



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS

202510006072491

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

CONCEJO DE BOGOTÁ 07-05-2025 08:55:34

2025ER11865 O 1 Fol:17 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ AC

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

ASUNTO: RTA PROPOSICIÓN 524-2025

OBS: N° 202510006072491

Bogotá D.C., mayo 06 de 2025

Señor(a)

**DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA**

Concejo De Bogota

Calle 36 28a 41

Email: [correspondencia@concejobogota.gov.co](mailto:correspondencia@concejobogota.gov.co)-[comisiondelplan@concejobogota.gov.co](mailto:comisiondelplan@concejobogota.gov.co),  
Bogota - D.C.

**REF:** Respuesta Proposición 524-2025

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:

### Secretaría de Movilidad

**1. De conformidad con estudios que haya adelantado la entidad, sírvase informar cuáles son las principales razones por las cuales los y las ciudadanas deciden estacionar su vehículo en la calle e incluso en lugares donde está prohibido estacionar.**

En el 2024, la Secretaría Distrital de Movilidad con el equipo de Cultura para la Movilidad de la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad llevó a cabo un sondeo con el objetivo de caracterizar las percepciones ciudadanas sobre el mal parqueo en andenes y en vías. Este instrumento se aplicó a 1397 personas en las zonas seleccionadas para el estudio, debido a la alta incidencia de la problemática en dichas áreas.

En cuanto al reconocimiento de las diversas situaciones en las que un vehículo está mal parqueado según la norma, se encontró que el 78,2% de los encuestados pudo identificar las diferentes situaciones presentadas. Por otro lado, el 9,88% opinó que un vehículo solo está mal parqueado si obstruye un paso peatonal, sin considerar otras circunstancias, como el estacionamiento en vías principales, autopistas o en zonas donde está expresamente prohibido estacionar.

En relación con la principal causa del mal estacionamiento, los ciudadanos encuestados señalaron que esta se debía principalmente a la falta de espacios de estacionamiento

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](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



(40,9%). Le siguió la falta de conciencia vial (25,9%), mientras que un 22,4% consideró que era un hábito aprendido y replicado de los demás. Un porcentaje adicional opinó que la escasa sanción por parte de las autoridades también contribuía a esta conducta problemática.

Además, se informa que la Secretaría Distrital de Movilidad, a través de su Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad y la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad, adelanta un estudio que tiene como objetivo comprender en profundidad las principales motivaciones que influyen en el comportamiento ciudadano asociado al Mal parqueo (parqueo en andenes y vías en zonas no autorizadas). Para ello, durante el mes de mayo y junio se aplicarán dos instrumentos de medición en las zonas seleccionadas por el equipo (un grupo focal y un sondeo de percepción).

Adicionalmente, la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad junto con el Laboratorio de Innovación Pública de Bogotá está adelantando un estudio que tiene por objetivo identificar las principales motivaciones de las y los ciudadanos mal parqueados a partir de la aplicación de un cuestionario en las zonas de la ciudad que padecen esta problemática, e igualmente, busca identificar las percepciones de la ciudadanía en general frente a las personas que se encuentran mal parqueadas. Este estudio permitirá construir una serie de arquetipos asociados a la problemática y de esta manera priorizar y definir un prototipo de solución.

## **2. Cuál es el impacto que genera para la movilidad de la ciudad el mal parqueo en vía pública.**

La actividad del mal parqueo genera externalidades significativas sobre la movilidad de los demás usuarios de la vía, entre los que se encuentran los vehículos motores, usuarios de transporte activo y peatones. Los principales impactos identificados son:

- **Afectación de andenes y ciclorrutas:** Restringe la accesibilidad peatonal o de ciclistas y pone en riesgo la circulación de los actores viales vulnerables al obligarlos a buscar alternativas de cruce o paso por lugares destinados a circulación de vehículos.
- **Riesgo de siniestros viales.** Los mal parqueados aumentan los riesgos de siniestros por la presencia del vehículo como un objeto contundente en medio de las franjas destinadas a la circulación. Así mismo, genera disminución u obstrucción de la visual, generando puntos ciegos a los demás actores viales
- **Reducción de capacidad vial:** El mal parqueo sobre el espacio público construido para la circulación genera la disminución instantánea de la capacidad del tramo, al bloquear parcial o totalmente las franjas existentes para la movilidad de los usuarios.

