

ORIGEN: SECRETARÍA DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ ACOSTA
DESTINO: COMISION 1ª PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENT
ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICIÓN 202-2024
OBS: 202410001105241



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202410001105241

Informacion Publica

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., febrero 06 de 2024

Señor(a)

DAVID ANTONIO GARZON FANDIÑO

Concejo De Bogota

Calle 36 28 41

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

REF: Respuesta Proposición 202-2024

Respetado Doctor Garzón

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

Cuestionario para secretaria de Movilidad

1. Sírvase informar:

i) ¿Cuál fue el proceso de selección del operador La Terminal y con base a que sustento jurídico?

El proceso de selección del operador correspondió al SDM-CD-117-2021, el cual se realizó bajo el procedimiento previsto en la Ley 80 de 1993 y sus normas reglamentarias; y que encuentra su fundamento jurídico en lo que se expondrá en los párrafos que siguen.

En jerarquía constitucional, se tienen por fundamentos los siguientes:

- El artículo 2 el cual establece: *“Son fines esenciales del Estado, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.”*

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

PA01-PR15-MD01 V3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



- El artículo 113 que en su inciso tercero señala que. *"Los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines"*.
- El artículo 209 que establece: *"La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La Administración Pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley"*.
- Seguidamente, en el artículo en mención, en el párrafo 2 se indica que las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado.
- El artículo 288 señala que *"las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales serán ejercidas conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad en los términos que establezca la Ley"*.
- Los artículos 352 y 353 de la Constitución Política, brinda autonomía a las entidades estatales en la ejecución de su presupuesto.

Ahora bien, los preceptos constitucionales antes expuestos, se encuentran desarrollados por las Leyes y Decretos que se indicarán a continuación y que corresponden a los fundamentos bajo los cuales se adelantó el proceso de contratación que derivó en el contrato interadministrativo 2021-2470.

Sobre la coordinación entre entidades, los artículos 6, 95 y 107 de la Ley 489 de 1998 establecen:

"ARTÍCULO 6o. PRINCIPIO DE COORDINACIÓN. *En virtud del principio de coordinación y colaboración, las autoridades administrativas deben garantizar la armonía en el ejercicio de sus respectivas funciones con el fin de lograr los fines y cometidos estatales.*

En consecuencia, prestarán su colaboración a las demás entidades para facilitar el ejercicio de sus funciones y se abstendrán de impedir o estorbar su cumplimiento por los órganos, dependencias, organismos y entidades titulares.

2

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





(...) **ARTÍCULO 95. ASOCIACIÓN ENTRE ENTIDADES PÚBLICAS.** Las entidades públicas podrán asociarse con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallen a su cargo, mediante la celebración de convenios interadministrativos o la conformación de personas jurídicas sin ánimo de lucro.

(...) **ARTÍCULO 107. CONVENIOS PARA LA EJECUCIÓN DE PLANES Y PROGRAMAS.** Con la periodicidad que determinen las normas reglamentarias, la Nación y las entidades territoriales podrán celebrar convenios con las entidades descentralizadas del correspondiente nivel administrativo, para la ejecución de los planes y programas que se adopten conforme a las normas sobre planeación.

En dichos convenios se determinarán los compromisos y obligaciones de las entidades encargadas de la ejecución, los plazos, deberes de información e instrumentos de control para garantizar la eficiencia y la eficacia de la gestión.

Estos convenios se entenderán perfeccionados con la firma del representante legal de la Nación, o de la entidad territorial y de la respectiva entidad o empresa y podrán ejecutarse una vez acreditada, si a ello hubiere lugar, la certificación de registro de disponibilidad presupuestal. Además de las cláusulas usuales según su naturaleza, podrá pactarse cláusula de caducidad para los supuestos de incumplimiento por parte de la entidad descentralizada o empresa industrial y comercial del Estado.

Para el nivel Distrital, el principio de coordinación, se encuentra desarrollado en el artículo 149 del Decreto Nacional No. 1421 de 1993, "(...) el Distrito, sus localidades y las entidades descentralizadas podrán celebrar los contratos, convenios y acuerdos previstos en el derecho público y en el derecho privado que resulten necesarios para el cumplimiento de sus funciones, la prestación de los servicios y la construcción de las obras a su cargo. En tales contratos, convenios o acuerdos se deberán pactar las Cláusulas o estipulaciones que las partes consideren convenientes y necesarias para asegurar su ejecución siempre que no sean contrarias a la Constitución, la Ley y el orden público".

