

Bogotá D.C.

Honorables Concejales

JESUS DAVID ARAQUE MEJÍA
FERNANDO LÓPEZ GUTIÉRREZ

CONCEJO DE BOGOTÁ 04-03-2024 10:55:44
2024ERS362 O 1 Fol:1 Anex:0
ORIGEN: TERMINAL DE TRANSPORTE DE BOGOTÁ/ANAMARIA ZAMBRANO
DESTINO: COMISION 3º PERM. DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO/RO
ASUNTO: RESPUESTA PROP. 374 - 2024 RECB 01-03-2024
OBS: ---

Doctor

EDGAR ORLANDO ROMERO DAZA

Subsecretario de Despacho

Comisión Tercera Permanente de Hacienda y Crédito Público

CONCEJO DE BOGOTÁ

Calle 36 N° 28 a 41

correspondencia@concejobogota.gov.co

comision_tercera@concejobogota.gov.co

Ciudad

Asunto: Respuesta a la Proposición No. 374 del 16 de febrero del 2024, con radicación del Concejo de Bogotá No. 2024EE3236 y 2024EE3299, y radicado TTSA No. 20240310018162 y 20240040012901 del 20 y 22 de febrero de 2024, respectivamente.

Tema: Zonas de Parqueo Pago en Bogotá D.C.

Cordial saludo,

En atención a la Proposición referida en el asunto, nos permitimos otorgar respuesta dentro del término establecido en el Acuerdo 837 de 2022, señalando previamente que la Terminal de Transporte S.A. es una sociedad de economía mixta del orden Distrital, de segundo grado u orden, vinculada a la Secretaría Distrital de Movilidad de la Alcaldía Mayor de Bogotá, con participación pública inferior al (90%), constituida como sociedad anónima, dotada con personería jurídica, patrimonio independiente y autonomía administrativa, cuya actividad y objeto social está enmarcada en sus estatutos, que desarrolla su objeto social conforme a los lineamientos del derecho privado, en concordancia con las disposiciones del Código de Comercio y Código Civil.

Concordante con lo anterior, 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 cuenta con fuentes provenientes de la ciudad. Es importante aclarar que nuestros activos y rentas no hacen parte del Presupuesto Anual y General del Distrito Capital, sino que obedecen a la normatividad pertinente para sociedades en general, es decir, enmarcadas en el derecho privado.

Del mismo modo precisamos, que la contratación de la Terminal de Transporte S.A. se rige por las normas del derecho privado, tal como lo establece el artículo 14 de la Ley 1150 de 2007, modificado por el artículo 93 de la Ley 1474 de 2011, al desarrollar su actividad económica en competencia con el sector privado nacional y en un mercado regulado por el

Ministerio de Transporte, respetando los principios de la contratación pública. Las modalidades y procedimientos de la contratación que adelante la sociedad, se encuentran desarrollados en su Manual de Contratación.

Dicho lo anterior, informamos que las siguientes preguntas serán resueltas por la Secretaría Distrital de Movilidad por ser temas de su competencia:

- *En atención al principio de publicidad, sírvase informar el número de registro de contratación en el SECOP II, para fácil acceso a la documentación previa referente al contrato de las Zonas de Parqueo Pago.*
- *Sírvase informar, ¿Cuál fue la modalidad de contratación adelantada para la elección del prestador de servicio (Terminal de Transporte de Bogotá)?*
- *Sírvase informar, ¿Cuál fue el presupuesto inicial asignado, para la contratación en el Plan Anual de Adquisiciones en relación con el proyecto de las Zonas de Parqueo Pago?*
- *Sírvase informar, ¿Cuál fue el presupuesto final y real asignado al proceso de contratación mediante registro presupuestal? y ¿Qué número de registro presupuestal se asignó a ese proceso de contratación?*
- *Sírvase informar, ¿Se han realizado adiciones presupuestales dentro de la ejecución del contrato de las Zonas de Parqueo Pago?, en caso de ser afirmativa la respuesta sírvase informar ¿Cuántas adiciones se han realizado? y especifique el valor total de las adiciones presupuestales.*
- *Sírvase informar, ¿Qué modificaciones contractuales se han realizado al contrato de las Zonas de Parqueo Pago desde 2017 a la fecha?*
- *Sírvase informar, si el operador del servicio ha cumplido o incumplido sus obligaciones dentro de la ejecución del contrato, especificando en caso de incumplimiento ¿Cuáles han sido las acciones por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad, para auditar la ejecución del contrato?*
- *Sírvase informar, ¿qué estudios se realizaron para el diseño e implementación de las Zonas de Parqueo Pago vigentes y las futuras a implementar? ¿Cuál fue el criterio técnico? Sírvase enviar la documentación que soporte el estudio.*
- *De conformidad con el Artículo 3 del Acuerdo 695 de 2017, sírvase informar si en el Sistema inteligente de Estacionamiento se pueden encontrar la totalidad de las Zonas de Parqueo Pago implementadas a la fecha y las tarifas.*
- *Sírvase informar, ¿Cómo es el proceso licitatorio para entregar en cesión esos espacios públicos? y ¿Cuáles son los criterios o requisitos para adjudicación?*

- *Teniendo en cuenta la fórmula del Artículo 4, literal D, del Acuerdo 695 de 2017, sírvase explicar ¿Cómo se ha determinado las tarifas y el incremento del cobro? Relaciónelo por zonas, rangos horarios y tipo de vehículo.*
- *Sírvase informar, ¿Cuáles son los criterios por los cuales el servicio debe pagarse anticipadamente, si hay usuarios que hacen menor uso del tiempo que en realidad pagan?*

Ahora bien, en relación con las preguntas que resultan ser competencia de la Terminal de Transporte S.A.:

- *Sírvase informar, ¿En qué fecha se inició la implementación de las Zonas de Parqueo Pago?*

Respuesta:

Informamos que se inició la operación de la Zona de Parqueo Pago en el área de Implementación AI-01, el dos (2) de noviembre de 2021.