2

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



- **Congestión vehicular:** En los casos en que el mal parqueo se realiza en tramos viales de alta circulación vehicular, se generan puntos cuellos de botella que represan la circulación, reduciendo la fluidez del tránsito y afectando la movilidad del sector.
- **Afectación de cruces peatonales o vados:** Sucede donde el mal parqueo obstaculiza las esquinas o lugares que cuentan con cruce peatonal o vados para circulación de personas con movilidad reducida.
- **Obstrucción de la circulación de vehículos de servicio:** En sectores donde la infraestructura tiene perfiles viales angostos, el mal parqueo limita el acceso de vehículos de servicio como el transporte público, camiones de limpieza, vehículos de bomberos y emergencias, entre otros.
- **Bloqueo de Zonas de Parada de Bus.** El mal parqueo frente a los paraderos del Sistema de transporte Público imposibilita el acercamiento de los buses de servicio público e interfiere con el ascenso y descenso seguro de los pasajeros.
- **Bloquear accesos a predios:** Afectación del mal parqueo que limita el goce y disfrute del acceso a los garajes de los predios que cuentan con dicha infraestructura.
- **Afectaciones negativas en los niveles de servicio de las vías:** Al aumentar la congestión vehicular, se aumentan los tiempos de circulación de los vehículos, lo cual se traduce en una reducción de los niveles de servicio y eficiencia de las vías, adicionalmente en las vías que por el flujo vehicular característico ya cuentan con niveles de servicio bajos, un vehículo mal estacionada afecta significativamente estos niveles de servicio pudiendo ocasionar el bloqueo total de la movilidad del lugar.

**3. Sírvese señalar cuáles son las vías y las localidades que presentan en mayor medida esta problemática y reportar cifras entre los años 2020 a la fecha.**

La Secretaría Distrital de Movilidad en coordinación con la Policía Metropolitana de Tránsito SETRA-MEBOG y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte CACTT ha realizado diferentes controles operativos enfocados a la recuperación del espacio público, conforme a lo establecido en la Ley 769 del 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre).

A continuación, se presenta el top 5 de las localidades y las vías con mayor imposición de órdenes de comparendos por las infracciones **C02 “Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.”** y **C03 “Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito.”**, durante los años 2020 a 2025, dentro de los cuales se evidencian sanciones que buscan romper los patrones de conducta de desacato a las normas de tránsito.





**Tabla 1. Top 5 de Localidad con mayor órdenes de comparendo por Invasión del espacio público por año**

2020	2021	2022	2023	2024	2025
CHAPINERO 5028	CHAPINERO 6587	CHAPINERO 23450	FONTIBÓN 12688	FONTIBÓN 12020	FONTIBÓN 3942
FONTIBÓN 2826	FONTIBÓN 5630	TEUSAQUILLO 9714	TEUSAQUILLO 10740	CHAPINERO 9686	CHAPINERO 3267
KENNEDY 2300	TEUSAQUILLO 3652	USAQUÉN 7284	CHAPINERO 8323	TEUSAQUILLO 7549	TEUSAQUILLO 2069
ENGATIVA 2147	USAQUÉN 3291	FONTIBÓN 6659	USAQUÉN 6609	USAQUÉN 4926	USAQUÉN 1797
USAQUÉN 2120	LOS MÁRTIRES 2412	LOS MÁRTIRES 5630	BARRIOS UNIDOS 4353	SANTA FE 4427	SANTA FE 1407

**Fuente: Base de datos QLIK (Dispositivos de apoyo en vía) periodo del 01 de enero de 2020 al 31 de marzo de 2025.**

En lo corrido del año 2025 se han identificado las siguientes zonas en donde se ha encontrado en mayor medida la problemática de mal parqueo:

- Calle 26 entre Avenida Ciudad de Cali y Aeropuerto Internacional El Dorado
- Polígono delimitado por calle 7 y calle 26, entre Avenida Circunvalar y carrera 24
- Polígono delimitado por calle 74 y calle 92, entre carrera 7 y Autopista Norte
- Polígono delimitado por calle 112 y calle 127, entre carrera 1 Este y carrera 11
- Polígono delimitado por calle 45 y calle 64, entre carrera 17 y Avenida NQS

