



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510002139591

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

CONCEJO DE BOGOTÁ 24-02-2025 02:51:37

2025ER4783 O 1 Fol:14 Anex:0

ORIGEN: SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DÍAZ

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

ASUNTO: RTA. PROPOSICIÓN 272 -2025

OBS: N° 202510002139591

Bogotá D.C., febrero 24 de 2025

Señor(a)

DAVID ANDRÉS GIRALDO UMBARILA

Concejo De Bogotá

Calle 36 28 A 41

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

Bogotá - D.C.

REF: Respuesta Proposición 272 -2025

Respetado Doctor Giraldo

En atención a la proposición del asunto, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) envía respuesta del cuestionario en el marco de sus competencias:

5. ¿Cuál es el costo de operación, contemplando pago de recurso humano, uniformes y dotaciones, procesos administrativos y de planeación, infraestructura, etc., desde el inicio del contrato de Zonas de parqueo pago hasta la fecha, entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la Empresa Terminal de Transporte de Bogotá?

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, 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. Así mismo, en virtud del contrato interadministrativo le corresponde al Operador Público desarrollar las obligaciones en materia de contratación de personal, dotaciones y demás aspectos operativos, como se establece en la **“... CLÁUSULA 4. OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DE LA TERMINAL:** Sin perjuicio de las obligaciones contenidas en la CLÁUSULA 3 del Contrato, la Terminal se obliga a:

q) Contratar, por su cuenta y riesgo, el personal necesario para la ejecución de la Operación Pública del Servicio de Estacionamiento en Vía.

1

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

PA01-PR15-MD01 V4.0

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.



r) Suministrar, instalar y mantener los bienes, elementos, equipos y materiales suficientes para dar cumplimiento a las obligaciones a su cargo contenidas en el presente Contrato. Para efecto de lo anterior, la Terminal podrá suscribir los contratos que considere pertinentes con proveedores del sector público o privado.

t) Contar con el Personal y los equipos, que sean necesarios, para hacer control de la Operación Pública del Servicio de Estacionamiento en Vía dentro de las Áreas de Implementación, garantizando el recaudo de la operación y evitando la evasión por parte de los usuarios.”

En el mismo contrato se estableció que la Secretaría Distrital de Movilidad, a través de la Subdirección de Señalización (SS) está a cargo de la implementación de la señalización, conforme a los diseños presentados por la Terminal de Transportes S.A (TTSA) y aprobados por la Subdirección de Señalización, de conformidad con lo establecido en las siguientes cláusulas contractuales:

“...CLÁUSULA 5. OBLIGACIONES DE LA SDM: *La SDM en desarrollo del presente Contrato tendrá a su cargo, las obligaciones que se enuncian a continuación:*

h) Realizar y mantener la señalización horizontal y vertical, *en las áreas de implementación y segmentos viales habilitados para la Operación Pública del Servicio de Estacionamiento en Vía, de conformidad con lo previsto en CLÁUSULA 10 del Contrato.*

CLÁUSULA 10. SEÑALIZACIÓN: *La SDM deberá realizar la señalización horizontal y vertical de las áreas de implementación y segmentos viales autorizados para la Operación Pública del Servicio de Estacionamiento en Vía, lo que comprende entre otros la contratación, suministro e instalación de los elementos necesarios y suficientes para tal fin. (Subrayado fuera de texto)*

La inversión con corte al 31 de enero de 2025, en cuanto a la implementación de la señalización vial correspondiente al proyecto y demás señalización complementaria, asciende a **\$ 5.202.611.171 (CINCO MIL DOSCIENTOS DOS MILLONES SEISCIENTOS ONCE MIL CIENTO SETENTA Y UNO PESOS M/CTE).**

Como resultado de lo indicado previamente en materia de obligaciones contractuales, la Terminal de Transporte S.A. ampliará la respuesta a este requerimiento en los temas de su competencia.

8. Frente al evidente malestar de las comunidades de los territorios en los cuales han sido impuestas las zonas de parque pago ¿qué alternativas ha contemplado

2

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





la Secretaría Distrital de Movilidad y la empresa terminal de Transporte de Bogotá para desincentivar el parqueo en vía por parte de la ciudadanía?