Es así que para que las entidades puedan aplicar el principio de coordinación, se han dispuesto dentro de las modalidades de contratación estatal, la de contratación directa, establecida en el artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, y en el artículo 2.2.1.2.1.4.4. del Decreto 1082 de 2015.

Finalmente, se destaca que el proceso de contratación surgió posterior al contrato de consultoría No. 2016-1167, el cual arrojó como resultado la estructuración del sistema de estacionamiento en vía pública bajo un esquema que permita que la ciudad tenga un instrumento para la gestión

3

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





de la demanda de estacionamientos, generando recursos suficientes para su autosostenibilidad y, además, excedentes con el fin de financiar el sistema de transporte público integrado de la ciudad; luego del cual se adelantaron en 2019 tres procesos de selección, en los que se realizó la convocatoria pública para la implementación de la prestación del servicio de parqueo en vía pública, y así seleccionar al operador, siendo el primero terminado anticipadamente y los otros dos declarados desiertos, con lo que se evidenció la necesidad de estructurar el proyecto bajo un esquema de operación pública.

ii) ¿La modalidad de Selección directa es permitida en este caso particular?

En concordancia con la normativa expuesta en respuesta al interrogante anterior (1.i), la modalidad de contratación directa aplica y por ende es permitida, ello con fundamento en el artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, que prevé:

ARTÍCULO 2o. DE LAS MODALIDADES DE SELECCIÓN. *La escogencia del contratista se efectuará con arreglo a las modalidades de selección de licitación pública, selección abreviada, concurso de méritos y contratación directa, con base en las siguientes reglas:*

4. Contratación directa. *La modalidad de selección de contratación directa, solamente procederá en los siguientes casos:*

(...) c) *<Inciso 1o. modificado por el artículo 92 de la Ley 1474 de 2011. El nuevo texto es el siguiente:> Contratos interadministrativos, siempre que las obligaciones derivadas del mismo tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora señalado en la ley o en sus reglamentos.*

Se exceptúan los contratos de obra, suministro, prestación de servicios de evaluación de conformidad respecto de las normas o reglamentos técnicos, encargos fiduciarios y fiducia pública cuando las instituciones de educación superior públicas o las Sociedades de Economía Mixta con participación mayoritaria del Estado, o las personas jurídicas sin ánimo de lucro conformadas por la asociación de entidades públicas, o las federaciones de entidades territoriales sean las ejecutoras. Estos contratos podrán ser ejecutados por las mismas, siempre que participen en procesos de licitación pública o contratación abreviada de acuerdo con lo dispuesto por los numerales 1 y 2 del presente artículo.

<Inciso modificado por el artículo 95 de la Ley 1474 de 2011. El nuevo texto es el siguiente:> En aquellos eventos en que el régimen aplicable a la contratación de la entidad ejecutora no sea el de la Ley 80 de 1993, la ejecución de dichos contratos estará en todo

4

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*





caso sometida a esta ley, salvo que la entidad ejecutora desarrolle su actividad en competencia con el sector privado o cuando la ejecución del contrato interadministrativo tenga relación directa con el desarrollo de su actividad.

En aquellos casos en que la entidad estatal ejecutora deba subcontratar algunas de las actividades derivadas del contrato principal, no podrá ni ella ni el subcontratista, contratar o vincular a las personas naturales o jurídicas que hayan participado en la elaboración de los estudios, diseños y proyectos que tengan relación directa con el objeto del contrato principal.

Estarán exceptuados de la figura del contrato interadministrativo, los contratos de seguro de las entidades estatales; (...)"

Por su parte, el Decreto 1082 de 2015 sobre la contratación directa, en el artículo 2.2.1.2.1.4.4, la define como aquella modalidad de selección entre Entidades Estatales, siéndole aplicable lo establecido en el artículo 2.2.1.2.1.4.1, el cual regula lo referente al acto administrativo de justificación para contratar bajo esta la modalidad y su contenido.

Ahora bien, en aplicación de las normas citadas, se resalta que la naturaleza jurídica de la Terminal de Transporte S.A, corresponde a una sociedad de economía mixta del orden Distrital, establecida como una sociedad por acciones, que tiene dentro de su objeto social "(...) La contribución a la solución de los problemas de tránsito y transporte de todo el país, en especial de la ciudad de Bogotá D.C. y su área metropolitana (...) administrar y explotar las áreas comerciales, residenciales, hoteleras y de parqueaderos (...)"