En año 2024 se identificaron las siguientes zonas en donde se encontró en mayor medida la problemática de mal parqueo:

- Calle 26 entre Avenida Ciudad de Cali y Aeropuerto Internacional El Dorado
- Polígono delimitado por calle 7 y calle 26, entre Avenida Circunvalar y carrera 24
- Polígono delimitado por calle 74 y calle 92, entre carrera 7 y Autopista Norte
- Polígono delimitado por calle 45 y calle 67, entre carrera 7 y Avenida Caracas
- Polígono delimitado por calle 22 y calle 26, entre carrera 68 y Avenida Boyacá

Asimismo, en el año 2023 se identificaron las siguientes zonas en donde se encontró en mayor medida la problemática de mal parqueo

4

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



- Calle 26 entre Avenida Ciudad de Cali y Aeropuerto Internacional El Dorado
- Polígono delimitado por calle 6 y calle 26, entre carrera 4 y carrera 25
- Polígono delimitado por calle 50 y calle 63 entre carrera 16 y Avenida NQS
- Polígono delimitado por calle 74 y calle 92, entre carrera 7 y Autopista Norte
- Polígono delimitado por calle 22 y calle 26, entre carrera 50 y carrera 68

De igual manera, durante el año 2022 se encontraron los siguientes puntos donde se encontró una mayor problemática de mal parqueo en la ciudad.

- Polígono delimitado por calle 74 y calle 92, entre carrera 7 y Autopista Norte
- Polígono delimitado por calle 50 y calle 63 entre carrera 16 y Avenida NQS
- Polígono delimitado por calle 6 y calle 13, entre carrera 7 y Avenida NQS
- Polígono delimitado por calle 92 y calle 100, entre carrera 11 y Autopista Norte
- Calle 26 entre carrera 100 y Aeropuerto Internacional El Dorado

De igual manera, durante el año 2021 se encontraron los siguientes puntos donde se encontró una mayor problemática de mal parqueo en la ciudad.

- Calle 26 entre Avenida Ciudad de Cali y Aeropuerto Internacional El Dorado
- Polígono delimitado entre calle 63 y calle 72, entre carrera 7 y Avenida Caracas
- Polígono delimitado entre calle 76 y calle 92, entre carrera 11 y Autopista Norte
- Polígono delimitado por calle 45 y calle 53, entre carrera 7 y Avenida Caracas
- Polígono delimitado por calle 6 y calle 13, entre Avenida Caracas Y Avenida NQS

Finalmente, durante el año 2020 se encontraron los siguientes puntos donde se encontró una mayor problemática de mal parqueo en la ciudad.

- Polígono delimitado por Avenida Circunvalar y Avenida NQS, entre calle 1 y calle 26
- Polígono delimitado por carrera 50 y carrera 68, entre calle 6 y Avenida de Las Américas
- Polígono delimitado por calle 74 y calle 92, entre carrera 11 y Autopista Norte
- Polígono delimitado por calle 53 y calle 66, entre Avenida Caracas y Avenida NQS
- Polígono delimitado por carrera 53 y carrera 50, entre carrera 33 y Autopista Sur

**4. Sírvase informar a esta Corporación con qué frecuencia se realizan operativos sobre el mal parqueo en la ciudad y resultados en materia de contravenciones, incluyendo el número contravenciones y el número de vehículos inmovilizados por esta causa en las distintas localidades de la capital entre 2024 a la fecha.**





La Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, de acuerdo a sus competencias, determina cómo se organiza la programación de actividades de control a ejecutar en la ciudad; esta programación se consolida a través de la información recolectada por medio de análisis, evidencias y priorización de las intervenciones, así se genera una proyección de **programación semanal**. Con ello, se hace apertura de espacios de participación como mesas de trabajo y/o reuniones. También se cuenta con las acciones adelantadas por otras dependencias de la entidad y entidades, para brindar soluciones integrales y se definen los recursos necesarios. Los operativos programados y concertados entre la SDM y la SETRA para cada semana, son de estricto cumplimiento y son reportados e informados en el Comité Técnico de Coordinación con el fin de fortalecer y corregir las posibles falencias en la operación de estos. Para este caso, la SDM entrega dicha programación a la Oficina de Planeación para hacer las coordinaciones correspondientes a los operativos, lugar, cantidad de uniformados y los funcionarios de la SDM que asisten al sitio; en caso de que se presenten solicitudes extraordinarias de operativos, se concerta entre las partes para la programación de los mismos.

