



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS - PROYECTO DE DECRETO

"Por medio del cual se actualiza la metodología para establecer las tarifas para el estacionamiento fuera de vía, se fija la tarifa máxima para los aparcaderos y/o estacionamientos en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"

Subsecretaría de Política Sectorial

Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios

Bogotá D.C., marzo de 2017

AC 13 No. 37 – 35
Tel: 3649400
www.movilidadbogota.gov.co
info: Línea 195

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Tabla de contenido

1	INTRODUCCIÓN	3
2	ANTECEDENTES NORMATIVOS.....	3
3	TARIFA DE ESTACIONAMIENTO COMO INSTRUMENTO DE GESTIÓN DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE	7
4	OFERTA Y DEMANDA DE ESTACIONAMIENTOS EN BOGOTÁ D.C.....	8
4.1	OFERTA DE ESTACIONAMIENTOS ASOCIADOS A UN USO	11
5	PROPUESTA DE ACTUALIZACIÓN DE METODOLOGÍA PARA ESTABLECER LA TARIFA MÁXIMA DE APARCADEROS Y/O ESTACIONAMIENTOS.....	12
5.1	FÓRMULA PARA ESTIMAR LA TARIFA MÁXIMA DE COBRO POR MINUTO DE APARCADEROS Y/O ESTACIONAMIENTOS FUERA DE VÍA.....	12
5.2	FACTOR DE NIVEL DE SERVICIO (FNS)	13
5.3	FACTOR DE DEMANDA ZONAL (FDZ)	14
5.4	FACTOR POR TIPO DE VEHÍCULO (FTV).....	15
5.5	COSTO MÁXIMO POR MINUTO (CMPM).....	15
5.6	VALOR MÁXIMO POR MINUTO (VMPM)	16
6	CONCLUSIONES	18
7	RECOMENDACIÓN DE SUSCRIPCIÓN.....	18



1 INTRODUCCIÓN

En los últimos cinco años el parque automotor registrado en Bogotá ha crecido 32,3%, un aumento mucho mayor al incremento poblacional, que para el mismo período fue de 5,2%. Por un lado, esto ha sido resultado del crecimiento económico, que permitió ampliar el número de personas y familias que tienen un ingreso suficiente para adquirir un vehículo privado tipo automóvil; y, por otro lado, ha sido consecuencia de la disminución del precio de los vehículos y de la entrada en vigor de diferentes tratados de libre comercio durante la primera parte del período descrito, lo que incrementó su volumen de ventas.

En ese mismo período la tarifa de estacionamientos ha permanecido congelada. Esto ha llevado a que el costo del parqueadero, uno de los asociados a la manutención de un automóvil, sea relativamente bajo y propicie un uso indiscriminado del vehículo particular. Esta situación agrava las ineficiencias desde los puntos de vista social, ambiental y económico, pues las externalidades negativas asociadas al uso del vehículo – accidentalidad, congestión y contaminación del aire y auditiva – no están siendo internalizadas en los costos pagados por sus propietarios.

La política de movilidad del Distrito Capital definida, entre otras normas, en el artículo 7° del Plan Maestro de Movilidad –Decreto 319 de 2006– apunta a racionalizar el uso del vehículo particular. La política tarifaria es un instrumento para mitigar el uso indiscriminado del vehículo privado y las externalidades negativas asociadas a su uso.

Una política tarifaria correctamente diseñada puede contribuir a la descongestión de zonas específicas de alta demanda, que resultaría en menores tiempos de viaje hacia y desde las zonas más congestionadas, y en la mitigación de emisiones contaminantes al aire por el transporte particular, privilegiando los modos más sostenibles: transporte público, uso de la bicicleta y movilización a pie.

Este documento presenta 1) una propuesta de actualización de la metodología para determinar las tarifas que se pueden cobrar por el estacionamiento fuera de vía y 2) una propuesta de actualización de la tarifa autorizada de parqueaderos fuera de vía de acceso público, para corregir las distorsiones generadas por el congelamiento tarifario y propiciar un uso racional del vehículo particular.

2 ANTECEDENTES NORMATIVOS

El Decreto Ley 1421 de 1993, artículo 38, establece como atribuciones del Alcalde Mayor.

"Hacer cumplir la Constitución, la ley, los decretos del Gobierno Nacional y los acuerdos del Concejo" y "(...) Ejercer la potestad reglamentaria, expidiendo los decretos, órdenes y resoluciones necesarios para asegurar la debida ejecución de los acuerdos".

El Decreto Distrital 423 de 1995 estableció el régimen de libertad vigilada para las tarifas de parqueaderos públicos en el Distrito Capital y dejó sin efecto la anterior clasificación de parqueaderos reglamentada en el Decreto Distrital 278 de 1991. Para poder acceder a dicha libertad vigilada de tarifas,



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

los propietarios de parqueaderos debían informar a la Alcaldía Local por escrito las tarifas que pensaban cobrar. Dicho escrito debía explicar las características locativas, de seguridad, las garantías de servicio a los usuarios y los criterios que se utilizaron para calcular las tarifas. Una vez el Alcalde Local verificaba dicha información, autorizaba el cobro. Adicionalmente, todos los propietarios debían adquirir una Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual con la Cobertura Adicional de Parqueaderos por 20 millones de pesos, con el propósito de responder ante los usuarios por daños o hurto parcial y total de los vehículos. Las Alcaldías Locales sancionaban las conductas especulativas a que se refiere el artículo 14 del Decreto 2876 de 1984 y la falta de licencia de funcionamiento.