- *Sírvase informar, ¿Cuántas Zonas de Parqueo Pago hay en Bogotá? Sírvase georreferenciarlas por localidad y especifique la capacidad de cada una.*

Respuesta:

Con corte al 31 de enero de 2024, el proyecto Zona de Parqueo Pago cuenta con una oferta de 8.178 cupos de estacionamiento en vía en 17 áreas de implementación, distribuidos en 12 localidades de Bogotá, los cuales se encuentran referenciados en el siguiente link:

https://docs.google.com/spreadsheets/d/1VozP_VtyGV8FBdkdTOK0vJs9QhiuEwdv/edit#gid=301037250

La ubicación georreferenciada, se encuentra en el siguiente link:

https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1mHPZe7N3n4ZYHMcBl_ozJohJo6zGEus&usp=sharing

- *Sírvase informar, ¿Cuáles serían los criterios para la implementación de las Zonas de Parqueo Pago en las diferentes localidades de la ciudad, teniendo en cuenta que cada localidad presenta una caracterización específica?*

Respuesta:

El anexo 1 del Contrato Interadministrativo 2021-2479 suscrito entre la SDM y la TTSA, denominado “Especificaciones Técnicas”, establece los criterios habilitantes de los cupos de estacionamiento en vía, tal como se describe a continuación:

El proceso inicia con las Zonas de Análisis de Transporte (ZAT). Esta zonificación se basa en la división definida en la Encuesta de Movilidad 2019 en Bogotá que tiene como objetivo

calcular un índice de atractividad para determinar la viabilidad de la implementación de las Zonas de Parqueo Pago en las diferentes ZAT. Este indicador permite identificar aquellas zonas de la ciudad con mayor viabilidad para la implementación y operación del proyecto, a partir de tres ítems:

- **Demanda por Estacionamiento:** Este criterio analiza la cantidad de viajes que reportan la necesidad de estacionamiento en el espacio público, parqueaderos públicos y zonas de valet parking. Se considera la cantidad de equipamientos reportados en la capa geográfica proporcionada por la Cámara de Comercio de Bogotá y armonizada por la Secretaría Distrital de Movilidad.
- **Seguridad Ciudadana y Operacional:** Se basa en la cantidad de hurtos de autopartes registrados y la oferta de bahías, siendo este último un factor crítico para la disposición de cupos de estacionamiento.
- **Invasión del Espacio Público para Estacionamiento:** Corresponde a la cantidad de comparendos registrados por infracción de tránsito de tipo C02, relacionados con estacionar un vehículo en un lugar prohibido.

La suma de estos tres ítems, normalizados por área, da como resultado el índice de atractividad que determina la conveniencia de implementar el proyecto de Zonas de Parqueo Pago en una determinada ZAT, en el que utilizando el mapa de los Índices de Atractividad por ZAT, se delinearán las áreas de implementación que pueden abarcar de una a cuatro localidades.

Así mismo, se realiza un proceso de inspección, análisis y evaluación técnica que tiene en cuenta los parámetros establecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad en el concepto técnico SI-CT- 001_2020 y en el Código Nacional de Tránsito, en el que se indica que no se puede implementar estacionamiento en vía en los siguientes casos:

- Malla Vial arterial, para no generar congestión vehicular.
- Tramos cortos que tengan paraderos del SITP donde se debe garantizar 30m libres para que los buses puedan realizar maniobras de parada en las estaciones.
- Tramos cortos donde se restringe el estacionamiento cerca a embajadas.
- Tramos con una longitud menor a 35 metros donde se establecen pocos cupos para estacionamiento.
- Vías con semáforos y una longitud menor a 60 metros donde no se puede garantizar la cola de espera en la intersección semaforizada.
- Vías de doble sentido con ancho vial menor a 9 metros, ya que se debe garantizar mínimo 3m de ancho de circulación para cada carril.
- Vías de sentido único con ancho vial menor a 5,5 metros, donde se debe garantizar un mínimo de 3m de ancho de circulación.
- Se restringe el estacionamiento en curvas de acuerdo con el artículo 76 del código Nacional de Tránsito.
- Se debe evaluar la cantidad de rutas de SITP que afectan la movilidad en el sector.

Finalmente, en el proceso de socialización del proyecto con las comunidades, se evalúan diferentes aspectos relacionados con las dinámicas sociales y económicas propias de los sectores, que permiten la concertación para la implementación de cupos de estacionamiento para cargue y descargue, zonas amarillas, celdas para personas con movilidad reducida, espacios para bicicletas y carros eléctricos, los cuales son armonizados con la Secretaría Distrital de Movilidad para su respectiva implementación.

Los referidos documentos (Anexo No. 1 – Especificaciones Técnicas y Concepto No. 1 – Lineamientos técnicos para la evaluación y condiciones de regulación al estacionamiento en vía) pueden ser consultados en el siguiente link:

https://drive.google.com/drive/folders/1_g4T2i0maphAg3Ig5HQQmtkuWaCsqVD0?usp=share_link

- *Sírvase informar, ¿Cuáles son los criterios usados para definir el número de cupos que deben implementarse en las diferentes Zonas de Parqueo Pago, especifique si estos criterios cuentan con alguna diferenciación según la localidad?*

Respuesta:

El proceso de estructuración de cupos de estacionamiento en vía para cada sector, tiene en cuenta, en la etapa de potencialidad, un análisis de demanda, que consiste en realizar un conteo de vehículos que se estacionan de forma irregular en los sectores de estudio.

Así mismo, la TTSA realiza la inspección, evaluación y análisis técnico de la forma de la vía que permite establecer el número de cupos de estacionamiento susceptibles a implementar, de acuerdo al Manual de Señalización Vial salvaguardando la seguridad de los actores viales.