Los operativos que se programan están caracterizados según la complejidad de los mismos y de acuerdo a esta clasificación se asigna el recurso para su realización, a continuación se presenta esta clasificación:

**Tabla 2 Clasificación complejidad de operativos**

CLASE DE OPERATIVO	NÚMERO DE PERSONAL (UNIDADES ASIGNADAS)	SIGLA
BAJA COMPLEJIDAD	1 a 2 UNIDADES	BC
MODERADA COMPLEJIDAD	2 a 4 UNIDADES	CM
MEDIANA COMPLEJIDAD	4 a 6 UNIDADES	MC
ALTA COMPLEJIDAD	6 a 10 UNIDADES	AC
GRAN COMPLEJIDAD	MÁS DE 10 UNIDADES	GC

**Fuente: Manual de Seguimiento Administrativo y Operativo - Convenio 2025-1940**

De acuerdo con lo anterior, el recurso asignado para la clase de operativo de baja complejidad es de 2 unidades. Por otra parte, dependiendo de la zona, las fuentes de la problemática y la situación social de orden público se analiza y se sube de complejidad asignando más personal. En general, se maneja aproximadamente un 80% de baja complejidad y un 20% restante en tomas y megatomas.





Ahora bien, la Secretaría Distrital de Movilidad en coordinación con la Policía Metropolitana de Tránsito SETRA-MEBOG y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte (CACTT) ha realizado diferentes controles de manera periódica conforme a lo establecido en la Ley 769 del 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre).

A continuación, se presentan los resultados de los operativos de control a vehículos estacionados en lugares prohibidos durante el año 2024 y lo que va del año 2025:

**Tabla 3 .IMPOSICIÓN E INMOVILIZACIONES POR INFRACCIÓN C02 "Estacionar en sitios prohibidos" NIVEL BOGOTÁ**

AÑO	MES	CANTIDAD	VEHÍCULOS INMOVILIZADOS
2024	Enero	5.881	1.784
2024	Febrero	5.908	1.852
2024	Marzo	3.729	1.255
2024	Abril	4.918	1.892
2024	Mayo	4.825	1.541
2024	Junio	4.936	1.189
2024	Julio	4.623	1.220
2024	Agosto	5.367	1.544
2024	Septiembre	5.020	1.739
2024	Octubre	5.995	2.048
2024	Noviembre	4.633	1.553
2024	Diciembre	5.952	1.943
2025	Enero	6.128	1.598
2025	Febrero	6.515	1.742
2025	Marzo	6.480	1.771



TOTAL	80.910	24.671
-------	--------	--------

Fuente: SDM 2024. Periodo: 01 de enero de 2024 al 31 de diciembre de 2024 y  
Periodo: 01 de enero de 2025 al 31 de marzo de 2025.

**Tabla 4. IMPOSICIÓN POR LOCALIDADES INFRACCIÓN C02 "Estacionar en sitios prohibidos"**

LOCALIDAD	2024	2025
ANTONIO NARIÑO	604	403
BARRIOS UNIDOS	2.502	409
BOSA	1.228	298
CHAPINERO	9.061	3.112
CIUDAD BOLÍVAR	691	243
ENGATIVA	3.524	1.129
FONTIBÓN	10.829	3.603
KENNEDY	3.289	992
LA CANDELARIA	2.138	848
LOS MÁRTIRES	2.730	731
PUENTE ARANDA	2.708	537
RAFAEL URIBE URIBE	945	329
SAN CRISTÓBAL	853	87
SANTA FE	4.041	1.363
SUBA	3.490	736
TEUSAQUILLO	7.081	2.125
TUNJUELITO	931	332





USAQUÉN	4.459	1.730
USME	683	116
<b>Total</b>	<b>61.787</b>	<b>19.123</b>

**Fuente: SDM 2024. Periodo: 01 de enero de 2024 al 31 de diciembre de 2024 y  
Periodo: 01 de enero de 2025 al 31 de marzo de 2025.**

