	\$ 970.879	
---------------------	-----------------	------------------	------------------	------------------	------------------	-------------------	-------------------	------------------	------------------	-------------------	-------------------	-------------------	--

Según lo anterior, el proyecto prevé un CAPEX de 73.481 millones y un OPEX de 897.399 millones en el horizonte 2021-2031, para un total aproximado de 970.879 millones.

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

Respuesta:

El Sistema de estacionamiento en vía (parqueo en Vía), además de sumar al ordenamiento del espacio público, promueve la cultura ciudadana y permite modernizar la política de parqueaderos en la ciudad para reducir las infracciones por parte de los ciudadanos. Igualmente, brinda opciones diseñadas y reglamentadas para el parqueo en la ciudad, evitando que el parqueo se de en lugares que puedan obstaculizar la movilidad, tanto de los peatones como del flujo vehicular, proporcionando organización para la ciudad, ya que encuentra los puntos con mayor afluencia y tráfico e implementa zonas de parqueo en vía, gestionando el espacio de las diferentes zonas.

Así mismo, las zonas de parqueo generan una rotación en los diferentes espacios que tiene reglamentado, esto hace que en los diferentes establecimientos comerciales de la ciudad

se genere una mayor afluencia. Por otro lado, el proyecto contribuye a la generación de empleo en la ciudad y de igual manera se formaliza el trabajo de cuidadores informales de vehículos.

El proyecto a su vez contribuye al empleo formal de la ciudad y la inclusión de personas que se encuentran en la informalidad, garantizándoles condiciones de trabajo con las garantías legales.

8. *Indique en detalle cuál ha sido el proceso de socialización de esta estrategia con la ciudadanía de las distintas localidades.*

Respuesta:

En la fase de planeación y estructuración del proyecto, se priorizó su gestión social cuya estrategia cuenta con cuatro componentes:

La estrategia de gestión social se deberá organizar en cuatro temas generales:

Tabla 1. Componentes de la campaña de socialización

1. Socialización	2. Atención ciudadana general	3. Atención a ciudadanos con actividad informal de cuidado de vehículos	4. Estrategia de atención a impactos sociales
<input type="checkbox"/> Diagnóstico de actores políticos y sociales	<input type="checkbox"/> Oficina de atención	<input type="checkbox"/> Diagnóstico de personas dedicadas	<input type="checkbox"/> Diagnóstico de impactos no deseados
<input type="checkbox"/> Gestión y relación con los actores políticos y sociales	<input type="checkbox"/> Call center especializado	<input type="checkbox"/> Identificación y registro	<input type="checkbox"/> Estrategia de atención de impactos
	<input type="checkbox"/> Atención vía redes sociales, sitio web, app o whatsapp	<input type="checkbox"/> Estrategia de atención	
		<input type="checkbox"/> Selección y vinculación	

Estos componentes se encuentran asimismo detallados en el Anexo 2: Gestión Social del Contrato Interadministrativo No. 2021-2470 y se describen así:

"1. Socialización: Se refiere a las acciones que se realizarán para fortalecer las opiniones positivas y el apoyo al proyecto por parte de los actores políticos y sociales que se encuentran en las áreas de intervención e influencia de cada una de las zonas, así como gestionar y mitigar las dificultades y tensiones sociales que se presenten con ellos"

(...)

Y en particular, frente a la gestión y relación con los actores políticos y sociales menciona:

"Corresponde al conjunto de actividades a desarrollar, las cuales estarán orientadas a la vinculación de la comunidad y de todos los actores relevantes identificados en la zona con el fin de realizar un ejercicio proactivo y posicionar el proyecto con la comunidad; asimismo se gestionarán las tensiones y los conflictos que se generen con estos actores. Estas

actividades tendrán un sentido estratégico y un ejercicio de planeación consolidado en un plan de trabajo a corto, mediano y largo plazo”.