Adicionalmente, desde la TTSA se realiza el análisis de las dinámicas sociales y comerciales en particular para cada sector las cuales permiten identificar la potencialidad de implementación de cupos de estacionamiento para zonas de cargue y descargue, zonas amarillas, motocicletas, bicicletas, espacio para vehículos de movilidad reducida, vehículos eléctricos, entre otros.

- *Sírvase informar, ¿Cuál es el área técnica que debe cumplir un segmento vial, para ser implementada la zona de parqueo pago?*

Respuesta:

Para que en un segmento vial se pueda implementar las Zonas de Parqueo Pago, debe cumplir con los parámetros establecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad en el concepto técnico SI-CT- 001_2020 y el Código Nacional de Tránsito, es decir:

- Malla Vial arterial, para no generar congestión vehicular
- Tramos cortos que tengan paraderos del SITP donde se debe garantizar 30m libres para que los buses puedan realizar maniobras de parada en las estaciones.

- Se debe evaluar la cantidad de rutas de SITP que afectan la movilidad en el sector.
 - Tramos cortos donde se restringe el estacionamiento cerca a embajadas.
 - Tramos con una longitud menor a 35 metros donde se establecen pocos cupos para estacionamiento.
 - Vías con semáforos y una longitud menor a 60 metros donde no se puede garantizar la cola de espera en la intersección semaforizada.
 - Vías de doble sentido con ancho vial menor a 9 metros, ya que se debe garantizar mínimo 3m de ancho de circulación para cada carril.
 - Vías de sentido único con ancho vial menor a 5,5 metros, donde se debe garantizar un mínimo de 3m de ancho de circulación.
 - Se restringe el estacionamiento en curvas de acuerdo con el artículo 76 del código Nacional de Tránsito.
- *Sírvase informar, ¿Cuántas Zonas de Parqueo Pago tienen proyectadas para implementar en la ciudad? Especifique en qué zonas.*

Respuesta:

De acuerdo con las condiciones establecidas en el Contrato Interadministrativo No. 2470 de 2021, se definieron 17 áreas/zonas de implementación. Al cierre de 2023, la TTSA cumplió con la implementación de estas 17 áreas. Para el año 2024 en adelante, se tiene proyectado un proceso de redensificación de cupos de estacionamiento en estas 17 áreas.

Ver en el siguiente link la ubicación y delimitación de las 17 áreas de implementación establecidas en el contrato Interadministrativo 2470 de 2021:
<https://www.google.com/maps/d/edit?hl=es-419&mid=1pVOxVzWSkS1hSqHEkQ5F1qqSLm5HVS0&ll=4.742438689101217%2C-74.17087868554687&z=12>

- *Sírvase informar, ¿Cómo se está realizando la socialización del diseño e implementación de las Zonas de Parqueo Pago en la ciudad?, ¿se tiene en cuenta la concertación con la comunidad para la implementación?*

Respuesta:

El Anexo No. 2 del Contrato Interadministrativo No. 2470 de 2021, es contentivo de la “Estrategia de Gestión Social”, la cual tiene como objetivo integrar e informar a la ciudadanía impactada por la operación de las Zonas de Parqueo Pago, con el fin de orientar e interiorizar normas, valores y cultura del control de estacionamiento en vía pública y mitigar los impactos sobre la población más vulnerable.

La estrategia de gestión social se encuentra orientada a cumplir con las siguientes finalidades:

- Mitigar los impactos sociales de la estrategia.
- Informar al mayor número de ciudadanos sobre el proyecto, desde los beneficios hasta la forma de operación.
- Coadyuvar con las diferentes actividades sociales, económicas y de interés comunitario con la finalidad de ordenar la ocupación de la vía pública para mejorar la movilidad en beneficio de la población.
- Mitigar la desinformación asociada con el proyecto y disminuir la actividad informal de cuidado de vehículos en vía, posibilitando la formalización de la misma.

Conforme con lo anterior, en el proceso de gestión social se surten las siguientes actividades en articulación con las demás áreas del proyecto en la fase de diseño:

- Socialización
- Atención ciudadana en general
- Atención a ciudadanos con actividad informal
- Atención a impactos sociales

En especial, las actividades de socialización se realizan a través de diversos medios de comunicación, tanto virtuales como presenciales, y se adaptan a diferentes horarios para garantizar la participación de toda la población local, respectivamente. También se emplean visitas puerta a puerta y material informativo impreso para informar a la comunidad sobre actividades y reuniones futuras. Esta estrategia se alinea con lo establecido en el documento mencionado (Anexo No. 2 - “Estrategia de Gestión Social”, reforzando la inclusión y participación de todos los segmentos de la población.

La interacción con la comunidad y las diversas mesas de trabajo con diferentes entidades del distrito, tales como la Secretaría Distrital de Movilidad, alcaldías locales, IPES, DADEP, Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, Policía Nacional, UMV, IDU, entre otras, tienen como objetivo la socialización del proyecto y la búsqueda de soluciones para posibles problemáticas que puedan surgir en la zona. Todo esto se realiza con la intención de garantizar el óptimo funcionamiento de las Zonas de Parqueo Pago.

Adicionalmente, una vez la Secretaría Distrital de Movilidad realiza la implementación de la señalización vial, establecida en la Cláusula 10 Señalización, del Contrato Interadministrativo 2470 de 2021, la Terminal de Transporte S.A. surte un proceso de pedagogía en sitio con el fin de socializar e instruir a los usuarios y comunidad en el uso de la Zonas de Parqueo Pago del sector.

Así las cosas, se concluye que, en la etapa de socialización del proyecto en los sectores a implementar cupos de estacionamiento en vía, sí se tiene en cuenta un proceso de diálogo con la comunidad, que busca entre otros, la definición de un esquema de operación óptimo que tenga en cuenta las dinámicas sociales y económicas de dichos sectores.