La SDM desde la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte ha implementado operativos de alto impacto que responden de manera efectiva a las necesidades de la comunidad, mejorando la presencia institucional en sectores críticos y estratégicos de la ciudad. Durante la vigencia de 2024, se implementaron 16.066 acciones de control para la recuperación del espacio público cuyo resultado fue la imposición de 61.787 órdenes de comparendo por la infracción C.02 “Estacionar en sitios prohibidos”.

Es de aclarar que la ubicación, instalación y ejecución de las diversas actividades de control implementadas por la SDM están sujetas a las diversas solicitudes realizadas por la comunidad e identificación de diversos patrones de conducta que incentivan el desacato a las normas de tránsito y transporte por parte de la ciudadanía. Por tanto, se informa que se seguirán realizando actividades integrales en toda la malla vial de la ciudad conforme a la atención de las diversas problemáticas que se requieran intervenir y se continuarán ejecutando en articulación con otras instituciones con el objetivo de mitigar esta conducta.

Teniendo en cuenta lo expuesto, es preciso indicar el impacto positivo en la implementación de las zonas de ZPP. Actualmente, el proyecto opera en 17 áreas de implementación, distribuidas en 13 localidades del Distrito, con una oferta de 8.712 cupos de estacionamiento en vía y la recuperación de 68.5 kilómetros de espacio público. A la fecha, se han registrado más de 5.7 millones de usos, consolidando resultados positivos tras más de dos años de operación. Además de la recuperación del espacio público, el proyecto ha fortalecido la cultura ciudadana, optimizado la gestión del tráfico y mejorado la seguridad en las zonas de influencia, logrando¹:

- Incremento del 9.5% en la velocidad promedio de circulación.
- Reducción del 28.9% en siniestros viales.
- Disminución del 5.1% en casos de hurto.
- Generación de empleo formal para cuidadores informales.

La SDM y la Terminal de Transporte S.A. continuarán fortaleciendo las estrategias de articulación, con el propósito de mejorar la percepción de la operación en las áreas de operación del proyecto, buscando equilibrar las necesidades de movilidad, seguridad y uso

¹ Cifras Terminal de Transporte S.A, octubre 2024.



del espacio público, con estrategias que garanticen el bienestar de las comunidades y el desarrollo de una ciudad más ordenada y sostenible.

Así mismo, la Terminal de Transporte S.A. ampliará la respuesta a dicho requerimiento.

11. ¿Cuál es el criterio para la definición de los costos y las tarifas establecidas para las zonas de parqueos pagos en vía?

El sistema y método para la determinación del cobro por el parqueo en vías públicas fue determinado por el Concejo Distrital. En efecto, el artículo 4 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”* modificado por el artículo 137 del Acuerdo Distrital 927 de 2024, establece en el Literal d, la definición de la tarifa de la siguiente forma:

“Artículo 4. Sistema y método para determinar el cobro por el derecho de parqueo sobre las vías públicas” (...)

“d. Tarifa: El valor de la tasa por el derecho de parqueo sobre las vías públicas que será definida con base en:

- 1. El tipo de vehículo.*
- 2. El tiempo de permanencia.*
- 3. La hora del día y el día de la semana.*
- 4. Los costos de prestación del servicio y de gestión del sistema según donde se ubica el segmento vial, y*
- 5. La demanda del sistema de estacionamiento en vía por segmento vial.*

Para calcular la tarifa por minuto a pagar se utilizará el siguiente método:

$$TMEz = FV \times FP \times FH \times VMEz$$

En todo caso se debe garantizar que anualmente se cumpla la siguiente condición:

$$S \text{ Ingresos}_z = (1 + B) S \text{ Costos}_z$$

Donde:

TMEz: Tarifa por minuto a pagar por el usuario del estacionamiento en vía en el segmento vial z

FV: Factor por tipo de vehículo, que toma los siguientes valores:

4

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





FV = 0 si es bicicleta; FV = [0.65 – 0.8] a asignar por la SDM para motocicleta.