**5. ¿Qué resultados e impacto han arrojado estas medidas como la imposición de comparendos y la inmovilización de vehículos especialmente en los sectores de la ciudad con mayor cantidad de vehículos mal parqueados ya sea porque se trate de una zona comercial o de una zona residencial?**

El estacionamiento en espacio público se encuentra reglamentado en el Distrito Capital principalmente por el artículo 76 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre - CNTT):

**Artículo 76.** *“Lugares prohibidos para estacionar. Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:”*

- 1. Sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.*
- 2. En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.*
- 3. En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.*
- 4. En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.*
- 5. En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.*
- 6. En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.*
- 7. En ciclorrutas o carriles dedicados o con prioridad al tránsito de bicicletas.*
- 8. A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.*





9. *En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes o accesos para personas con discapacidad.*

10. *En curvas.*

11. *Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.*

12. *Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.*

13. *En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.”*

Sin embargo, no se tiene una diferenciación de la tipología de los vehículos que llevan largos o cortos periodos estacionados o en estado de abandono en vía pública. Siempre que se realizan los operativos de control, la autoridad procederá a imponer la respectiva sanción y si es el caso retirar con los medios apropiados a aquellos que se encuentren estacionados en lugares prohibidos o en estado de abandono.

De acuerdo con lo anterior, la SDM tiene como objetivo verificar las condiciones de seguridad y cumplimiento de las disposiciones legales en materia de tránsito y transporte por parte de los diferentes actores viales a través de operativos de control desarrollados con la Policía Metropolitana de Tránsito de Bogotá y el Cuerpo de Agentes Civiles de Control de Tránsito y Transporte en la ciudad de Bogotá.

Por otra parte, todos los tipos de actores viales deben acatar las normas consignadas en la Ley 769 de 2002:

***“Artículo 55. Comportamiento del conductor, pasajero o peatón. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como debe obedecer las indicaciones que le den las autoridades de tránsito...”***

No obstante, en un amplio porcentaje los problemas de movilidad que se presentan en la ciudad corresponden a la falta de responsabilidad y cultura ciudadana de los actores viales como conductores pasajeros y peatones, quienes a pesar de ser conscientes de los problemas de seguridad vial, de movilidad e invasión del espacio público generados por el irrespeto a las normas de tránsito, continúan con conductas de desacato reiteradas, desbordando la capacidad operativa de la Policía Metropolitana de Tránsito de la ciudad, a pesar de las diferentes campañas desarrolladas por la administración Distrital en torno a

10

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



este tema; infiriéndose con esto que, aun cuando es responsabilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la movilidad en condiciones de seguridad y comodidad a los usuarios, existe un deber de los ciudadanos en el acatamiento de las normas como lo consagra el artículo 109 de la Ley 769 de 2002.

**6. Con cuántos agentes de tránsito vinculados a la Secretaría de Movilidad cuenta la ciudad. Informar si ha sido útil para el reforzamiento de la vigilancia vial en el distrito capital en lo atinente al control en la invasión al espacio público.**

Actualmente, la Secretaría Distrital de Movilidad cuenta con un total de 1.142 agentes de tránsito, de los cuales 442 pertenecen al Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte. A estos se suman 700 policías de tránsito y transporte, asignados mediante el Convenio Interadministrativo No. 2025-1940 suscrito entre la Policía Nacional y la Secretaría Distrital de Movilidad. Esta fuerza operativa ha sido dispuesta con el objetivo de atender y suplir las problemáticas relacionadas con la invasión del espacio público y garantizar la seguridad vial en la ciudad de Bogotá.

**7. Explíquese a la corporación en qué estado de señalización en vía pública se encuentra la ciudad especialmente en la prohibición de parqueo.**

La Secretaría Distrital de Movilidad, a través de la Subdirección de Señalización, se enfoca en el cumplimiento de las metas establecidas en el proyecto de inversión 8000 **“Fortalecimiento del sistema de señalización para la movilidad enfocado en la mejora de la seguridad vial en Bogotá D.C.”**. En el marco de este, se contempla la implementación de señales SR-28 (Prohibido el Estacionamiento), entre otras acciones orientadas a mejorar las condiciones de seguridad vial en la ciudad.