- *Sírvase informar, ¿Cuántas Zonas de Parqueo Pago se socializaron con la comunidad? Sírvase enviar las actas de socialización de las zonas ya implementadas.*

Respuesta:

El proceso de socialización que se ha realizado en todas las áreas de implementación donde se cuenta con Zonas de Parqueo Pago, así:

ÁREA DE IMPLEMENTACIÓN	NÚMERO DE ACTIVIDADES REALIZADAS ENTRE OCTUBRE DE 2021 A ENERO 2024	LINK
AI 01	22	https://drive.google.com/drive/folders/1T7mD6xq2qi52KvHnudutwfLOZ8SB0PT2
AI 02	32	https://drive.google.com/drive/folders/1zl1viSoWEVOI6K866q4KcTX3Zi08nYFT
AI 03	59	https://drive.google.com/drive/folders/1h3HgMYmW1utrE0qyymwIMaWv7Y-v-FB
AI 04	18	https://drive.google.com/drive/folders/1B33EMtJnzb5nBNSATXfmJyCUGtVE5Uvh
AI 05	56	https://drive.google.com/drive/folders/1I5cfqXd9G3PplqvWZMS0eOXtemdYeZFM
AI 06	12	https://drive.google.com/drive/folders/1f9NUianOylZwnhh9RJQkV8bakkwT6nWz
AI 07	57	https://drive.google.com/drive/folders/1XMDEyiEhOP3W9MuDBuzXi-zf0bNaFPDm
AI 08	50	https://drive.google.com/drive/folders/1dcl-qcaaDKm-dtZ3DTss88xrrw7cVVZI
AI 09	39	https://drive.google.com/drive/folders/1Xp6jj7Nsxlvyk4bKSn_GDRgd1nVerUaU
AI 10	59	https://drive.google.com/drive/folders/1KYJC8W2RI2SAzNOP8qfKKByGFZ22wuiP
AI 11	141	https://drive.google.com/drive/folders/1onbZOpsYDU37XEZN79CuSkU6wxEcE63

ÁREA DE IMPLEMENTACIÓN	NÚMERO DE ACTIVIDADES REALIZADAS ENTRE OCTUBRE DE 2021 A ENERO 2024	LINK
AI 12	21	https://drive.google.com/drive/folders/10d_aa1y02vDPt_oOlpAkuxnM7q-W9n8V3
AI 13	115	https://drive.google.com/drive/folders/1TY3K-k8tp8rvLuc2ZurqjxxljdnQhRY
AI 14	61	https://drive.google.com/drive/folders/1Jq-CKYveeCJ5VGL3HiSPZa-IgJ62IbHy
AI 15	2	https://drive.google.com/drive/folders/1yOHvM_HOh_KI_Z3f2sNw-lsh6R7vO7J6C
AI 16	22	https://drive.google.com/drive/folders/1ZCRca2GfUDXDhCmoseK8HFoj3z-sbWFP
AI 17	41	https://drive.google.com/drive/folders/1azSDdGgP_7-Sw2jeRWSSQWqeLfDM9puD
TOTAL	807	

- *Sírvase informar, ¿Cuántos son los espacios públicos en concesión a la Terminal de Transporte de Bogotá?*

Respuesta:

Respetuosamente reiteramos que la Terminal de Transporte S.A. suscribió el Contrato interadministrativo 2470 de 2021 que tiene como objeto: *“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”*, el cual no corresponde a un contrato de concesión.

No obstante, informamos que se han implementado 8.178 cupos de estacionamiento en vía, en la ciudad de Bogotá, en las siguientes localidades: Chapinero, Usaquén, Teusaquillo, Puente Aranda, Mártires, Barrios Unidos, Fontibón, Santafé, Engativá, Suba, Kennedy, Rafael Uribe.

Así mismo, aclaramos que los segmentos viales en los que opera una Zona de Parqueo Pago cuentan con la habilitación por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad, previo

cumplimiento de los criterios técnicos, establecidos por esa Secretaría y en cumplimiento del Código Nacional de Tránsito.

- *En atención a los lineamientos por los cuales se adjudicaba a las Juntas de Acción Comunal estas zonas de parqueo, sírvase informar si en la actualidad siguen vigentes estas cesiones a las Juntas de Acción Comunal. Mencione cuáles y en dónde.*

Respuesta:

Se dio traslado por competencia al Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP, mediante radicado TTSA 20240040012831. Documento anexo en pdf, ver anexo:

https://drive.google.com/file/d/1L3t1r1ECIMnsbhuFUQUD34gxVU0XfXTw/view?usp=drive_link

- *Sírvase informar, ¿Cuántas personas están contratadas para la ejecución del contrato de las Zonas de Parqueo Pago?*

Respuesta:

Actualmente contamos con 289 personas en misión contratadas por medio de la Temporal Servicios & Asesorías OSA y 14 personas con contrato de prestación de servicios cuyos objetos se relacionan directamente con la administración y operación de las Zonas de Parqueo Pago.

- *Sírvase informar, ¿Cuál es la meta de recaudo prevista desde 2017 a 2030?, ¿Para la vigencia de 2017 a la fecha se ha cumplido la meta?*

Respuesta:

Aclaremos que el recaudo se establece a partir del mes de noviembre de 2021, toda vez que en esta fecha inició la operación del proyecto; en este sentido el recaudo previsto desde el inicio de la operación hasta el mes de diciembre de 2031, se estima por valor de 310.568 millones de pesos.

La proyección de ingresos que se realiza anualmente y que es incluida dentro del presupuesto de la Terminal de Transporte S.A. para cada vigencia, ha tenido un porcentaje de cumplimiento superior al 90%.