FV = 1 si es automóvil, campero o camioneta;

FV = [0 – 1.5] a asignar por la SDM para otro tipo de vehículos

FP: Factor por tiempo de permanencia (que toma los siguientes valores:

FP = 1 si p=60 minutos; FP = [1 – 1.5] a asignar por la SDM si 60 minutos < p < 120 minutos

FP = [1.5 – 2] a asignar por la SDM si p > 120 minutos

FH: Factor horario, que fluctúa entre 0 y 1.5, a asignar por la SDM según el día de la semana y la hora del día, en función del comportamiento de la demanda en el tiempo de cada segmento vial

VMEz: Valor base por minuto de estacionamiento en vía en el segmento vial z, definido por la siguiente ecuación:

$$VMEz = Costosz \frac{Demandaz}{B}$$

Z: Segmentos viales donde se presta el servicio de estacionamiento en vía, definidas por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM).

Costosz: Conjunto de inversiones y gastos asociados a la puesta en marcha, operación, administración, gestión y mantenimiento del sistema de estacionamiento en vía en el segmento vial z.

Demandaz: Minutos de estacionamiento en vía demandados u ocupados al año en el segmento vial z.

Ingresosz: Recaudo del sistema de estacionamiento en vía en el segmento vial z. B: Beneficio Social del cobro por el derecho de parqueo sobre las vías públicas .B=10%

Parágrafo 1. La actualización de la tarifa por minuto de estacionamiento en vía (TMEz) se deberá realizar el primer trimestre de cada año (t+1) y se establecerá según el comportamiento de la canasta de costos, en función del Índice de Precios al Consumidor (IPC), el Índice de Costos de la Construcción Pesada (ICCP), y el Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV), de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$TMEz,t+1 = TMEz \times (1 + ACCz)$$

Donde:





TMEz,t+1: Tarifa por minuto a pagar por el usuario de estacionamiento en vía en el segmento vial Z en el año siguiente al t, es decir (t+1)

TMEz,t: Tarifa por minuto a pagar por el usuario de estacionamiento en vía en el segmento vial Z en el año t

ACCz: Actualización de la canasta de costos en el segmento vial zt: Año de operación del servicio de estacionamiento en vía en un segmento vial Z

$$ACCz = (\%IPCz \times IPCt) + (\%ICCPz \times ICCPt) + (\%SMMLVz \times SMMLVt)$$

Donde:

%SMMLVz: Porcentaje de participación del salario mínimo mensual legal vigente en la canasta de costos del segmento vial z, calculado a partir del costo del personal vinculado al proyecto.

SMMLVt: Índice de variación del salario mínimo mensual legal vigente en el año t.

%ICCPz: Porcentaje de participación del ICCP en la canasta de costos del segmento vial z, calculado a partir del costo del mantenimiento de la infraestructura.

ICCPt: Índice de variación del ICCP en el año t
%IPCz: Porcentaje de participación del IPC en la canasta de costos del segmento vial z, calculado a partir de los costos no contemplados en el %SMMLVz y en el %ICCPz

IPCT: Índice de variación del IPC en el año t (...)"

El Contrato Interadministrativo No. 2021-2470, celebrado entre la Secretaría Distrital de Transporte y la Terminal de Transporte S.A. - TTSA, en el marco de la operación pública señalada en la respuesta 5 de esta proposición, estableció en su cláusula 4 como obligación de la Terminal de Transporte, lo siguiente:

"d) Solicitar a la SDM la determinación o modificación de las tarifas aplicables a las áreas de habilitación o segmentos viales en los que se ejecutará la Operación Pública del Servicio de Estacionamiento en Vía, en la forma dispuesta en la CLÁUSULA 11 del presente contrato".