Dicho lo anterior, la Subdirección de Señalización, a través de los contratos de obra, realizó la implementación de **2.838 señales SR-28 (Prohibido el estacionamiento)** en el periodo comprendido entre los años **2020 y 2025**. Es importante aclarar que la señalización fue instalada conforme a la normatividad vigente al momento de su implementación. Sin embargo, dado que este tipo de elementos es susceptible a hurto y vandalismo, la Secretaría Distrital de Movilidad detecta estas situaciones a través de los contratos vigentes y de los profesionales adscritos a la entidad, quienes realizan visitas técnicas en las diferentes localidades de la ciudad como parte de la atención, gestión o intervención de diversos requerimientos ciudadanos, incluso en jornadas que no incluyen actividades específicas de señalización.

Adicionalmente, la ciudadanía puede reportar, a través de los canales oficiales, aquellas señales que hayan sido objeto de actos vandálicos.





De forma complementaria, se tiene en cuenta la priorización y ejecución de los Proyectos Estratégicos de Ciudad, en función de las metas definidas en el Plan Distrital de Desarrollo (PDD). Dentro de este marco se incluyen proyectos estratégicos tales como la implementación de ciclorrutas, urbanismos tácticos, Zonas de Parqueo Pago (ZPP) y carriles preferenciales, orientados especialmente a beneficiar a los actores viales más vulnerables y favoreciendo una movilidad activa, sostenible y segura.

**8. Qué otras medidas, además de la señalización y los agentes de tránsito se han venido implementando para regular a los mal parqueados, especialmente en las zonas más álgidas que sufren de esta problemática.**

#### **Actividades contra el Mal Parqueo durante Eventos:**

Dentro de los planes operativos implementados por la entidad para atender los eventos que generan mayor impacto en términos de movilidad, se tiene como una de las principales actividades el control al mal parqueo sobre las zonas aledañas a escenarios como Estadio El Campín, Movistar Arena, Parque Simón Bolívar, Corferias, etc. En estos puntos se realizan actividades como canalizaciones, cierres y desvíos con el fin de mitigar el mal parqueo; estas acciones se llevan a cabo por personal de Agentes Civiles y del Grupo Guía. A continuación, se muestran las generalidades de algunos de estos planes operativos:

- **Corferias:** En este punto se atienden algunos eventos como la Feria del Libro, AgroExpo, Expoartesánías, SOFA, etc y desde la entidad se destinan entre 4 y 12 unidades del Grupo Guía para atender las vías aledañas al recinto. Además del control realizado por el equipo de CACTT, entre las actividades que se realizan está la pedagogía para evitar el mal parqueo y la canalización sobre la Carrera 37 entre Calle 24 y Calle 25 para evitar la ocupación de unos de los carriles por vehículos mal estacionados.
- **Estadio El Campín y Movistar Arena:** Con el fin de mitigar la congestión en las zonas aledañas a estos dos escenarios, se genera un plan operativo según la complejidad de los eventos que contempla un recurso que oscila entre las 12 unidades en eventos de medio impacto y puede llegar hasta las 72 unidades en eventos de gran impacto. El personal de los grupos operativos (CACTT, GOGEV, y SETRA) se ubica en puntos estratégicos y realiza rondas en 6 cuadrantes y 3 corredores viales para evitar el mal parqueo de los vehículos de los asistentes a los eventos.
- **Parque Metropolitano Simón Bolívar:** En este punto la entidad dispone de un dispositivo robusto para mitigar el mal parqueo. En eventos de muy alto impacto, como lo es el Festival Estéreo Picnic, la entidad dispone de casi 120 personas de los grupos operativos, de los cuales una gran parte se destina sobre los cuadrantes

12

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



y puntos críticos por mal estacionamiento. Se tienden 6 cuadrantes que incluyen los barrios de Quirinal, Paulo VI, La Esmeralda, Salitre El Greco, Modelo Popular y Bosque Popular, y los 4 corredores arteriales aledaños al parque que son Carrera 60, Carrera 68, Calle 63 y Calle 53.