- *Sírvase informar ¿Cuál es el valor total recaudado por concepto de Zonas de Parqueo pago, discriminada por año desde el inicio de funcionamiento, localidad y zona de ubicación?*

Respuesta:

Al cierre del mes de enero de 2024, el proyecto Zona de Parqueo Pago ha recaudado (\$18.045.624.616,83) discriminados de la siguiente forma:

LOCALIDAD	AREA	2021	2022	2023	2024	TOTAL
CHAPINERO	AREA 1	\$ 137.359.600	\$ 2.293.124.738	\$ 2.503.297.767	\$ 256.304.290	\$ 5.190.086.395
CHAPINERO	AREA 2	\$ 0	\$ 903.374.171	\$ 912.236.400	\$ 87.368.070	\$ 1.902.978.641
CHAPINERO	AREA 3	\$ 0	\$ 759.814.550	\$ 1.550.511.500	\$ 171.948.400	\$ 2.482.274.450
USAQUEN	AREA 4	\$ 0	\$ 975.233.600	\$ 2.661.699.300	\$ 251.274.350	\$ 3.888.207.250
B UNIDOS	AREA 5	\$ 0	\$ 10.598.400	\$ 109.108.601	\$ 20.911.100	\$ 140.618.101
B UNIDOS	AREA 6	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 1.051.700	\$ 1.051.700
TESAQUILLO	AREA 7	\$ 0	\$ 152.291.850	\$ 637.656.520	\$ 60.715.650	\$ 850.664.020
TESAQUILLO	AREA 8	\$ 0	\$ 188.297.600	\$ 706.488.150	\$ 69.583.450	\$ 964.369.200
MARTIRES	AREA 9	\$ 0	\$ 20.575.300	\$ 135.093.750	\$ 9.757.200	\$ 165.426.250
PTE ARANTA	AREA 10	\$ 0	\$ 17.769.850	\$ 141.366.700	\$ 34.248.100	\$ 193.384.650
TEUSAQUILLO - FONTIBON	AREA 11	\$ 0	\$ 91.653.072	\$ 1.575.386.918	\$ 204.258.770	\$ 1.871.298.760
ENGATIVÁ	AREA 12	\$ 0	\$ 0	\$ 88.928.650	\$ 22.730.050	\$ 111.658.700
USAQUEN	AREA 13	\$ 0	\$ 375.300	\$ 197.109.000	\$ 20.753.000	\$ 218.237.300
SUBA	AREA 14	\$ 0	\$ 0	\$ 21.371.500	\$ 33.498.500	\$ 54.870.000
SUBA	AREA 15	\$ 0	\$ 0	\$ 7.700	\$ 395.100	\$ 402.800
KENNEDY	AREA 16	\$ 0	\$ 0	\$ 21.100	\$ 10.003.700	\$ 10.024.800
RAFAEL URIBE URIBE	AREA 17	\$ 0	\$ 0	\$ 7.200	\$ 64.400	\$ 71.600
	TOTAL	\$ 137.359.600	\$ 5.413.108.431	\$ 11.240.290.756	\$ 1.254.865.830	\$ 18.045.624.617

- *Sírvase informar, para la vigencia 2017 a la fecha ¿En qué han sido invertidos estos recaudos? Remita documentos soporte de la inversión, especificando de manera anual la información.*

Respuesta:

Los ingresos del proyecto, desde el inicio de la operación, es decir desde noviembre de 2021, han sido destinados para cubrir todos los costos y gastos generados por la operación y ejecución de este, como se anexa archivo en formato Excel, con el nombre de "Discriminación del Gasto" en el siguiente link:

https://docs.google.com/spreadsheets/d/1P2j22n3OD1oQCCL_W6QZV1WG3wlM1F8N/ed1t#gid=1595795017

- *Sírvase informar si desde el 2017 a la fecha se han presentado pérdidas financieras y si el distrito ha tenido que invertir en el sistema de Zonas de Parqueo Pago. Sírvase discriminarlos de forma anual.*

Respuesta:

El proyecto Zona de Parqueo Pago inició su operación en el mes de noviembre del año 2021 y a la fecha los ingresos operacionales han ido presentando un aumento constante permitiendo cubrir los gastos operacionales. No obstante, el proyecto aún se encuentra en fase de consolidación por lo cual aún no se ha llegado al punto de equilibrio.

Por tal razón, la Terminal de Transporte S.A. ha apalancado el proyecto en los momentos

que se ha requerido para atender la totalidad de los costos y gastos derivados en la ejecución del mismo. Producto de esta situación el proyecto presentó un déficit acumulado al cierre del 2023, que asciende a un valor de \$5.636.988.462,55.

Lo anterior, teniendo en cuenta lo establecido en el Contrato Interadministrativo 2470-2021, en su Cláusula Octava:

“FINANCIACIÓN REQUERIDA PARA EL PROYECTO: Corresponde a la Terminal, de manera exclusiva, obtener los recursos de financiación requeridos para la Operación Pública del Servicio de Estacionamiento en Vía. Sin perjuicio de lo anterior, la SDM cooperará con la Terminal en la preparación de documentos y entrega de información que sea razonablemente solicitada por los financiadores, que facilite el acceso a los recursos de crédito requeridos para el proyecto”,

Es decir que la cooperación mencionada en la presente cláusula no conlleva la asunción de responsabilidad de comprometer recursos públicos por parte de la Secretaria Distrital de Movilidad, sino indica que la Terminal de Transporte S.A. aceptó un riesgo de financiación que debe ser asumido por la entidad en el periodo en que los ingresos sean inferiores a los gastos.

Estos recursos de financiación serán cancelados una vez se logre el punto de equilibrio del proyecto.