De esta forma, la cláusula 11, indica sobre la forma de la aprobación de las tarifas, lo siguiente:

"De conformidad con lo previsto en el Acuerdo Distrital 695 de 2017, y el Decreto Distrital 379 del 2021, la SDM deberá definir los rangos de tarifa por minuto a pagar por el usuario de la Operación Pública del Servicio de Estacionamiento en Vía, así



como las tarifas a cobrar a los usuarios en cada área de implementación, lo cual podrá realizarse de oficio o por solicitud de la Terminal. Para efectos de la definición y aprobación de las tarifas y los cambios a las mismas se seguirá el procedimiento que se describe a continuación: a) La Terminal podrá proponer la determinación de la tarifa o un cambio en la misma siempre que entregue a la SDM una propuesta que contenga las nuevas tarifas por minuto a cobrar a los usuarios dentro de los rangos establecidos en el Acuerdo Distrital 695 de 2017 y el Decreto Distrital 379. La solicitud que presente la Terminal de cambio de tarifa deberá estar acompañada de la justificación técnica y financiera correspondiente. (...) “

Con fundamento en el Acuerdo Distrital y el contrato interadministrativo previamente citados, la TTSA remitió a la SDM la canasta de costos requerida para la actualización tarifaria prevista en la normatividad vigente.

Es así como, de acuerdo con el documento técnico DPM-DTS-001-2025, “*Estudio técnico para la estructuración del régimen tarifario en los servicios de estacionamiento fuera de vía y en vía*”, la Subdirección Financiera de la Secretaría Distrital de Movilidad, mediante memorando SF 202461100270783 revisó y validó los soportes de la canasta de costos correspondiente al periodo enero a septiembre de 2024 remitidos por la TTSA con oficio 20240040101181 del 2 de diciembre de 2024, y se observa que el total asciende a \$10.764.690.361. Adicionalmente, durante la vigencia, la misma se afectó en un 69,64% por el SMMLV y en un 30,36% por el IPC, y no se vió afectada por el ICCP durante la vigencia 2024. Los componentes de la canasta de costos se presentan en la siguiente tabla:

Tabla No 1. Canasta de costos del servicio (enero 2024 - septiembre 2024)

Clasificación del Gasto	Real 2024	Participación Porcentual	Indicador Asociado
Gastos de Inversión	1.635.998.256	15,20%	IPC
Gastos Funcionamiento	1.342.943.552	12,48%	IPC
Gastos Funcionamiento	60.797.100	0,56%	SMMLV
Gastos Operativos	244.828.103	2,27%	IPC
Gastos Operativos Personal por Temporal	7.435.353.544	69,07%	SMMLV
Servicios Públicos	44.769.806	0,42%	IPC
TOTAL	10.764.690.361	100%	



Fuente: Terminal de Transporte S.A.

A partir de este análisis y en aplicación estricta de la normatividad distrital, se procedió a expedir el Decreto Distrital 042 de 2025 (anexo) *“Por medio del cual se actualizan los rangos de las tarifas por minuto a pagar por cajón de estacionamiento en vía pública”*, el cual contiene la relación de la normatividad y el procedimiento vigente para la actualización tarifaria.

12. ¿Por qué los costos y las tarifas varían según el sector de la ciudad?

De acuerdo con el artículo 137 del Acuerdo Distrital 927 de 2024, las tarifas se deben establecer como parte de una estrategia tarifaria basada en la clasificación de los segmentos viales para optimizar su ocupación. Esta estrategia considera asignar a cada segmento una tarifa determinada en función del factor horario, factor por tipo de vehículo y de tiempo de permanencia, buscando un aumento en su ocupación promedio mensual que repercuta en el uso más ordenado del espacio público y en un elemento económico disuasorio para fomentar el uso sostenible de otros medios de transporte, promoviendo un uso más eficiente del vehículo privado.

Lo anterior, se enmarca en los límites tarifarios definidos por la normatividad distrital (Acuerdos Distritales 695 de 2017 y 927 de 2024 y Decreto Distrital 042 de 2025) que se establecen para el valor mínimo y máximo, y que están definidos por regulación para el estacionamiento en vía pública.

13. Por favor presentar cuadro en Excel donde se muestren la totalidad de los costos/ cobros de las tarifas con sus diferentes valores por sectores de la ciudad?