No obstante, el artículo 118 del Acuerdo 79 de 2003 del Concejo de Bogotá D.C., modificado por el Acuerdo 139 de 2004, dispuso la obligación de la Administración Distrital de fijar tarifas de parqueaderos públicos y estableció la modalidad de cobro de las tarifas por fracciones de cuartos de hora.

El Decreto Distrital 1 de 2005 fijó el porcentaje de actualización de las tarifas de parqueaderos públicos para la vigencia de 2005. Dicho porcentaje podría ser actualizado hasta en un 5,5%, utilizando como base la última tarifa autorizada por el respectivo Alcalde Local. El 29 de diciembre de 2005, mediante el Decreto Distrital 477 de 2005, se modificó el artículo 1 del Decreto Distrital 1 de 2005, que prorrogó hasta el 31 de marzo de 2006 la vigencia de las tarifas actualizadas en 2005.

El Decreto Distrital 115 de 2006 definió la tarifa máxima en los aparcaderos construidos en el suelo o en el subsuelo de los locales o predios urbanos destinados al arrendamiento de espacios para estacionar y cuidar vehículos fuera de vía en el Distrito Capital en \$ 1.300 cuarto de hora o fracción, donde se incluía el valor de los impuestos y costos administrativos. La vigencia de dicha tarifa sería hasta el 31 de enero de 2008.

Sin embargo, el 31 de enero de 2008, mediante el Decreto Distrital 019 de 2008, se prorrogaba la vigencia de la tarifa hasta el 31 de enero de 2009. En el artículo 2 del mencionado decreto también se establecía que, cuando el servicio sea prestado en las zonas aprobadas como cuota de diferentes usos urbanos por personas naturales o jurídicas cuyo objeto comercial contemple la prestación del servicio de estacionamiento, la tarifa cobrada no podría ser mayor al 50% de la máxima establecida por el Decreto Distrital 115 de 2006.

El 29 de diciembre de 2008 entró en vigencia el Acuerdo 356 del Concejo de Bogotá D.C. En este documento se establecía que la tarifa de parqueaderos en Bogotá se cobraría por minutos y daba un plazo de seis meses a las Secretarías Distritales de Movilidad y de Planeación para fijar el tope máximo de cobro, que tuviera en cuenta factores que dependieran de las características físicas del estacionamiento donde se prestase el servicio.

Mientras se cumplía el plazo fijado por el Acuerdo 356 de 2008, el Decreto 032 de 2009 prorrogó de nuevo la vigencia de la tarifa máxima establecida en el Decreto 115 de 2006 hasta el 30 de junio de 2009 o hasta que las Secretarías Distritales de Movilidad y de Planeación fijaran el tope máximo de cobro.



La reglamentación del Acuerdo 356 de 2008 se dió el 30 de junio de 2009 mediante el Decreto Distrital 268 de 2009. En este decreto se reconocieron tres niveles de servicio: 1. En altura o subterráneo; 2. A nivel con piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada y, 3. A nivel con pisos en afirmado o césped y los asociados a un uso. Adicionalmente la norma estableció el *Factor de Demanda Zonal* con valores entre 1 y 0,8 dependiendo de la localidad, y dos tipos de vehículos: automóviles, camperos, camionetas, vehículos pesados en la primera categoría y motocicletas en la segunda. El Valor Máximo por Minuto (VMPM) se establece de la multiplicación del Costo Máximo por Minuto (CMPM) por los factores de demanda zonal, de tipo de vehículo y de nivel de servicio. También estableció una tabla de 12 tarifas máximas por minuto, basándose en un cálculo de costo máximo por minuto de \$87 que resulta de la división de \$1.300 (valor del cuarto de hora según Decreto 115 de 2006) entre 15 minutos.

A finales de 2010, mediante el Decreto Distrital 550, se hizo una actualización del valor máximo por minuto de \$87 establecida en el Decreto 268 de 2009. Para la actualización se utilizó el aumento del IPC de los años 2006 (4,48%) y 2007 (5,69%), quedando el valor de la tarifa máxima en \$ 95 por minuto.

Desde 2010, no se han presentado cambios tarifarios para el parqueadero fuera de vía en la ciudad, por lo que la tarifa del Decreto Distrital 550 ha tenido una vigencia superior a cinco años. Esto ha generado las condiciones adversas enunciadas en la parte introductoria de esta exposición de motivos.

Luego, el Concejo Distrital mediante el Acuerdo 645 de 2016, el cual adopta el Plan de Desarrollo Distrital 2016-2020, en el artículo 76 le concede al gobierno distrital la facultad de definir y actualizar la metodología para establecer las tarifas de estacionamiento fuera de vía en el Distrito Capital y de igual manera, dispuso que el gobierno distrital reglamentara la metodología para establecer el cupo límite de los parqueaderos y los cupos mínimos para bicicletas, motos y vehículos de carga.

Este mismo artículo dispone que hasta tanto el Gobierno Distrital actualice la nueva metodología y fije la tarifa máxima para los aparcaderos y/o estacionamientos de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo, se continuará aplicando la metodología establecida en el artículo 2 del Acuerdo 356 de 2008. Así las cosas, una vez entre en vigencia el presente Decreto, es claro que la disposición contenida en el artículo 2 del Acuerdo 356 de 2008 quedará derogada de acuerdo a la condición impuesta en artículo 76 del Acuerdo 645 de 2016.