En ese sentido, durante las fases preoperativa y operativa del proyecto en cada sector en el periodo comprendido entre septiembre de 2021 y enero de 2023, se han llevado a cabo cerca de 211 encuentros con la comunidad en las áreas de implementación 01 a 13.

Cabe resaltar que, estos encuentros son insumos fundamentales para elaborar el diagnóstico social de cada área de implementación y se complementa con otras actividades estratégicas como el mapeo territorial georreferenciado, el mapeo de actores políticos y sociales, el análisis de impacto social del proyecto, la identificación y caracterización de cuidadores informales de vehículos y el respectivo plan de trabajo a desarrollar teniendo en cuenta la información consolidada.

9. *¿Se tiene un censo de las personas que cuidan informalmente vehículos en las calles de la ciudad? ¿Cómo se vincularán a la estrategia?*

Respuesta:

En la etapa preoperativa de cada área de implementación del proyecto, la Terminal de Transporte S.A., a través del equipo de gestión social, adelanta la atención a ciudadanos con actividad informal de cuidado de vehículos realizando el respectivo diagnóstico de personas dedicadas, su identificación, registro, atención, selección y vinculación.

En relación con el proceso de inclusión que permite la formalización laboral de cuidadores informales de vehículos, se informa que, en el marco del proyecto, previo al inicio de operación en cada sector, se adelanta el plan de gestión social que incluye la identificación y caracterización de cuidadores informales de vehículos con el fin de realizar el respectivo acompañamiento en la ruta de formalización laboral.

Dicha caracterización se realiza a través de un formulario desarrollado mediante Google Forms, el cual es aplicado en campo y recopila los siguientes datos:

- Nombre completo
- Número de contacto
- Edad
- Sexo
- Género
- Nacionalidad
- Tipo y número de identificación
- Grupo étnico (si aplica)
- Condición de discapacidad
- Último nivel de escolaridad
- Víctima por razón de conflicto armado (si aplica)
- Habitabilidad en calle (si aplica)
- Dirección, horario y antigüedad de la actividad económica que desarrolla
- Dinero obtenido promedio por día

- Otras actividades económicas
- Localidad y barrio de residencia
- Tipo y estrato de vivienda
- Composición familiar
- Cabeza de hogar (si aplica)
- Tipo de seguridad social
- Cotización a fondo de pensiones (si aplica),
- Programas sociales a los que se encuentra vinculado
- Si cuenta con celular
- Conocimiento acerca de manejo de celular y aplicaciones
- Correo electrónico (si aplica)
- Licencia de conducción (si aplica)
- Referenciación a algún familiar.

Posteriormente, se procede a implementar la ruta de formalización, convocando a cada uno de los cuidadores informales a participar en el proceso de vinculación laboral al equipo de operaciones del proyecto Zona de Parqueo Pago con el apoyo del área de gestión humana de la Terminal de Transporte S.A.

Cabe destacar que, para conformar el equipo de operaciones del proyecto, la Secretaría Distrital de Movilidad junto con la Terminal de Transporte S.A. prevalecen la vinculación de las personas caracterizadas como cuidadores informales de vehículos.

A la fecha, el equipo de gestión social del proyecto ha realizado la identificación y caracterización de 342 cuidadores informales de vehículos, en once áreas de implementación así:

Área de Implementación	Cuidadores informales caracterizados
01	53
02	31
03	56
04	63
05	2
06	N.A.*
07	23
08	33
09	3
10	34
11	23
12	N.A.*
13	21
TOTAL	342

*En las Áreas de Implementación 06 y 12 aún no se encuentra en operación el proyecto ZPP

De esta base de datos resultante, la Dirección de Gestión Humana de la Terminal de Transporte, realiza el requerimiento de inicio del proceso de selección y contratación a la empresa Temporal Servicios y Asesorías S.A. en el marco del Contrato TT-67-2022.

De esta manera, la empresa temporal realiza el contacto a cada cuidador caracterizado, solicitando el soporte de los documentos requeridos y aplicando las pruebas psicológicas, psicotécnicas y examen médico. Una vez los candidatos superan estas etapas, se procede a realizar la contratación mediante contrato de obra o labor.