### Actividades contra el Mal Parqueo en Zonas de PMT de Alto Impacto:

- **Obras L1MB y otras obras de alto impacto:** Dentro del apoyo que brinda la entidad en las zonas de influencia de las obras del Alto Impacto, se ejecutan actividades contra el mal parqueo en los corredores que sirven como desvíos de los corredores en los que se realizan los cierres aprobados en los Planes de Manejo de Tránsito. Durante el 2024, en la zona de las obras de la L1MB de la Av. Caracas entre Calle 24 y Calle 74, gracias a las actividades para el control al mal parqueo en vías como la Carrera 15, Carrera 17, Carrera 13, Calle 24, Calle 32, Calle 34, Calle 53, etc., se lograron mantener velocidades de circulación similares a las registradas antes de los cierres.

### 9. A qué sanciones se enfrentan los conductores que dejen su vehículo estacionado en lugares prohibidos. ¿Se ha pensado en robustecer las sanciones por parte de la Administración Distrital?

De conformidad con lo establecido en la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre de Colombia, el estacionamiento de vehículos en lugares no autorizados acarrea consecuencias legales específicas, establecidas de la siguiente manera:

#### 1. Imposición de sanción económica:

Según el artículo 131, literal C.2 de la mencionada ley, estacionar un vehículo en sitios prohibidos constituye una infracción de tránsito. Esta conducta genera la imposición de una multa al infractor, consistente en una sanción económica determinada por la normatividad vigente.

Para el año 2025, la multa por incurrir en la infracción codificada como C.02 corresponde a 52,29 UVB, es decir, seiscientos cuatro mil cien pesos (\$604.100) siendo esta la sanción económica aplicable según los parámetros establecido por la ley 1383 de 2010 que equivalen a 15 SMLDV.

#### 2. Retiro del vehículo y costos asociados:



Adicionalmente, el artículo 127 dispone que la autoridad de tránsito en vía está facultada para proceder al retiro del vehículo mediante grúa u otro medio idóneo, cuando este se encuentre estacionado en zonas prohibidas, bloqueando la vía pública o abandonado en el espacio público.

Cuando el conductor o responsable del vehículo no se encuentre presente en el momento de la infracción, la autoridad podrá retirar el vehículo sin necesidad de notificación previa. En estos casos, el automotor será trasladado a un parqueadero autorizado, y todos los costos derivados del uso de la grúa y del parqueadero serán asumidos por el conductor o propietario, además de la correspondiente sanción económica.

En el evento en que el conductor esté presente, se le impondrá el comparendo correspondiente y se le ordenará movilizar inmediatamente el vehículo.

En atención a lo planteado en la segunda parte del requerimiento, es menester aclarar que las sanciones que se imponen por la comisión de infracciones de tránsito, son de reserva legal y no es posible robustecerlas ni modificarlas por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad.

**10. Qué alternativas se han ofrecido en materia de parqueaderos a los conductores, especialmente en zonas comerciales donde se ha vuelto una práctica cotidiana estacionar los vehículos en las vías e incluso en los andenes.**

La implementación del sistema de parqueo pago en vía en Bogotá responde a una serie de desafíos de movilidad que la ciudad enfrenta, entre los cuales se puede mencionar: la congestión vehicular, el estacionamiento indiscriminado en vías, la invasión del espacio público, entre otras. La implementación de este sistema busca ordenar el estacionamiento en la ciudad donde el crecimiento del parque automotor ha generado retos significativos en la movilidad. Por tanto, a través de la regulación y el cobro por el uso de las vías, se incentiva la rotación de vehículos y promueve el uso de alternativas de transporte sostenibles.

Por lo que, el proyecto de las zonas de parqueo pago, liderado por la Terminal de Transporte S.A. como operador público bajo el contrato interadministrativo 2021-2470, se caracteriza por la búsqueda de una mejor gestión del espacio público y la reducción de la congestión vehicular. La aceptación y adaptación por parte de los ciudadanos, así como la correcta gestión del sistema, son factores clave para lograr los objetivos de mejora en la movilidad urbana de Bogotá.



Desde la implementación del parqueo pago en vía en Bogotá, se han observado diversos impactos en la ciudad. Si bien se han realizado 61.787 comparendos durante la vigencia del 2024 por infracciones relacionadas con el estacionamiento en lugares prohibidos, este dato es solo una parte de las medidas realizadas al respecto. El sistema ha buscado generar un impacto más amplio en la movilidad y el ordenamiento del espacio público.

Actualmente, el proyecto opera en 17 áreas de implementación, distribuidas en 13 localidades del Distrito, con una oferta de 8.834 cupos de estacionamiento en vía. A la fecha, se han registrado más de 6 millones de usos, consolidando resultados positivos tras más de tres 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.