Respecto de la facultad de celebrar contratos, la Terminal de Transporte S.A. en razón de su objeto social se encuentra facultada para celebrar actos y contratos relacionados directamente con este, así mismo, siendo una entidad pública con participación superior al 50% de capital público, a abril de 2019, al ser mayor al 85 % y del Distrito Capital en su composición accionaria es de aproximadamente el 77.5%, puede celebrar contratos interadministrativos, de conformidad con la Ley 80 de 1993, al encontrarse contemplada como entidad estatal en el artículo 2 numeral 1.

Así las cosas, al cumplirse con lo señalado en el literal C del numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, previamente citado, las dos entidades se encuentran facultadas para la suscripción de contratos entre Entidades de naturaleza pública. Siendo lo más beneficioso para la ciudad un proyecto de estacionamiento en vía pública con operación pública, en el que el sector Movilidad de la ciudad de Bogotá actúa como planeador, operador, controlador y

5

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*





fiscalizador de dicha operación, a través de la participación de diferentes entidades del Distrito, para lo cual, la administración y operación pública del estacionamiento en vía se adelanta a través de La Terminal de Transporte S.A, como entidad vinculada al sector movilidad, teniendo en cuenta lo establecido en su objeto social, y la experiencia en el control operativo de zonas de parqueo y en la administración de cupos de parqueo tanto propios como de propiedad de diferentes entidades del Distrito Capital, al momento de suscripción del contrato.

Informe iii) ¿Cuánto fue la inversión del plan de política pública "Zona de Parqueo pago en la Urbanización de Pablo VI? Informe

La inversión en cuanto a la implementación de la señalización vial correspondiente al proyecto y demás señalización complementaria, en los sectores de Pablo VI 1 y 2 asciende a **\$219.991.979 (DOSCIENTOS DIECINUEVE NUEVE MILLONES NOVECIENTOS NOVENTA Y UN MIL NOVECIENTOS SETENTA Y NUEVE PESOS M/CTE)**, valores que se desglosan por sector de la siguiente manera:

Tabla 1. Valores por sector

Sector	ID	Costo Total Implementación
Pablo VI (1er Sector)	SH_SV_ZPP_2470_2021_PABLO_VI_V0	\$ 65.041.852
Pablo VI (2do Sector)	SH_SV_ZPP_2470_2022_LOTE_5 AI-11_Sector CL 57_V1	\$ 154.950.127

Fuente: Elaboración propia

En cuanto a la inversión requerida para los demás aspectos concernientes a la implementación y operación del servicio de estacionamiento en vía, la Terminal de Transporte S.A., como operadora pública del servicio, dará respuesta a su solicitud.

2. Sírvase indicar

i) ¿Cómo nació jurídicamente y bajo qué sustento constitucional y legal el proyecto Zona de Parqueo Pago?





El proyecto de Zonas de Parqueo Pago tiene su asidero jurídico en las disposiciones normativas que surgen desde preceptos constitucionales, posteriormente desarrollados por las Leyes y Decretos Nacionales y Distritales, que corresponden a reglamentaciones de carácter general, que conforme a lo dispuesto dentro del ordenamiento jurídico colombiano, deben ser cumplidas por todos los habitantes del territorio nacional.

Encontramos así que el artículo 24 de la Constitución Política señala que *“Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”*. Dicha premisa constitucional no es absoluta, sino que tiene limitantes las cuales pueden ser fijadas por la Ley, en el marco de la discrecionalidad que le da la misma Constitución Política al legislador.

La misma Constitución Política de Colombia dispone en su artículo 82 que es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. En concordancia, el artículo 5 de la Ley 9 de 1989 - *“Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones”*, define el espacio público como:

“Artículo 5. Adicionado por el Artículo 138 de la Ley 388 de 1997. Entiéndase por espacio público el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses, individuales de los habitantes.

Así, constituyen el espacio público de la ciudad las áreas requeridas para la circulación, tanto peatonal como vehicular, las áreas para la recreación pública, activa o pasiva, para la seguridad y tranquilidad ciudadana, las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías, fuentes de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares, las necesarias para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos, para la instalación y uso de los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones, para la preservación de las obras de interés público y de los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos y artísticos, para la conservación y preservación del paisaje y los elementos naturales del entorno de la ciudad, los necesarios para la preservación y conservación de las playas marinas y fluviales, los terrenos de bajamar, así como de sus elementos vegetativos, arenas y corales y, en general, por todas las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyan, por consiguiente, zonas para el uso o el disfrute colectivo.”



Se tiene entonces que la vía de circulación peatonal y vehicular es uno de los elementos del espacio público, y como tal, debe destinarse al disfrute colectivo, primando así el interés general sobre el interés particular.