El presente proyecto de decreto busca actualizar la metodología para establecer las tarifas para el estacionamiento fuera de vía en el Distrito Capital y en consecuencia fijar la tarifa máxima para los aparcaderos y/o estacionamientos en el mismo. Para ello, se consideró necesario suprimir la tarifa diferenciada de los parqueaderos Asociados a un uso; toda vez que anteriormente el artículo 2 del Decreto Distrital 356 de 2008, establecía las características de los estacionamientos asociados a un uso dentro del factor del nivel de servicio donde se encontraban enmarcadas los estacionamientos cuyas características eran a nivel, pisos en afirmado o césped, permitiendo solamente un tope sobre la escala de tarifas de 0,5, lo cual no se justificaba, ya que no se estaban contemplando las características físicas reales del estacionamiento Asociado a un uso, que muchas veces ofrecía una buena calidad en el servicio y cumplía con características similares o iguales a las ofrecidas por los demás estacionamientos que sí estaban autorizados para cobrar el tope máximo de las tarifas, esto es, 1.0. En este orden de



ideas, se hace necesario fijar una tarifa que atienda más a los principios de Equidad, observando las características reales del estacionamiento, independientemente si se encuentran asociados a un uso o no.

Otro componente importante para fijar la tarifa es el factor de la demanda zonal, definido como el factor de demanda por la ubicación del estacionamiento. Este factor de demanda será definido por la Secretaría Distrital de Planeación y fluctuará entre 0.5 y 1.0, calculado a partir de las Zonas Normativas por Demanda de Estacionamiento definidas en el POT (Decreto 190 de 2004), área de actividad en la que se localiza y estrato del sector.

En la circular 001 de 2011, expedida el 14 de enero de 2011 se manifiesta que el Decreto Distrital 268 de 2009 previó en el parágrafo 4 de su artículo 1, *"que los estacionamientos que ya cobraban de manera legal, es decir, previo registro ante la alcaldía local antes del 1 de julio de 2009, la tarifa máxima de \$1300 pesos por cuarto de hora, si esta superaba la que correspondería a dicho parqueadero aplicando los criterios de infraestructura y factor de demanda, podrían mantener la de mayor precio, es decir la que venían cobrando por valor de \$1300 por cuarto de hora, pero deberían empezar a liquidarla por minutos.* Esto es, que si ya se tenía registrada en legal forma la tarifa de \$1300, pero al aplicar los criterios infraestructura, y factor de demanda les arroja como resultado una tarifa inferior a los \$87 pesos por minutos, estos parqueaderos podrían seguir cobrando los \$87 pesos por minuto. Caso contrario ocurría con los estacionamientos que no tenían registrada en legal forma ante la alcaldía local dicha tarifa antes del 1 de julio de 2009, y que la continuaron siguieron cobrando, no podían mantenerla, sino reducirla a la que resultare de la aplicación de las variables infraestructura y factor de demanda.

Así mismo, el Decreto distrital 550 de 2010, mantuvo la garantía mencionada anteriormente, por lo que ese grupo de estacionamientos, los que ya tenían registrada la tarifa superior, podían aplicar la nueva tarifa máxima hasta \$95 pesos por minuto, independientemente de sus condiciones de infraestructura y factor de demanda. Sin embargo, esta garantía solo aplica solo si dichas tarifas fueron registradas en su oportunidad, ante la correspondiente alcaldía local, es decir, antes del 1 de julio de 2009, dando especial alcance al principio de lealtad procesal.

Por las razones anteriormente expuestas, la Secretaria Distrital de Movilidad considera importante continuar con dicha política pública.

Ahora bien, teniendo en cuenta que en la actualidad algunas entidades del Distrito tienen contratos de concesión vigentes cuya destinación es el uso de parqueadero, en los cuales se regula lo correspondiente a la tarifa de los concesionarios.

En virtud de estos contratos celebrados con entidades del Distrito, en materia de tarifas de parqueaderos se permite que el concesionario cobre a los usuarios una tarifa de acuerdo con las políticas de mercadeo y comercialización, establecidas por el concesionario, cumpliendo con el Decreto 423 de 1995 que establece el régimen de libertad vigilada para las tarifas de parqueaderos públicos de Bogotá D.C., o las normas que lo modifiquen, aclaren o complementen.



Por lo anterior, es evidente que la excepción contemplada en el artículo 7° del presente Decreto encuentra su sustento en el hecho de que no es posible que la Administración Distrital mediante un Acto Administrativo de carácter general y unilateral afecte las condiciones contractuales previamente establecidas.

Al ser el contrato un acuerdo de voluntades, cuya esencia misma es la bilateralidad, debe garantizarse los derechos adquiridos, pues de lo contrario se estaría vulnerando el principio del Derecho de pacta sunt servanda «lo pactado obliga», que expresa que toda convención debe ser fielmente cumplida por las partes de acuerdo con lo pactado.

Por lo expuesto, se considera necesario incluir la excepción consagrada en el artículo 7° del presente Decreto, toda vez que está encaminada a proteger las reglas fijadas en los contratos de concesión de los cuales hace parte la Administración Distrital.

Por último, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, el proyecto de decreto fue publicado el día 31 de marzo de 2017 y hasta el 3 de abril de 2017 en la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad, con el fin de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas. Sin embargo, a la fecha no se recibieron comentarios al proyecto de decreto.

3 TARIFA DE ESTACIONAMIENTO COMO INSTRUMENTO DE GESTIÓN DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE

La demanda de estacionamientos puede ser gestionada de una manera efectiva por medio de diferentes tipos de intervenciones en las políticas de las ciudades. Esto incluye control en el número de estacionamientos ofrecidos, de su distribución espacial, regulación de las tarifas de estacionamiento, tiempos máximos de permanencia, permisos de estacionamientos residenciales, impuestos por estacionamiento y cobro por provisión de estacionamientos a empleados, entre otros (Shifan y Burd-Eden 2000).