La Resolución 39301 de 2024 de la SDM definió la tarifa a pagar por el usuario, por el uso del estacionamiento en vía en en fracción de 10 minutos para las zonas A1 hasta la A17, de la siguiente forma:

Tabla No 2. TARIFAS VIGENTES ZPP POR FRACCIÓN

Fracción	Tipo vehículo	Duración	A1	A2	A3	A4	A5	A6
10 minutos	Motocicleta	Corta (<120min)	\$ 700	\$ 600	\$ 600	\$ 700	\$ 900	\$ 900
		Larga (>=120min)	\$ 1.200	\$ 1.100	\$ 1.200	\$ 1.300	\$ 1.300	\$ 1.300





Fracción	Tipo vehículo	Duración	A1	A2	A3	A4	A5	A6
	Automóvil	Corta (<120min)	\$ 1.200	\$ 900	\$ 1.100	\$ 1.200	\$ 1.200	\$ 1.300
		Larga (>=120min)	\$ 1.800	\$ 1.500	\$ 1.600	\$ 1.800	\$ 1.900	\$ 2.000

Fracción	Tipo vehículo	Duración	A7	A8	A9	A10	A11	A12
10 minutos	Motocicleta	Corta (<120min)	\$ 600	\$ 600	\$ 700	\$ 600	\$ 700	\$ 700
		Larga (>=120min)	\$ 1.100	\$ 1.100	\$ 1.100	\$ 1.100	\$ 1.200	\$ 1.200
	Automóvil	Corta (<120min)	\$ 1.100	\$ 900	\$ 1.100	\$ 900	\$ 1.200	\$ 1.200
		Larga (>=120min)	\$ 1.600	\$ 1.500	\$ 1.700	\$ 1.500	\$ 1.800	\$ 1.800

Fracción	Tipo vehículo	Duración	A13	A14	A15	A16	A17
10 minutos	Motocicleta	Corta (<120min)	\$ 700	\$ 500	\$ 500	\$ 500	\$ 500
		Larga (>=120min)	\$ 1.300	\$ 800	\$ 800	\$ 800	\$ 800
	Automóvil	Corta (<120min)	\$ 1.200	\$ 800	\$ 700	\$ 800	\$ 800
		Larga (>=120min)	\$ 1.900	\$ 1.200	\$ 1.100	\$ 1.200	\$ 1.200

Fuente: Resolución 39301 de 2024²

2

<https://zonadeparqueopago.gov.co/api/public/normativa/1729627165Resoluci%C3%B3n%2039301%20de%202024%20Secretar%C3%ADa%20Distrital%20de%20Movilidad%20-%20Secretar%C3%ADa%20de%20Despacho.pdf>

9

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

PA01-PR15-MD01 V4.0
Secretaría Distrital de Movilidad
 Calle 13 # 37 - 35
 Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
 Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

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



14. Adjuntar el informe de la interventoría del año 2023 y 2024 del contrato de Zonas de parque pago, suscrito entre la Secretaría Distrital de movilidad y la Empresa Terminal de transporte de Bogotá.

Cabe señalar que el contrato interadministrativo 2021-2470 no cuenta con interventoría, sino con una supervisión realizada directamente por la Secretaría Distrital de Movilidad. En cumplimiento de las obligaciones establecidas en el contrato, dicha supervisión ha efectuado el seguimiento de los informes estipulados (que se detallan en el punto 17) y demás obligaciones de la Terminal de Transporte S.A., y ha realizado los 4 informes de supervisión que se anexan a esta comunicación.

Ahora bien, en el marco del contrato, existen otras instancias que coadyuvan el seguimiento del mismo, como es el Comité Técnico y el Comité Fiduciario de manera periódica, cuyas actas se anexan a esta respuesta. Así mismo, desde la supervisión del contrato se realizan todas las actividades de revisión de los informes mensuales, semestrales y anuales que se encuentran estipulados en el contrato y las actividades relacionadas con los anexos técnicos que hacen parte del mismo (ver punto 17).

15. ¿El contrato de Zonas de parqueo pago está generando ganancias para las arcas del distrito o por el contrario su operación es más costosa que los ingresos que logra recaudar?

En 2024, el proyecto de Zonas de Parqueo Pago logró que los ingresos superaran los gastos operativos, lo que indica que su operación es financieramente sostenible. Además, se proyecta que el mismo genere excedentes para el Distrito a partir de 2026; estos excedentes serán destinados al Fondo de Estabilización Tributaria (FET), de acuerdo con lo establecido en la normatividad vigente.