Así, del total de cuidadores informales caracterizados, 62 de ellos han sido vinculados laboralmente al equipo de operaciones del proyecto ZPP, de los cuales 21 se encuentran activos. Estas acciones se han adelantado con el fin de dar cumplimiento al componente 3 de la estrategia de gestión social dirigido a la atención a ciudadanía con actividad informal de cuidado de vehículos con el objetivo de *"generar uno o varios procesos de selección y vinculación laboral, orientados a las personas dedicadas a la actividad informal de cuidado de vehículos en vía presentes en la zona de operación, que sean identificadas en el diagnóstico y registro, para las plazas de empleo que sean dispuestas"*.

10. *Cómo se prevé que los dispositivos electrónicos no sean vandalizados o hurtados*

Respuesta:

Es importante aclarar que el pago por el uso de las celdas de estacionamiento se puede realizar a través de los facilitadores, quienes reciben el pago en efectivo directamente por parte del usuario o se puede realizar a través de la aplicación de manera electrónica.

Ahora bien, los dispositivos electrónicos con los que cuenta el proyecto para su operación son teléfonos móviles, a cargo del personal en vía (facilitadores, recorredores y supervisores). En tanto están a cargo del personal del mismo proyecto, se espera que no sean vandalizados, pues hacen parte de los bienes a su cargo.

Adicionalmente, la Terminal de Transporte S.A. cuenta con una Póliza Todo Riesgo que cubre siniestros como robos o vandalismo de los equipos, teniendo en cuenta que el trabajo de los facilitadores es en vía pública.

En cuanto a las posibilidades de hurto de los dispositivos, asociadas directamente a la percepción de seguridad en el entorno de operaciones del proyecto, la Terminal de

Transporte S.A. ha venido adelantando iniciativas orientadas a mejorar la percepción de seguridad en las diferentes áreas de implementación, entre estas:

- a) Mesas de trabajo con el comandante Operativo de Seguridad Ciudadana No. 1 y con el Comandante de Policía Localidad Chapinero. Así mismo, con los comandantes de los CAI Estadero, Virrey y Oxy, con el objetivo de establecer un plan de prevención incorporando a las Zonas de Parqueo Pago en los frentes de seguridad activos en los que se sumarán esfuerzos por la seguridad integral de la ciudadanía.
- b) La Dirección de Seguridad de la Terminal de Transporte S.A. realizó un diagnóstico y evaluación de riesgos de las zonas habilitadas, proponiendo acciones para mitigar riesgos conjuntamente con la Policía Nacional y Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia.
- c) Se adelantó un inventario de recursos de seguridad activa y pasiva disponibles en las zonas, identificando cantidad de cámaras de Policía (c4), cámaras privadas, seguridad privada perimetral y asignación de cuadrantes.
- d) Se generaron Protocolos de autocuidado y prevención para el personal facilitador.
- e) Se vincularon las comunicaciones a un Centro de Mando (mesa de ayuda) para canalizar las emergencias y solicitudes de reacción de seguridad.

Así las cosas, la entidad ha aunado esfuerzos para garantizar la seguridad de sus facilitadores y demás actores que participan en la operación del proyecto.

Cordialmente,

ANA MARIA ZAMBRANO DUQUE
Gerente General

Elaboró: Gloria Celis – Lider Financiera ZPP
Brayan Ariza – Asistente Operativo ZPP
David Jimenez – Profesional Asistente Dirección de Implementación ZPP
Jacob Escarraga – Coordinador ZPP
Andrea Garzón – Profesional de Apoyo ZPP

Revisó: Adriana Estupiñán Jaramillo – Subgerente de Planeación y Proyectos TTSA
Leidy Lorena Palencia Báez- Lider Jurídica ZPP

Aprobó: Carlos Salcedo de la Vega – Subgerente Jurídico TTSA
Luis German Vizcaino Sabogal. Asesor de Gerencia General TTSA