Las políticas de estacionamientos, como instrumento de gestión de la demanda¹, pueden ser usadas para inducir un cambio modal del vehículo privado a modos más sostenibles. Adicionalmente, las políticas de estacionamientos pueden tener también otros efectos en los patrones de viajes, como: cambios de localización del estacionamiento, cambios del destino de viaje, cambio de la hora del viaje, cambio de actividad o cancelación del viaje (Feeney 1988).

Por otro lado, las políticas tarifarias tienen incidencia directa en diferentes aspectos de los esquemas de gestión de estacionamientos, en particular ayudan a: i) regular la oferta de estacionamiento existente, ii)

¹ Se entiende por Gestión de la Demanda el conjunto de políticas y estrategias encaminadas a modificar la demanda de vehículo particular con el fin de disminuir sus externalidades negativas.



ajustar la oferta de estacionamientos, y iii) modificar la demanda de estacionamientos, pues al impactar los niveles de ingreso de los oferentes del servicio de parqueadero, afectan, positiva o negativamente, las decisiones de ubicación, cantidad y calidad de oferta de cupos de estacionamiento.

Con base en estas ideas, se debe procurar un esquema tarifario que cumpla de manera simultánea con los siguientes propósitos: i) garantizar la prestación del servicio de parqueadero en condiciones de seguridad y calidad, ii) permitir la oferta de servicio de parqueaderos en condiciones aceptables de rentabilidad, iii) fijar una tarifa que incentive el uso adecuado del suelo y iv) desincentivar el uso indiscriminado del vehículo motorizado privado.

4 OFERTA Y DEMANDA DE ESTACIONAMIENTOS EN BOGOTÁ D.C.

En lo que se refiere a la demanda de estacionamientos, en los años en que ha estado congelada la tarifa (2011-2016) el parque automotor de vehículos privados tipo automóvil registrado en la ciudad se ha incrementado de 1.184.387 a 1.567.155 unidades², un aumento de 382.768 vehículos privados tipo automóvil que representan el 32%. Por otro lado, las motocicletas han pasado de 269.461 a 449.283 en el mismo período, lo que representa un aumento de 179.822 unidades o un 66,7% respecto al año base (2011).

Para el mismo período, las proyecciones del DANE indican que la población de Bogotá aumentó de 7.467.804 a 7.878.783, un 5,2% o 410.979 residentes más. Como se puede ver, el parque automotor registrado, considerando tanto automóviles como motocicletas está aumentando a una tasa mayor que el aumento de la población.

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2015, en Bogotá se realizan 2,4 millones de viajes en vehículo motorizado privado – automóviles y motos – cada día, que representan el 15,9% de los viajes.

En lo que se refiere a la oferta, el inventario de la Secretaría Distrital de Movilidad de 2016 registra una oferta total de 2.108 establecimientos de parqueadero fuera de vía de acceso público, los cuales ofrecen aproximadamente 189.800 cajones de estacionamiento.

Dado que los aparcaderos constituyen una demanda derivada de alguna de actividad económica, su ubicación está generalmente asociada a la concentración de actividades económicas, razón por la que los centros económicos funcionan como atractores para puntos de estacionamiento.

Teniendo en cuenta que la oferta de parqueaderos tiende a aumentar a medida que la actividad económica se concentra, es de esperar que la localización de los estacionamientos públicos fuera de vía coincida con las principales centralidades de la ciudad. Esto se evidencia al revisar la distribución de los parqueaderos por localidad, en donde se encuentra una concentración en las localidades donde está ubicada la principal actividad económica. En las localidades de Chapinero, Santa Fe, Los Mártires y

² RDA (Registro Distrital de Automotores).



Usaquén se ubica el 46% de los parqueaderos fuera de vía de Bogotá. En la Tabla 1 se muestra la distribución de parqueaderos por localidad.

Tabla 1. Número de establecimientos de parqueaderos por localidad 2016

Localidad	Número de Parqueaderos	% del total
Chapinero	356	16,89%
Santa Fe	245	11,62%
Los Mártires	189	8,97%
Usaquén	181	8,59%
Teusaquillo	127	6,02%
Barrios Unidos	127	6,02%
Fontibón	122	5,79%
Kennedy	104	4,93%
Suba	103	4,89%
Puente Aranda	89	4,22%
Engativá	86	4,08%
Candelaria	78	3,70%
Antonio Narino	67	3,18%
San Cristóbal	54	2,56%
Bosa	51	2,42%
Ciudad Bolívar	49	2,32%
Usme	28	1,33%
Tunjuelito	26	1,23%
Rafael Uribe Uribe	26	1,23%
Sumapaz	0	0,00%
TOTAL	2,108	100%

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

En lo que respecta a los cupos de estacionamiento, se encuentra que las principales localidades son Chapinero, Fontibón, Usaquén y Suba. Estas cuatro localidades concentran el 40% del total de cupos de la ciudad. A continuación se muestra el número de cupos por cada localidad.