Así mismo, la Terminal de Transporte S.A., ampliará la respuesta a dicho requerimiento.

16. ¿Qué estudios se han realizado por parte de la Empresa Terminal de Transporte y la Secretaría Distrital de Movilidad de los logros de la figura de Zona Parqueo Pago?

Como se menciona en las diferentes respuestas a esta comunicación, los análisis realizados, tanto en los informes y presentaciones presentados en las instancias del proyecto como en los informes de rendición de cuentas de las entidades, evidencian un



crecimiento sostenido en el desempeño económico del proyecto. A diciembre de 2024, el recaudo acumulado alcanzó los \$34.666 millones, consolidando su estabilidad financiera. Un hito relevante fue la consecución del punto de equilibrio operacional en febrero del mismo año, lo que asegura la sostenibilidad del sistema a largo plazo.

En octubre de 2024, al cumplirse tres años de operación de las Zonas de Parqueo Pago, se llevaron a cabo diversos análisis que arrojaron cifras significativas sobre la gestión del proyecto.

Se registró un incremento del 138% en los pagos electrónicos y un crecimiento del 190% en el número de usuarios registrados en la aplicación, lo que refleja una mayor adopción de herramientas digitales para el pago y la gestión del estacionamiento.

En el ámbito social, la implementación de las ZPP ha generado empleo formal, beneficiando a más de 254 personas³. Además, ha facilitado la formalización de cuidadores informales; que corresponden a un 6%, mejorando sus condiciones laborales y acceso a beneficios. Un dato relevante es que el 60% del personal operativo contratado son madres cabeza de familia, lo que evidencia el impacto positivo del proyecto en la inclusión laboral y el bienestar de distintos grupos poblacionales.

Además del desempeño económico, el proyecto ha generado impactos positivos en materia de seguridad vial y recuperación del espacio público. En términos de movilidad, se ha registrado un incremento del 9,5% en la velocidad promedio de circulación en las zonas de influencia, optimizando el flujo vehicular y reduciendo la congestión. Asimismo, la implementación de las Zonas de Parqueo Pago ha contribuido a una reducción del 28,9% en los siniestros viales, lo que refleja una mejora en la seguridad de conductores y peatones. Adicionalmente, los reportes indican una disminución del 5,1% en los casos de hurto, fortaleciendo la percepción de seguridad en el entorno.

En cuanto a la recuperación del espacio público, el proyecto ha permitido liberar y organizar 68,5 kilómetros de vía, asegurando un uso más eficiente del suelo urbano. Esto no solo ha mejorado la accesibilidad y movilidad en las áreas intervenidas, sino que también ha favorecido la convivencia entre los distintos actores del espacio público. La regulación del estacionamiento ha reducido la ocupación indebida de las vías, generando un entorno más ordenado y seguro para la ciudadanía. Estos avances reflejan el compromiso con la construcción de una ciudad más organizada, sostenible y segura.

³ Corresponde al personal operativo contratado actualmente. A lo largo del proyecto se ha contratado a un total de 1.381 personas.



La Secretaría Distrital de Movilidad y la Terminal de Transporte S.A. continúan fortaleciendo estrategias de articulación con el propósito de mejorar la percepción y eficiencia de la operación en las áreas intervenidas. Se han desarrollado iniciativas enfocadas en el fortalecimiento de la cultura ciudadana, la optimización del esquema operativo y la masificación del uso de medios digitales, con el objetivo de equilibrar las necesidades de movilidad, seguridad y uso del espacio público.

La implementación de las ZPP ha permitido avanzar en la consolidación de un sistema de estacionamiento en vía más ordenado, seguro y eficiente, generando beneficios tangibles para la ciudad en términos de movilidad, seguridad, recuperación del espacio público y desarrollo económico. La evolución del proyecto y su impacto positivo reflejan la importancia de continuar con estrategias de mejora y expansión para lograr una ciudad más organizada y sostenible.

17. ¿Cuál es el balance técnico con que cuenta la Secretaría Distrital de movilidad y los informes de los resultados de la Zona de Parqueo Pago? Por favor adjuntar los balances y los informes con que cuenten a la fecha la empresa Terminal de Transporte de Bogotá y la Secretaría Distrital de movilidad, relacionados con las zonas de parqueo pago.?