- *Sírvase informar, ¿Qué utilidades ha dejado el sistema de Zonas de Parqueo Pago desde su implementación? Sírvase especificar de manera anual.*

Respuesta:

A la fecha de la presente comunicación, los ingresos del proyecto han sido destinados para la atención de los costos y gastos de este, por lo que no se han presentado excedentes que de acuerdo con lo establecido en la normatividad que respalda al proyecto, estos deberán ser transferidos al Fondo de Estabilización Tarifaria – FET.

Por otra parte, de acuerdo con las actuales proyecciones financieras, el proyecto alcanzará su punto de equilibrio a partir del segundo semestre de 2024, esto es el punto en que los ingresos mensuales serán superiores a los gastos mensuales .

- *Sírvase informar, (...) ¿Existe algún mecanismo para el reintegro de ese dinero?*

Respuesta:

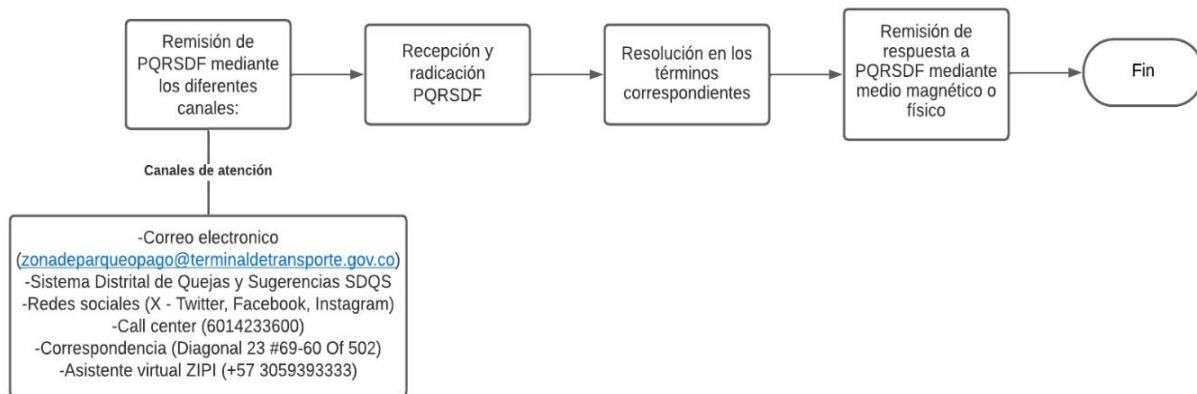
Actualmente no está previsto un mecanismo para el reintegro del dinero correspondiente al pago realizado por los usuarios que hacen uso de un menor tiempo de las Zonas de Parqueo Pago, toda vez que el tiempo de uso de las celdas se realiza por fracciones de 10 minutos, que son establecidos por el usuario.

- *Sírvase informar ¿Cuál es el procedimiento para reclamaciones de la ciudadanía por inconformidades con el servicio y la tarifas?*

Respuesta:

A continuación, se presenta el procedimiento establecido por el proyecto Zona de Parqueo Pago para la atención de PQRSDF:

DIAGRAMA DE FLUJO ATENCIÓN PQRSDF



- *Sírvase informar, ¿Cuáles son las formas de pago que tienen habilitadas los usuarios para hacer uso de las Zonas de Parqueo Pago? ¿Se les entrega algún comprobante de la transacción? Si la respuesta es no, sírvase especificar porqué.*

Respuesta:

Las formas de pago, actualmente, habilitadas para los usuarios, fueron establecidas de conformidad con el Decreto 379 de 2021: "Por medio del cual se modifica y se adiciona el 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, para establecer la operación pública del Estacionamiento en Vía", en su artículo 9, el cual establece:

“Medios de pago. El pago por el estacionamiento en vía se realizará de manera anticipada a través de, entre otros, sistemas prepagos, pago en efectivo, aplicaciones móviles, dispositivos electrónicos disponibles en el espacio público o en el área de influencia de los segmentos viales habilitados para estacionamiento en vía pública, o mediante cualquier otro sistema tecnológico, los cuales podrán ser implementados progresivamente”.

Atendiendo a esta normatividad la Terminal de Transporte S.A., como operador del Proyecto Zona de Parqueo Pago, estableció en el numeral 11 del contrato usuario operador,

los medios de pago por el uso del estacionamiento en vía, que pueden ser utilizados por los usuarios, así:

“ 11. Medios de pago De acuerdo con lo señalado en el artículo 9 del Decreto Distrital 379 de 2021, el pago por el estacionamiento en vía se realizará, entre otros, a través de cualquiera de las siguientes modalidades: a) Pago en efectivo al personal designado por la Terminal de Transporte S.A. b) Pago a través de la aplicación móvil Zona de Parqueo Pago, dispuesta por la Terminal de Transporte S.A. para la prestación del servicio de estacionamiento en vía. c) Cualquier otro sistema tecnológico que sea implementado por la Terminal de Transporte S.A. para el pago de la tarifa por la prestación del servicio de estacionamiento en vía. Una vez el Usuario haya realizado el pago del estacionamiento en vía pública, el personal designado por la Terminal de Transporte S.A. o la plataforma electrónica implementada para el efecto, entregará física o virtualmente al Usuario, el comprobante de pago en el cual se detallará el lugar de estacionamiento, la hora de estacionamiento, el tiempo”

Desde la operación del Proyecto Zona de Parqueo Pago, se estableció el pago por el uso de los cupos de estacionamiento en vía de la siguiente forma:

- a) A través del personal operativo, quienes asisten en vía a los usuarios y reciben pagos en efectivo, sin embargo, no en todas las zonas de parqueo pago se cuenta con personal operativo por medio del cual los usuarios puedan hacer el respectivo pago, razón por la cual pueden hacerlo de manera electrónica.
- b) Por autogestión: El usuario gestiona su ingreso y pago a través de nuestra App ZPP Bogotá o WhatsApp, donde se le brinda diferentes alternativas a través de nuestros aliados tales como Nequi, Daviplata, PSE, Tarjetas débito y crédito, o realizando recargas a la billetera virtual.