Tabla 2. Número de cupos de estacionamiento por localidad 2016

Localidad	Número de Cupos	% del total
-----------	-----------------	-------------



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

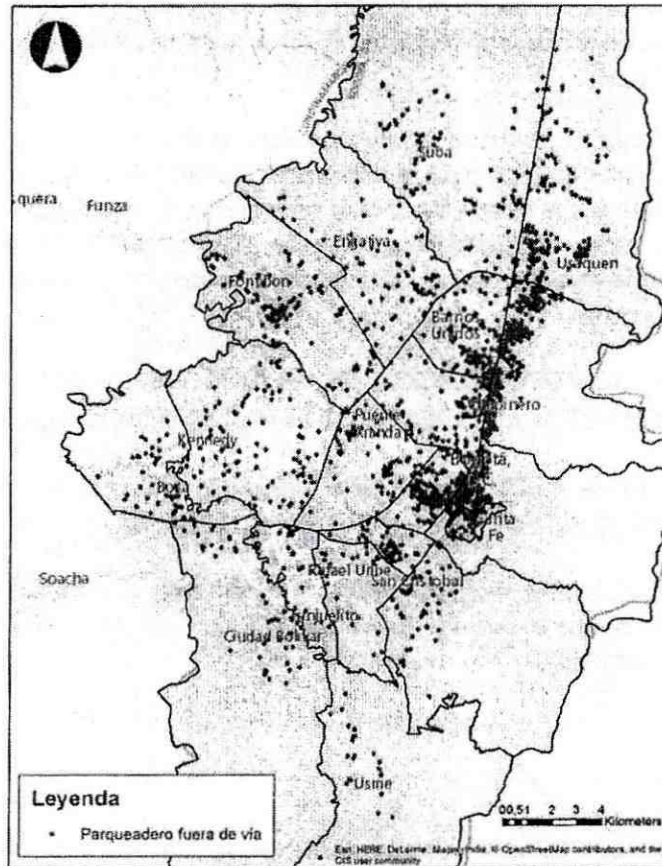
Chapinero	23.076	12,16%
Usaquén	20.214	10,65%
Fontibón	19.053	10,04%
Kennedy	15.733	8,29%
Suba	15.127	7,97%
Teusaquillo	13.262	6,99%
Barrios Unidos	13.174	6,94%
Santa Fe	12.659	6,67%
Los Mártires	11.572	6,10%
Engativá	11.327	5,97%
Puente Aranda	10.924	5,76%
Antonio Nariño	4.887	2,57%
Candelaria	4.103	2,16%
Bosa	3.659	1,93%
Usme	3.574	1,88%
Ciudad Bolívar	2.649	1,40%
San Cristóbal	2.298	1,21%
Tunjuelito	1.534	0,81%
Rafael Uribe Uribe	974	0,51%
Sumapaz	0	0,00%
Total	189.799	

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

A continuación, se presenta la distribución espacial de los parqueaderos, evidenciándose una alta concentración de los parqueaderos en el eje oriental y el centro de la ciudad, en donde justamente se encuentra ubicada de manera mayoritaria la actividad económica.



Mapa 1. Parqueaderos fuera de vía por red de centralidades en 2016, Bogotá D.C.



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

4.1 OFERTA DE ESTACIONAMIENTOS ASOCIADOS A UN USO

A razón de que el marco tarifario de parqueaderos vigente en Bogotá, definido por el Decreto 550 de 2010, establece una tarifa menor para los estacionamientos asociados a un uso, resulta importante conocer la oferta de este tipo de parqueaderos con el fin de delimitar el impacto de esta medida. A continuación, se realiza la caracterización de dicha oferta, tomando como base el inventario de parqueaderos de la Secretaría Distrital de Movilidad, actualizado a enero de 2017.

En lo que respecta a la oferta de estacionamientos asociados a un uso, en el inventario de estacionamientos se observa que estos cuentan con una oferta de 54.414 cupos aproximadamente, que representan el 28% de la oferta total de cupos de Bogotá. Esto ocurre pese a que este tipo de estacionamientos son únicamente el 3,5% del total de establecimientos de parqueaderos registrados. Es



evidente que los parqueaderos asociados a un uso registran una mayor oferta de cupos por cada parqueadero, en comparación con los parqueaderos que no se encuentran asociados a un uso. En promedio, los parqueaderos independientes tienen 67 cupos, mientras que los parqueaderos asociados a un uso registran 859 cupos.

Adicionalmente, 18 centros comerciales registran una oferta de más de 1.000 cupos cada uno, de los cuales 9 cuentan con más de 2.000 cupos, encontrándose así dentro de los más grandes de la ciudad. Esto tiene el agravante de que dichos centros comerciales presentan un alto impacto sobre la movilidad de sus zonas de influencia, principalmente por las colas generadas por los usuarios de automóvil al ingresar a los estacionamientos, y que usualmente se encuentran ubicados en las áreas más congestionadas de la ciudad.

5 PROPUESTA DE ACTUALIZACIÓN DE METODOLOGÍA PARA ESTABLECER LA TARIFA MÁXIMA DE APARCADEROS Y/O ESTACIONAMIENTOS

5.1 FÓRMULA PARA ESTIMAR LA TARIFA MÁXIMA DE COBRO POR MINUTO DE APARCADEROS Y/O ESTACIONAMIENTOS FUERA DE VÍA

El valor máximo por minuto (VMPPM) se estimará según lo establecido en la fórmula (1) en función de la demanda de la zona, del tipo de vehículo, el nivel de servicio del estacionamiento y el costo por minuto, como se presenta a continuación:

$$TMPM = FDZ \times FTV \times FNS \times CPM (1)$$

Donde,

Tabla 2. Definición de los factores de cálculo de la tarifa de estacionamiento fuera de vía por minuto

PARÁMETRO	DEFINICIÓN
VMPPM	Valor Máxima Por Minuto: Es el valor máximo que puede cobrarse al usuario de estacionamiento por minuto.
FDZ	Factor de Demanda Zonal: Es el factor de demanda por la ubicación del estacionamiento dependiendo de la zona en la cual se encuentra ubicado y fluctuará entre 0.5 y 1.0 a partir de la demanda del sector, el estrato social y la actividad del sector.
FTV	Factor por Tipo de Vehículo: Factor que fluctuará, entre 0.1 y 1.0, el cual se ajustará al cobro por el tipo de vehículo que sea estacionado. (Buses, camiones, busetas, autos, camionetas, motocicletas y bicicletas)
FNS	Factor por Nivel de Servicio: Factor asociado con las características físicas del estacionamiento que puede fluctuar entre 0.5 y 1.
CPM	Costo Máximo Por Minuto: Es el costo máximo autorizado por minuto.