Como se relacionó anteriormente, y en el marco de la implementación y operación de las zonas de parqueo pago, se han obtenido resultados positivos en la organización del espacio público y la movilidad en la ciudad:

- Actualmente, se encuentran habilitados 8.712 cupos en diferentes sectores estratégicos de la ciudad, principalmente en las localidades de Usaquén, Chapinero y Teusaquillo. Durante el año 2024, se habilitaron 534 nuevos cupos, ampliando la cobertura del sistema y facilitando el acceso a estacionamientos regulados.
- Desde su puesta en marcha, las zonas de parqueo pago han registrado un total de 5,7 millones de usos, lo que demuestra la demanda y acogida de esta estrategia por parte de los ciudadanos.
- A corte del 31 de diciembre de 2024, el sistema ha logrado un recaudo total de \$34.666 millones, recursos que han sido destinados a la operación del proyecto por una movilidad más sostenible en la ciudad.
- Finalmente y como parte de los beneficios del proyecto, se ha logrado reorganizar 68 kilómetros de espacio público, permitiendo un mejor uso del suelo, reduciendo la



invasión indebida de áreas peatonales y contribuyendo a la movilidad segura y eficiente.

Teniendo en cuenta lo anterior y conforme a lo establecido en el contrato interadministrativo 2021-2470, se adjuntan los documentos correspondientes al seguimiento operativo y financiero del proyecto, relacionados en los informes mensuales, semestrales y anuales, como a continuación se detallan:

- Informes mensuales (33)⁴
- Informes semestrales (5)
- Informes anuales (2)

Así mismo, y en el marco de la ejecución del anexo 2 Estrategia de Gestión Social y Anexo 3 Plan de comunicación y cultura ciudadana, se remiten los informes que se adjuntan en el enlace correspondiente.

- Informes trimestrales (12)

Se indica que los documentos anteriormente mencionados se encuentran publicados en la plataforma secop II, y pueden ser consultados en el proceso SDM-CD-117-2021⁵, el cual corresponde al expediente contractual en dicha plataforma del contrato 2021-2470.

Cordialmente,



Claudia Andrea Diaz Acosta
Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 24-02-2025 02:14 PM

Aprobó: Francy Andrea Gutierrez Velandia-Subdirección de Señalización

Aprobó: Jack David Hurtado Casquete-Subdirección de Control de Tránsito y Transporte

Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad

⁴ Como se determina en el contrato interadministrativo 2021-2470 (cláusula 14), a partir del mes 33 de operación, todos los reportes que se presenten deberán corresponder a periodos anuales de operación de todas las áreas de implementación.

⁵ Enlace de consulta en SECOP:

<https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.2328222&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true>



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510002139591

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Aprobó: Juan Carlos Tovar Rincón-Subdirección de Infraestructura
Aprobó: Liliana Paola Oñate Acosta-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Nathaly Patiño Gonzalez-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Rafael Unda Venegas-Dirección de Inteligencia para la Movilidad
Aprobó: Sandra Esperanza Rodríguez Castañeda-Subdirección de Transporte Privado
Aprobó: Valentina Acuña García-Dirección de Planeación de la Movilidad
Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho
Gina Salazar- Asesora del Despacho 20-02-2025
Fredy García Quiroga -Asesor de Despacho 20-02-2025
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 19-02-2025
Sandra Raquel Vega Reyes - Dirección de Inteligencia para Movilidad 19-02-2025
Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 19-02-2025
Elaboró Sonia Gaona Uscátegui - Subdirección de Transporte Privado 18-02-2025
Ricardo Ojeda- Dirección de Inteligencia para la Movilidad 18-2-2025
William Delgado Riascos - Subdirección de Transporte Privado 18-02-2025
Adriana León - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte 19-02-2025
Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho
Anexos -https://drive.google.com/drive/folders/1NDn4SlxWM6fkSNyqXraOZPOYSIKuBcdi?usp=drive_link

14

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

PA01-PR15-MD01 V4.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

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