Al finalizar el proceso de pago por el uso del cupo de estacionamiento en vía, el sistema, de manera automática, genera un comprobante de pago aquellos usuarios que están registrados en nuestra plataforma. Es importante mencionar que se debe contar con usuario y contraseña y datos actualizados en la misma para que el envío sea exitoso.

Aquellos usuarios que no están registrados en nuestra plataforma, pueden enviar un correo electrónico a zonadeparqueopago@terminaldetransporte.gov.co solicitando el comprobante de pago, indicando placa del vehículo, fecha y hora del uso de las Zonas de Parqueo Pago.

- *Sírvase informar, ¿Bajo qué figura jurídica, se encuentra previsto que se deja el vehículo en las Zonas de Parqueo Pago, para temas de responsabilidad en caso de daño a hurto, ¿quién responde por los daños o hurtos?*

Respuesta:

El Acuerdo Distrital 695 de 2017, el Concejo de Bogotá D.C., autorizó a la Administración Distrital el cobro de la tasa por el Derecho de estacionamiento sobre las vías públicas.

A su vez el artículo 7 del mencionado acuerdo, dispuso:

(...)

ARTÍCULO 7. Pólizas de Responsabilidad. *La administración Distrital reglamentará la constitución de una póliza de responsabilidad civil extracontractual anual por cada una de las zonas adecuadas a los estacionamientos en vía, la cual será expedida por una compañía de seguros legalmente autorizada. Esta póliza tendrá por objeto, responder ante los usuarios por daños o hurto que sufran los vehículos y sus accesorios.*

(...)

Que según lo expuesto en **Acta 083 del 7 de diciembre de 2017**, de la Sesión plenaria ordinaria del Concejo de Bogotá, se sometió a votación nominal el artículo 7º ya mencionado, cuyo resultado fue de 0 (cero) votos por el SI y 32 (treinta y dos) votos por el NO, evidenciando la voluntad de la Plenaria de la Corporación de eliminar el artículo 7º del texto del proyecto aprobado.

Una vez publicado el texto definitivo del **Acuerdo Distrital 695 de 2017**, se evidenció un yerro en el texto publicado, al incluir el “Artículo 7. Pólizas de Responsabilidad”; el cual la Honorable Plenaria de Concejo había eliminado como consta en la votación nominal al respecto. Que mediante comunicación No. 2018EE2568 suscrita por la Secretaría General del Concejo de Bogotá, de referencia: “Corrección Acuerdo 695 de 2017”, y allegada a la Secretaría Jurídica Distrital con radicado No. 1-2018-2481, se señala: “(...) por un error involuntario de transcripción en la Secretaría General del Concejo de Bogotá D.C., el texto del citado proyecto de acuerdo fue remitido para su sanción incluyendo el artículo 7º, en contravía de lo dispuesto por la Plenaria de la Corporación”.

Por tratarse de un error de transcripción que no da lugar a cambios en el sentido material de la decisión, procede la corrección de oficio del yerro referente a la eliminación del “**Artículo 7. Pólizas de Responsabilidad**”, frente al cual es plenamente admisible que el Alcalde Mayor ejerza la facultad señalada en el artículo 45 de la Ley 4 de 1913 y el artículo 45 de la Ley 1437 de 2011 – Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, se decretó lo siguiente:

(...)

ARTÍCULO 1. *Elimínese el artículo 7 del 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”.*

ARTÍCULO 2. *Las demás disposiciones del Acuerdo Distrital 695 de 2017 no sufren modificación alguna, por lo cual continúan rigiendo en los mismos términos.*

ARTÍCULO 3. *El presente Decreto se entiende incorporado al Acuerdo 695 de 2017 y rige a partir de la fecha de su publicación.*

(...)

Es decir que el artículo 7 del Acuerdo Distrital 695, fue eliminado.

Complementando lo anterior el estacionamiento en vía es definido por el artículo 2° del Acuerdo N° 695 del 28 de diciembre de 2017, como el *“servicio prestado en Zonas habilitadas por la Administración Distrital en las que se permite el estacionamiento en vías de propiedad del Distrito Capital a cambio del pago del valor autorizado por el artículo 28 de la Ley 28 de la Ley 105 de 1993”*.

Este servicio tiene una diferencia sustancial con el de estacionamiento fuera de vía, definido en esta norma como el “servicio prestado por establecimientos privados y/o públicos cuyo objeto es facilitar el estacionamiento y depósito temporal de vehículos automotores, motos o bicicletas, a título oneroso”.

La diferencia sustancial está en que mientras en el segundo el servicio involucra el depósito temporal de vehículos, en el primero no, dado que el servicio se limita a permitir o autorizar el estacionamiento de vehículos por parte de los particulares en las zonas habilitadas por el Distrito, sin que por ello dichos espacios pierdan su connotación de vía pública.

Asimismo, el servicio de parqueadero es aquel en el cual una persona natural o jurídica que cuenta con un espacio permite el estacionamiento de vehículos para recibirlos en custodia, conservación y depósito, asumiendo el deber de cuidarlos y devolverlos al cabo de un tiempo.

Por lo anterior, el estacionamiento en vía no es un servicio de parqueadero en los términos de la regulación de protección al consumidor, dado que carece de uno de los elementos esenciales para considerarse como tal, que es la existencia de un depósito o custodia del vehículo que el particular estaciona en los espacios designados para dicho fin.

Además, al no existir la entrega de un bien en custodia, cuidado, conservación ni depósito, esta actividad no se encuentra cubierta por las normas de protección hacia los usuarios que utilicen dichas Zonas de Parqueo pago, ya que, como se hizo referencia anteriormente, se resalta que, en el estacionamiento en vía no existe la prestación de un servicio de custodia o conservación de vehículos, sino la habilitación, permiso o autorización en favor de los particulares de usar un espacio público a cambio de una tarifa predeterminada.