En desarrollo de lo anterior, la Ley 769 de 2002 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.”*, establece en su artículo 1 que: *“En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.”*

Así mismo, esta Ley define en su artículo 2 el estacionamiento, como el *“Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito”*, y en su artículo 75 prohíbe el estacionamiento de vehículos en la vía como espacio público, toda vez que la misma está constituida para garantizar la circulación de todas las personas y no para el uso de estacionamiento de un particular en forma exclusiva.

Es así que Ley 769 de 2002, a pesar de que señala de forma taxativa los lugares prohibidos para estacionar, lo cierto es que de manera general, no se puede estacionar en la vía como elemento del espacio público para el uso particular. Sin embargo, la misma Ley señala, como excepción a esta regla, aquellas zonas en donde la autoridad de tránsito lo permita¹.

Ahora bien, respecto a la facultad reglamentaria de la administración, la Ley 9 de 1989, ya mencionada, le otorga al Estado la posibilidad de reglamentar o entregar a terceros el aprovechamiento económico del espacio público e, incluso, permitir la ocupación temporal de éste. De manera específica, en su artículo 7 la mencionada Ley establece:

“Los alcaldes municipales y distritales mediante decreto reglamentarán lo concerniente a la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico del espacio público. Así mismo, podrán entregar a particulares la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de los bienes de uso público, utilizando el mecanismo contenido en el Capítulo XVI de la Ley 489 de 1998. Igualmente podrán expedir actos administrativos que permitan la ocupación temporal de dichos bienes, considerando en ambos casos lo dispuesto por el artículo 63 de la Constitución.”

En desarrollo de la normatividad nacional, se expidió el Decreto Distrital 493 de 2023, *“Por medio del cual se reglamenta la administración y el aprovechamiento económico del espacio público en*

¹ Artículo 2 (definición de estacionamiento) y artículo 75 de la Ley 769 de 2002.





el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”, en el que se estableció como una de las actividades permitidas en el espacio público el estacionamiento en vía. Esta actividad fue definida como el *“servicio de estacionamiento prestado en vías del Distrito Capital, como zonas habilitadas por la Administración Distrital a cambio del pago del valor autorizado”* y se da en concordancia con lo establecido en el artículo 146 del Decreto Distrital 555 de 2021, *“Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”*. Así las cosas, el estacionamiento en vía pública es una actividad de aprovechamiento económico del espacio público establecida en aplicación de la legislación y normatividad anteriormente expuesta.

En cuanto al cobro por el servicio de estacionamiento en vía, a nivel nacional, el sustento legal para el cobro por el estacionamiento en vía se encuentra en la Ley 105 de 1993, estableciendo en su artículo 28 que los municipios y distritos podrán determinar tasas por el derecho de parqueo sobre las vías públicas. Al ser un tributo, su utilización está supeditada a la adopción del sistema y del método de cobro por parte del Concejo Municipal.

De igual manera, el numeral 3 del artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, *“Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, pacto por la equidad”*, estableció la posibilidad de contar con una parte de los ingresos que se hayan obtenido de las contraprestaciones económicas percibidas por el uso de vías públicas para estacionamiento como una fuente adicional de ingresos para garantizar la sostenibilidad financiera del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), lo cual fue reafirmado en el numeral 2 del artículo 174 de la Ley 2294 de 2023, *“Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022- 2026 “Colombia potencia mundial de la vida”*.

Con fundamento en lo anterior, el Distrito definió la implementación del cobro por estacionamiento en vía pública como uno de los proyectos prioritarios para mejorar la movilidad, gestionar la demanda de transporte, controlar el tráfico de vehículos motorizados, promover el uso adecuado del espacio público y contar con una fuente adicional de ingresos para garantizar la sostenibilidad financiera del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), en los términos del numeral 3 del artículo 97 de la Ley 1955 de 2019. Por esta razón, el Plan de Ordenamiento Territorial, el Plan de Movilidad Sostenible y Segura y el Plan de Desarrollo Distrital contemplan este proyecto como uno de los más relevantes para materializar y consolidar la visión y la política de movilidad sostenible en la ciudad. De esta manera, se considera que el servicio de estacionamiento en vía pública sujeto al cobro de una tasa hace parte de la política pública de movilidad de la ciudad que ha sido adoptada en los últimos años, lo cual se ve reflejado en los elementos normativos aquí mencionados.