5.2 FACTOR DE NIVEL DE SERVICIO (FNS)

El Factor de Nivel de Servicio (FNS) permanece igual al definido en el Acuerdo 356 de 2008, exceptuando la tarifa diferenciada para los estacionamientos asociados a un uso, como se presenta en la Tabla 3 a continuación.

Tabla 3. Factor de Nivel de Servicio (FNS)

CARACTERÍSTICAS DEL ESTACIONAMIENTO	FACTOR DE NIVEL DE SERVICIO (FNS)
En altura o subterráneo con dos o más niveles	1.0
Subterráneo, un solo nivel y 50 cupos o más	0.9
Subterráneo, un solo nivel y con menos de 50 cupos	0.8
A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada, y con 50 cupos o más	0.7
A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada, y con menos de 50 cupos	0.6
A nivel, pisos en afirmado o césped	0.5

Fuente: Elaboración propia

En la metodología previamente definida en el Acuerdo 356 de 2008, se asignaba un factor de nivel de servicio (FNS) de 0.5 a los estacionamientos asociados a un uso, independiente de sus características físicas, es decir, que todos los estacionamientos asociados a un uso tenían una tarifa igual o menor que el resto de los estacionamientos. En la presente actualización de la metodología se suprime la tarifa diferenciada para los estacionamientos asociados a un uso, considerando que:

- El nivel de servicio de un estacionamiento no está asociado al uso del establecimiento sino a la calidad del servicio prestado.
- Los estacionamientos asociados a un uso ofertan aproximadamente 54.400 cupos de parqueadero acceso público que corresponden al 28% de la oferta total de cupos de Bogotá. Es decir, estos estacionamientos son altamente representativos dentro de la oferta total, por lo que la tarifa que se les aplique tiene un alto impacto sobre la oferta y la demanda de los estacionamientos ubicados fuera de vía.
- Los estacionamientos asociados a un uso suelen ser atractores importantes de viaje, suelen ubicarse en las zonas de alta demanda y por ende su operación tiene un alto impacto sobre el tráfico, representado en las largas colas de vehículos que se generan sobre las vías aledañas al ingreso de estos establecimientos. Incluso, en algunas zonas que tienen una oferta adecuada de estacionamientos fuera de vía, la demanda se concentra en los estacionamientos asociados a un uso debido a que la tarifa es menor que la de los otros parqueaderos, de manera que se genera



una mayor congestión por parte de los vehículos que están buscando un lugar para estacionarse.

- Asociar el factor de nivel de servicio al uso del establecimiento no fomenta una mejora en la calidad de servicio de estos estacionamientos, ya que se les impone la misma tarifa que los estacionamientos con piso afirmado o césped y no se incentiva que aumenten su calidad con piso en concreto, estacionamiento subterráneo o alta oferta de cupos.
- La tarifa reducida que se aplica a este tipo de estacionamientos resulta ineficiente en tanto que genera un desequilibrio entre la oferta y la demanda de los estacionamientos fuera de vía y produce un impacto negativo sobre la movilidad de la ciudad. En términos de política pública, el hecho de que se reduzca el costo de estos parqueaderos resulta inadecuado, toda vez que se abarata y facilita el uso del automóvil, lo cual está en contravía de la promoción de los modos de transporte sostenibles.

5.3 FACTOR DE DEMANDA ZONAL (FDZ)

El Factor de Demanda Zonal (FDZ) por localidad permanece igual que el definido en el Decreto 268 de 2009, tal como se presenta a continuación en la Tabla 4.

Tabla 4. Factor de Demanda Zonal (FDZ)

LOCALIDAD	FACTOR DE DEMANDA ZONAL	EXCEPCIONES
Usaquén	1	Las UPZ San Cristóbal Norte, Verbenal, Toberín se considerarán demanda zonal 0.8.
Chapinero	1	
Santa Fe	1	
San Cristóbal	0.8	
Usme	0.8	
Tunjuelito	0.8	
Bosa	0.8	
Kennedy	0.8	
Fontibón	0.8	Las UPZ Modelia y Ciudad Salitre Occidental corresponderán a demanda zonal 1, así como los estacionamientos situados en el Aeropuerto El Dorado.
Engativá	0.8	Las UPZ Santa Cecilia y Jardín Botánico corresponderán a demanda zonal 1.
Suba	1	Las UPZ Suba, Britalia, Prado, Rincón y Tibabuyes corresponderán a demanda zonal 0.8.
Barrios Unidos	1	
Teusaquillo	1	
Los Mártires	1	
Antonio Nariño	1	La UPZ Ciudad Jardín corresponderá a demanda 0.8.
Puente Aranda	0.8	Las UPZ Zona Industrial y Puente Aranda corresponderán a demanda 1.



LOCALIDAD	FACTOR DE DEMANDA ZONAL	EXCEPCIONES
Candelaria	1	
Rafael Uribe Uribe	0.8	
Ciudad Bolívar	0.8	
Sumapaz	0.8	

Fuente: Elaboración propia

5.4 FACTOR POR TIPO DE VEHÍCULO (FTV)

El Factor por Tipo de Vehículo (FTV) permanece constante al utilizado en la metodología vigente, que es igual al que se encuentra en la siguiente tabla:

Tabla 5. Factor por tipo de vehículo (FTV)

TIPO DE VEHÍCULO	FACTOR POR TIPO DE VEHÍCULO (FTV)
Automóviles, camperos, camionetas, vehículos pesados	1
Motocicletas	0.7

Fuente: Elaboración propia

5.5 COSTO MÁXIMO POR MINUTO (CMPM)

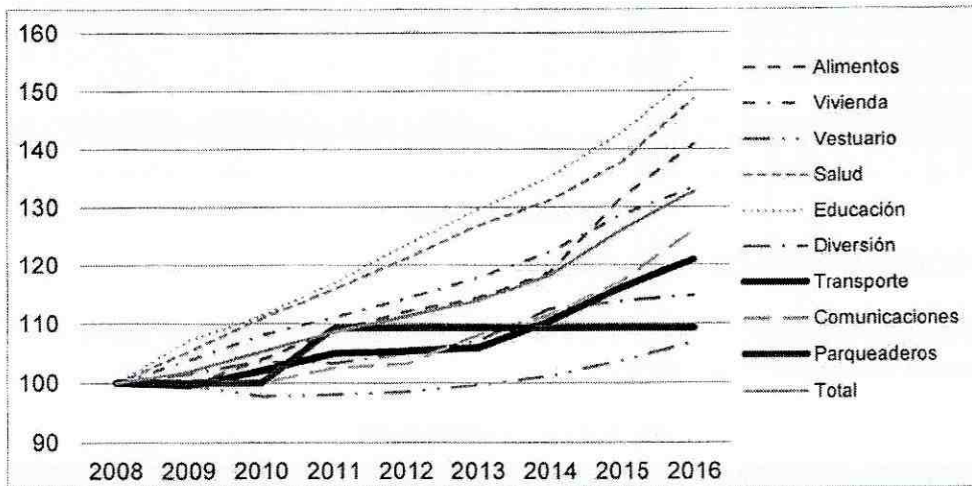
En los cinco años comprendidos entre 2011 y 2015, el costo de vida, según el DANE, ha aumentado un 19,9%³, mientras el costo de parquear un automóvil no ha crecido, incentivándose así el uso excesivo de vehículos particulares. Este congelamiento tarifario ha creado una distorsión del precio del servicio de estacionamiento público frente a los demás precios de la economía, como se puede apreciar en el Gráfico 1. Nótese que con la actualización realizada a finales de 2010 (Decreto 550 de 2010), el costo relativo del servicio de parqueadero frente a los demás bienes de la economía se mantuvo en niveles de 2008, para posteriormente rezagarse en su crecimiento.

³ Con una inflación proyectada de 5,5% para el 2016, en el 2017 el costo de vida será 26,4% superior a aquel que se registró en 2011.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Gráfico 1 Evolución de precios por grupos de bienes y servicios (2008=100) para Bogotá D.C.



Fuente: Elaboración propia con base en el IPC para Bogotá D.C. dado por el DANE

La distorsión del precio respecto a los demás bienes de la economía le resta efectividad a la tarifa como instrumento de política pública al abaratar un costo asociado al uso del vehículo yendo en contravía del objetivo de racionalizar su uso.

Se debe recordar que, según el artículo 3 del Decreto 115 de 2006, la regulación tarifaria fue concebida con los objetivos de:

- Propiciar la disminución del uso del automóvil privado en zonas de congestión.
- Mejorar y hacer intensivo el aprovechamiento del suelo por parte de esta actividad.
- Consolidar y promover el uso de transporte intermodal en el sistema de movilidad de la ciudad.
- Evitar y controlar cualquier abuso que personas o empresas hagan de sus eventuales posiciones dominantes o de poder de mercado.
- Otorgar seguridad jurídica para la operación del negocio.
- Mejorar la gestión operacional de la red vial y del subsistema de transporte, con el fin de optimizar su utilización.

En respuesta a esta desactualización y con el fin de recuperar la política tarifaria como un instrumento de gestión de la demanda de transporte, se propone un costo máximo por minuto (CMPM) de \$105 pesos por minuto que recoge el aumento del costo de vida acumulado en el periodo 2014-2015, reflejado por el IPC acumulado del periodo, a saber 10,7%.

5.6 VALOR MÁXIMO POR MINUTO (VMPPM)

Con base en el costo máximo por minuto (CMPM), el factor por tipo de vehículo (FTV), el factor de demanda zonal por localidad (FDZ) y el factor de nivel de servicio (FNS) se estima en la Tabla 6 la tarifa



máxima por minuto (VMPM) que corresponde a la tarifa máxima que podrá ser cobrada a los usuarios por el servicio de estacionamiento.

Tabla 6. Valor máxima por minuto (VMPM)

VEHÍCULO	FACTOR DE DEMANDA ZONAL	NIVEL DE SERVICIO	TARIFA MÁXIMA POR MINUTO (\$) (2017)
Automóviles, camperos, camionetas, vehículos pesados	1	En altura o subterráneo.	\$105
		A nivel. Piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada.	\$74
		A nivel, pisos en afirmado o césped	\$53
	0,8	En altura o subterráneo.	\$84
		A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada.	\$59
		A nivel, pisos en afirmado o césped	\$42
Motocicletas	1	En altura o subterráneo.	\$74
		A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada.	\$52
		A nivel pisos en afirmado o césped y los asociados a un uso.	\$37
	0,8	En altura o subterráneo	\$59
		A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada.	\$41
		A nivel, pisos en afirmado o césped	\$30
Bicicletas	1	En altura o subterráneo.	\$10
		A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada.	\$10
		A nivel pisos en afirmado o césped y los asociados a un uso.	\$10
	0,8	En altura o subterráneo	\$10
		A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada.	\$10
		A nivel, pisos en afirmado o césped	\$10

Fuente: Elaboración propia

Como se observa en la Tabla 6 la tarifa máximo por minuto de estacionamiento para bicicletas continuará siendo de 10 pesos por minuto en cualquier zona y nivel de servicio, en línea con los programas y políticas del Plan Maestro de Movilidad (PMM), orientados a priorizar el uso de medios de transporte sostenibles como la bicicleta.

Por otro lado, el valor máximo por minuto (VMPM) corresponde a la tarifa al usuario del estacionamiento y por lo tanto ya incluyen el IVA, demás impuestos y costos administrativos que el servicio conlleva. En ningún caso un establecimiento que preste el servicio de estacionamiento podrá cobrar a un usuario una tarifa más alta que la establecida en la Tabla 6.

Por último, es de mencionar que los establecimientos que prestan el servicio de estacionamientos podrán adoptar esquemas tarifarios que reflejen un valor por minuto menor a los máximos establecidos en la



Tabla 6, como la tarifa diaria, las mensualidades, anualidades u otros, que serán aplicables siempre que sean iguales o inferiores al resultado de aplicar el valor máxima por minuto (VMPM) al tiempo de permanencia en minutos.

6 CONCLUSIONES

- La tarifa diferenciada para los parqueaderos asociados a un uso se excluye de la metodología para establecer las tarifas de estacionamiento fuera de vía en el Distrito Capital, toda vez que esto afecta a aproximadamente el 28% de la oferta en cupos de Bogotá, y que dicha discriminación tarifaria está generando un uso ineficiente de los estacionamientos, lo cual a su vez tiene un impacto negativo en la movilidad de algunas zonas de la ciudad.
- El aumento de tarifas respecto a las tarifas vigentes busca dar cumplimiento a la política de movilidad distrital, en el sentido de priorizar los modos de transporte más sostenibles. En razón a lo anterior, la tarifa para bicicletas seguirá siendo la definida en el Decreto 550 de 2010, significando una reducción en términos reales, si se pondera con el aumento del costo de vida.
- El atraso en la actualización de tarifas ha generado una distorsión del precio de parqueaderos respecto a otros bienes y servicios en la economía. En particular, respecto al costo de la mano de obra y el valor del terreno. Esta distorsión, que se traduce en un abaratamiento de un servicio consumido como consecuencia del uso del vehículo particular, estaba llevando a decisiones sub-óptimas en la elección del medio de transporte. La corrección de la distorsión pretende, entonces, que el precio relativo del parqueadero respecto a los demás bienes de la economía sea similar al que tenía en 2011 y esto lleve a un uso más racional del vehículo privado, devolviendo a la estructura tarifaria su papel instrumental en la gestión de la demanda de transporte con el fin de disminuir los problemas de congestión, contaminación, accidentalidad y demás externalidades negativas asociadas a un uso no racional del automóvil privado.
- La actualización tarifaria también busca que la oferta de parqueaderos mejore su nivel de servicio al poder cumplir plenamente con los todos los gastos asociados a la prestación del servicio.
- El valor máximo por minuto (VMPM) a cobrar en Bogotá, en zonas de alta demanda, es de \$105 pesos para vehículo, \$74 pesos para motocicletas y \$10 pesos para bicicletas.





7 RECOMENDACIÓN DE SUSCRIPCIÓN

Teniendo en cuenta tanto la competencia del Alcalde Mayor y en uso de sus facultades y atribuciones de orden constitucional y legal y en especial de las conferidas por los numerales 1 y 4 del artículo 38, el artículo 40 del Decreto Ley 1421 de 1993, el artículo 76 del Acuerdo Distrital 645 de 2016 y la justificación fáctica de la propuesta, se presenta y recomienda para su suscripción, el proyecto de decreto anexo "Por medio del cual se actualiza la metodología para establecer las tarifas para el estacionamiento fuera de vía, se fija la tarifa máxima para los aparcaderos y/o estacionamientos en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"

JUAN PABLO BOCAREJO SUESCÚN
Secretario Distrital de Movilidad

CAROLINA POMBO RIVERA
Directora de Asuntos Legales - SDM

ANDRÉS ORTIZ GÓMEZ
Secretario Distrital de Planeación

CAMILO CARDONA CASIS
Subsecretario Jurídico - SDP

MIGUEL URIBE TURBAY
Secretario Distrital de Gobierno

ADRIANA LUCÍA JIMÉNEZ RODRÍGUEZ
Directora Oficina Jurídica - SDG

- Aprobó: Andrés Felipe Archila Téllez - Subsecretario de Política Sectorial - SDM *AA 108/11*
- Revisó: Paulo Andrés Rincón Garay - Asesor de Dirección de Asuntos Legales - SDM *132*
- Ingríd Joanna Portilla Galindo - Directora de Estudios Sectoriales y de Servicios - SDM *(e) 142/11*
- Miguel Henao Henao - Director de Análisis y Conceptos Jurídicos - SDP *14/11*
- Revisó y proyectó: María Angélica Pérez - Asesor de Despacho - SDM *14/11*
- Proyectó: Diana María del Pilar Fernández Cortes - Contratista DAL - SDM *14/11*