Así pues, el Proyecto Zona de Parqueo Pago no adquiere el deber de custodiar ni de conservar el vehículo estacionado en el espacio público.

- *De conformidad con la normatividad vigente corresponde a los parqueaderos contar con pólizas de responsabilidad extracontractual en caso de presentarse situaciones como: hurto, daño, entre otros; en este sentido sírvase informar si las Zonas de Parqueo Pago cuentan con algún tipo de póliza que les permita responsabilizarse por daños, hurto u otra situación a los vehículos que hacen uso de este sistema. En caso afirmativo sírvase indicar ¿Cuál es el procedimiento definido para que los usuarios puedan hacer uso de las pólizas? En caso negativo sírvase indicar ¿Cuál es el procedimiento para que el usuario pueda hacer la reclamación frente al daño y hurto de su vehículo?*

Respuesta:

Respetuosamente nos remitimos a la respuesta otorgada en el punto anterior

- *Sírvase informar, ¿Qué plataforma o capacidad tecnológica se tiene para la administración, operación y supervisión de las Zonas de Parqueo Pago? ¿Qué características tiene esta plataforma y quien la ópera o administra?*

Respuesta:

Contamos con una plataforma tecnológica en modalidad SaaS, para la administración, operación, gestión y supervisión de las Zonas de Parqueo Pago, cuyas características corresponden a una plataforma tecnológica integral Omnicanal tipo SaaS soportada por la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá-ETB, la cual cuenta con soporte 7X24X365.

Los diferentes roles operativos que componen el proyecto, es decir facilitadores, recorredores, supervisores, se apoyan en el día a día, en esta herramienta, la cual les facilita la gestión y operación.

Por otra parte la gestión de parqueo en vía para el ciudadano, se puede hacer a través de la App ZPP BOGOTÁ y WhatsApp escaneando el código QR que se encuentra en la señalización de cada tramo, la solución se encuentra en infraestructura en nube, lo que permite crecer acorde con las necesidades que se tengan desde la Terminal de Transporte S.A., utilizando analítica de datos para crear tableros en los que se puede monitorear en tiempo real, toda la operación relacionada con el uso y recaudo por concepto del parqueo pago.

La solución es operada por el personal operativo, financiero y de gestión de la Terminal de Transporte S.A. para el proyecto de Zona de Parqueo Pago – ZPP y es administrada por ETB que es el proveedor del servicio de la plataforma en modalidad SaaS.

- *Sírvase informar, ¿Qué articulación hay con otras entidades del distrito en el funcionamiento y operación de las Zonas de Parqueo Pago? ¿Qué rol cumple la secretaria distrital de seguridad? ¿Cuál es el rol de la secretaría de movilidad? ¿Qué rol cumple la policía nacional de tránsito y transporte? ¿Qué otras entidades participan, intervienen o están articuladas con el funcionamiento y la operación de estas zonas?*

Respuesta:

El Proyecto Zona de Parqueo Pago, se encuentra articulado con la Secretaria Distrital de Movilidad, quien ejerce la supervisión del Contrato Interadministrativo 2470 de 2021 y en el desarrollo de la ejecución del mismo, existen una serie de obligaciones que las partes deben cumplir, entre estas corresponde a la Secretaria Distrital de Movilidad, establecer las tarifas para la operación del proyecto, realizar la habilitación de las áreas de implementación, realizar la señalización de los diferentes tramos habilitados, entre otras, adicionalmente presta apoyo a la operación del proyecto con el acompañamiento de agentes civiles en los tramos habilitados brindando apoyo, seguimiento y control al parqueo de vehículos en

zonas prohibidas y en sectores que no son autorizados.

Así mismo, el proceso de gestión social con las comunidades exige la participación de diferentes entidades del distrito para atender de forma global los problemas de espacio público en cada sector. Es por esto que la Terminal de Transporte S.A. se ha articulado con la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, las alcaldías locales, la Unidad de Mantenimiento Vial, la UAESP, DADEP, IPES, Secretaria Distrital de Integración Social y la Policía Metropolitana, y con estas se han definido e implementado diferentes acciones de recuperación del espacio público y otras problemáticas.

Se resalta la conformación de la Red del Cuidado en donde se articulan la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, la Policía Metropolitana y la Terminal de Transporte S.A., con diferentes acciones que contribuyen a reducir los casos en materia de inseguridad. Por lo cual periódicamente se realizan "Megatomas" las cuales son estrategias interinstitucionales para prevenir y contrarrestar incidentes de seguridad, que contribuyen a la seguridad de los sectores donde tenemos de Zonas de Parqueo Pago.

Adicionalmente se cuenta con el apoyo de la Red de Cuidado (Bomberos, Cruz Roja y Ambulancias) quienes están prestos a ayudar en todas las situaciones que se pueden presentar en las celdas del Proyecto Zona de Parqueo Pago o en las áreas aledañas.

En los términos expuestos se da respuesta a la Proposición.

Cordialmente,



ANA MARÍA ZAMBRANO DUQUE
Gerente General

Anexos: <https://drive.google.com/drive/u/0/folders/18uvBrOKpGzT0LYd1pqovfvUjWeyJbytI>

c.c.: Secretaría Distrital de Movilidad radicacionentidades@gobiernobogota.co

Elaboró: Leidy Lorena Palencia Báez – Líder Jurídica ZPP
Gerson Lugo – Director de Estructuración ZPP
Leonardo Lizcano – Director de Implementación ZPP

Aprobó: Adriana Estupiñán Jaramillo – Subgerente de Planeación y Proyectos TTSA
Carlos Salcedo de la Vega – Subgerente Jurídico TTSA
Luis German Vizcaino Sabogal – Asesor de Gerencia General TTSA