Es así que, el Concejo de Bogotá aprobó el Acuerdo 695 de 2017, *“Por medio del cual se autoriza a la Administración Distrital el cobro de la tasa por el derecho de estacionamiento sobre las vías públicas y se dictan otras disposiciones”*. Este Acuerdo autorizó el cobro de la tasa y definió el





sistema y método para su cobro, además, creó el Sistema Inteligente de Estacionamientos (SIE), definido como *“el conjunto de reglas, principios, valores y medidas para gestionar la demanda de estacionamiento de vehículos y articular de forma coherente la prestación, control y recaudo de los valores asociados al servicio de estacionamientos de uso público, en vía, fuera de vía, incluyendo el servicio de valet parking”*. Este Acuerdo fue reglamentado por la Administración Distrital mediante el Decreto 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”*.

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

De lo anterior es posible colegir que el cobro por el derecho al estacionamiento en vía que hacen parte del espacio público, es una facultad legítima establecida por la Ley colombiana, con observancia al orden constitucional, y por ende cuenta con plena validez jurídica.

ii) Sírvase indicar ¿Quién realizó el estudio de mercado, social, económico, demográfico, poblacional, urbanístico, comercial y de factibilidad para dar viabilidad al proyecto Zona de Parqueo pago?

Como cuestión previa, es de importancia mencionar que con fundamento en los procesos realizados por parte de la entidad, correspondientes a las licitaciones públicas SDM- LP-SDM-02-2019 (sin expedición de acto de apertura), SDM-LP-057-2019 (declarado desierto) y SDM-PSA-MC-090-2019 (declarado desierto), con el fin de seleccionar el operador del estacionamiento en vía, se evidenció la necesidad de estructurar el proyecto bajo un esquema de operación pública que permita que la ciudad cuente con un instrumento para la gestión de la demanda de estacionamientos, generando recursos suficientes para su sostenibilidad y, además, excedentes con el fin de financiar el sistema de transporte público integrado de la ciudad.

Con fundamento en la experiencia derivada de estos antecedentes se suscribió el convenio interadministrativo No. 2021 – 313 entre la SDM y la Terminal de Transporte S.A., 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”*.

10

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”





SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202410001105241

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

En el marco del convenio interadministrativo en mención y previo el cumplimiento de todos los requisitos de orden legal para la suscripción del mismo, se realizó un análisis que, en el marco de la estructuración técnica del proyecto, concluyó que bajo el esquema de operación pública se facilitaría la implementación del proyecto de estacionamiento en vía. Lo anterior teniendo en cuenta que por los riesgos asociados a su operación, el operador público tiene una mayor capacidad de la gestión del riesgo respecto del porcentaje de usuarios de esta modalidad por lo que es conveniente que ese sea el agente para asumir la prestación de este servicio.

En consecuencia, la operación pública del estacionamiento en vía permitió capturar y capitalizar los aprendizajes y experiencias derivados del desarrollo de las actividades de estructuración, implementación y evaluación del proyecto. Del mismo modo, desde el punto de vista financiero, la implementación de la operación pública del estacionamiento en vía permitirá que se generen ingresos adicionales para el Distrito Capital (una vez logrado el punto de equilibrio del proyecto y cubiertos los costos de implementación y operación del mismo) que podrán ser utilizados en el fortalecimiento de la capacidad institucional y en el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de la ciudad.

Lo anterior, conforme se enuncia en los Estudios Previos del Contrato Interadministrativo No. 2021-2470. Así mismo, dentro de los documentos precontractuales del referido contrato, desde SDM se proyectó el estudio del sector, documento en el que se encuentran los contextos macroeconómico, regulatorio, técnico, los análisis de la oferta y de la demanda, estudio de mercado, entre otros aspectos contractuales, en los que se justifican la viabilidad de desarrollar el proyecto con un esquema de operación pública y se enuncian algunos aspectos atender en la ejecución del contrato.

Cordialmente,

Claudia Andrea Diaz Acosta
Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 06-02-2024 02:23 PM

Aprobó: Ana Milena Gomez Guzmán-Subsecretaría de Política de Movilidad

Aprobó: Susana Morales Pinilla-Dirección de Planeación de la Movilidad

Aprobó: Valentina Acuña García-Subdirección de Transporte Privado

Revisó: Andrés Camilo Reynosa -Asesor del Despacho 05-02-2024

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

PA01-PR15-MD01 V3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202410001105241

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Gina Salazar- Asesora del Despacho
Jenny Abril -Asesora del Despacho
Juan Vives - Asesor del Despacho 05-02-2024
Javier Hernandez 05-02-2024
Compilo Paula Vargas -Despacho

12

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

PA01-PR15-MD01 V3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

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