En cuanto a la recuperación del espacio público, el proyecto ha permitido liberar y organizar 69 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.

**11. Por localidad, cuál es el estimado de intervenciones que se han llevado a cabo en los andenes para evitar el parqueo de vehículos sobre los mismos. Cuántos obras se han ejecutado desde el año 2024 y cuál es el avance de las mismas.**

La Secretaría Distrital de Movilidad en coordinación con la Policía Metropolitana de Tránsito SETRA-MEBOG y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte (CACTT) ha realizado diferentes controles de manera periódica conforme a lo establecido en la Ley 769 del 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre).

A continuación, se presentan los operativos de control a vehículos estacionados en lugares prohibidos durante el año 2024 y lo que va del año 2025:

**Tabla 5. OPERATIVOS DE RECUPERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO PROGRAMADOS**

LOCALIDAD	2024	2025
ANTONIO NARIÑO	237	18



BARRIOS UNIDOS	515	80
BOSA	460	114
CHAPINERO	1.800	435
CIUDAD BOLÍVAR	362	46
ENGATIVA	1214	194
FONTIBÓN	1.537	535
KENNEDY	1296	906
LA CANDELARIA	772	212
LOS MÁRTIRES	460	184
PUENTE ARANDA	950	103
RAFAEL URIBE URIBE	279	162
SAN CRISTÓBAL	406	42
SANTA FE	937	513
SUBA	1313	189
TEUSAQUILLO	1015	286
TUNJUELITO	211	146
USAQUÉN	2.156	391
USME	262	103
<b>Total</b>	<b>16.182</b>	<b>4.659</b>

**Fuente: SDM 2024. Periodo: 01 de enero de 2024 al 31 de diciembre de 2024 y  
Periodo: 01 de enero de 2025 al 31 de marzo de 2025.**

Es de aclarar, que los operativos se realizan de manera integral con base en el artículo 76 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre, debido al estacionamiento permanente y posible abandono de vehículos en lugares prohibidos malla vial, segmento





con restricción o andén como se menciona anteriormente en el punto 5, por lo cual no se tiene una diferenciación de operativos específicamente de andenes.

Cordialmente,

**Claudia Andrea Diaz Acosta**

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 06-05-2025 05:27 PM

Aprobó: Juan Camilo Rodríguez Cárdenas-Subdirección de Señalización  
Aprobó: Adriana Ruth Iza Certuche-Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía  
Aprobó: Giovanni Andrés García Rodríguez-Dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte  
Aprobó: Jack David Hurtado Casquete-Subdirección de Control de Tránsito y Transporte  
Aprobó: Jhon Alexander González Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad  
Aprobó: Jhon Freddy Domínguez Fuentes-Subdirección de Gestión en Vía  
Aprobó: Juan Camilo Rodríguez Cárdenas-Dirección de Ingeniería de Tránsito  
Aprobó: Juan Manuel Garzón Monroy-Subdirección de Contravenciones  
Aprobó: Lilia Milena Castelblanco Cardenas-Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad  
Aprobó: Nathaly Patiño González-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte  
Aprobó: Nicolás Adolfo Correal Huertas-Subsecretaría de Política de 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  
William Andrés Lobatón -Subdirección de Señalización 28-04-2025  
Gina Salazar- Asesora del Despacho 30-05-2025  
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 30-04-2025  
Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 30-04-2025  
Sandra Patricia Giraldo Clavijo- Subdirección de Gestión en Vía. 30-04-2025  
Elaboró: Judy Alexandra Uribe - Subdirección de Señalización 28-04-2025  
Diego Alberto Silva - Subdirección de Contravenciones 28-04-2025  
Fabian Acevedo - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte 28-04-2025  
Andrés Felipe Suárez Guevara - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte 28-04-2025  
Sonia Gaona Uscátegui - Dirección de Transporte Privado 28-04-2025  
Diana Barón - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte 28-04-2025  
Oswaldo Díaz Salgado - Subdirección de Gestión en vía 29-04-2025  
Claudia Lorena Burbano - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad 30-04-2025  
Julio César Arias Galindo - Subdirección de Gestión en Vía 30-04-2025  
Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho

