

SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD
DIRECCIÓN DE INTELIGENCIA PARA LA MOVILIDAD
DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD
SUBDIRECCIÓN DE TRANSPORTE PRIVADO

**ESTUDIO TÉCNICO PARA LA ESTRUCTURACIÓN DEL RÉGIMEN TARIFARIO EN
LOS SERVICIOS DE ESTACIONAMIENTO FUERA DE VÍA Y EN VÍA**

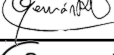
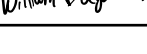
STPR-DTS-001-2026

BOGOTÁ D.C., ENERO 2026

SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD
DIRECCIÓN DE INTELIGENCIA PARA LA MOVILIDAD
DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD
SUBDIRECCIÓN DE TRANSPORTE PRIVADO

**ESTUDIO TÉCNICO PARA LA ESTRUCTURACIÓN DEL RÉGIMEN TARIFARIO EN LOS
SERVICIOS DE ESTACIONAMIENTO FUERA DE VÍA Y EN VÍA**

STPR-DTS-001-2026

Aprobó	Nicolas Adolfo Correal Huertas	Subsecretario de Política de Movilidad	
Aprobó	Valentina Acuña Garcia	Directora de Planeación de la Movilidad	
Aprobó	Rafael Unda Vanegas	Director de Inteligencia para la Movilidad	
Revisó	Sandra Rodríguez Castañeda	Subdirectora de Transporte Privado	
Elaboró	Natalia Barbosa Rodríguez	Subsecretaría de Gestión de la Movilidad	
Elaboró	Sandra Raquel Vega Reyes	Dirección de Inteligencia para la Movilidad	
Elaboró	Germán Rodríguez Valbuena	Dirección de Planeación de la Movilidad	
Elaboró	Fanny Bertossi	Subsecretaría de Política de Movilidad	
Elaboró	Jorge Luis Pérez Reyes	Subdirección de Transporte Privado	
Elaboró	William Eduardo Delgado Riascos	Subdirección de Transporte Privado	

BOGOTÁ D.C., ENERO 2026

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	5
2. OBJETIVOS	6
3. CONTEXTO DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE LA CIUDAD	6
3.1. INDICADORES CLAVE ASOCIADOS A LOS VEHÍCULOS PARTICULARES MOTORIZADOS EN BOGOTÁ	7
3.2. ESTACIONAMIENTO FUERA DE VÍA	12
3.2.1. Contexto normativo	13
3.2.2. Marco estratégico	17
3.2.3. Justificación técnica	18
3.2.3.1. Caracterización de la oferta y demanda de los estacionamientos fuera de vía en Bogotá	19
3.2.3.2. Tarifas como instrumento de gestión de la demanda de transporte privado	22
3.2.4. Justificación económica	25
3.2.4.1. Estudio panel de tarifas 2024 - 2025	25
3.2.4.1.1. Antecedentes y universo	26
3.2.4.1.2. Diseño muestral	26
3.2.4.1.3. Ponderación y Ajustes para el Análisis	27
3.2.4.1.4. Resultados	29
3.2.4.2. Modificación del factor sello de calidad	31
3.2.4.3. Ajuste del Valor Base	32
3.2.5. Metodología de ajuste tarifario para estacionamiento fuera de vía	33
3.2.5.1. Fórmula de cálculo para el estacionamiento fuera de vía	34
3.2.5.2. Canasta de costos	34
3.2.5.3. Actualización combinada de la canasta de costos y gastos	35
3.3. ESTACIONAMIENTO EN VÍA	36
3.3.1. Contexto Normativo	36
3.3.2. Contexto del Estacionamiento en Vía	39
3.3.3. Diagnóstico del estacionamiento en vía y proyecto de Zonas de Parqueo Pago (ZPP)	41
3.3.3.1. Reorganización y recuperación del espacio público	44
3.3.3.2. Habilitación de segmentos viales para el servicio de estacionamiento en vía	45

3.3.4. Justificación económica	46
3.3.4.1. Metodología para la determinación del valor por minuto a pagar por el usuario del estacionamiento en vía por cajón de EEV	46
3.3.4.2. Comportamiento de la canasta de costos para el EEV	48
3.3.4.3. Actualización tarifaria para el EEV	48
4. PROPUESTA DE ABANICO TARIFARIO	49
4.1. ESTACIONAMIENTO FUERA DE VÍA	49
4.2. ESTACIONAMIENTO EN VÍA	50
4.3. RELACIÓN DE LAS TARIFAS DEL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO EN VÍA CON LAS TARIFAS DE ESTACIONAMIENTO FUERA DE VÍA	50
5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	51

TABLA DE SIGLAS Y ACRÓNIMOS

EFV	Estacionamientos Fuera de Vía
EEV	Estacionamiento en Vía
IPC	Índice de Precios al Consumidor
HMD	Hora de Máxima Demanda
SMMLV	Salario Mínimo Mensual Legal Vigente
IVA	Impuesto al Valor Agregado
VMPPM	Valor Máximo por Minuto
CBPM	Costo Base por Minuto
PMSS	Plan de Movilidad Sostenible y Segura
RDE	Registro Distrital de Estacionamientos
SDG	Secretaría Distrital de Gobierno
SDM	Secretaría Distrital de Movilidad
SIE	Sistema Inteligente de Estacionamientos
UPL	Unidad de Planeamiento Local
ZPP	Zonas de Parqueo Pago

1. INTRODUCCIÓN

El presente estudio busca analizar los diferentes componentes tarifarios de los servicios de estacionamiento que se encuentran implementados en Bogotá: estacionamiento en vía y fuera de vía. Desde la Administración Distrital se ha venido consolidando una política tarifaria en busca de la articulación de estos dos servicios dentro de las estrategias de gestión de la demanda del transporte que orientan la política de movilidad distrital.

Frente al estacionamiento fuera de vía, a partir de la expedición del Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2024-2027 “*Bogotá Camina Segura*”, adoptado mediante el Acuerdo Distrital 927 de 2024, se estableció la meta a la Administración Distrital de establecer un régimen de libertad regulada para los estacionamientos fuera de vía, que se encuentre acorde con las necesidades y condiciones de oferta del servicio en la ciudad. El régimen de libertad regulada fue implementado mediante el Decreto Distrital 041 de 2025 compilado en los artículos 197 a 204 del Decreto Distrital 652 de 2025 por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Movilidad, mostrando resultados positivos en el mercado de estacionamientos, al fomentar la competencia y mejorar la gestión de la demanda del vehículo privado.

Con la implementación del régimen de libertad regulada, la actualización del Valor Máximo Por Minuto se realiza con base en la metodología del Documento Técnico de Soporte No.DPM-DTS-001-2025¹. En el marco de dicha metodología se actualizó la tarifa en el 2025, dejando el Costo Base Por Minuto en \$191, sobre el cual se aplica el Factor por tipo de Vehículo y el Factor por Estrategia de Sellos de Calidad de Ciclo-parqueaderos y obtener así el Valor Máximo por Minuto. Así, considerando el incremento de los costos asociados a la prestación del servicio de estacionamiento, y con ánimo de continuar cumpliendo los objetivos del régimen de libertad regulada, es preciso actualizar la tarifa usando la metodología establecida en los artículos mencionados del Decreto Distrital 652 de 2025.

Esta política tarifaria va en línea con las distintas acciones para la gestión de demanda que se vienen incorporando en la ciudad y con la necesidad de racionalizar el uso del vehículo particular. Esto, teniendo en cuenta que el parque automotor ha registrado un crecimiento constante en los últimos años, lo que hace necesario implementar herramientas para mitigar las externalidades negativas asociadas a su uso, como la contaminación ambiental resultado del uso de combustibles fósiles, la congestión vehicular y la siniestralidad vial.

Así mismo, y a partir de la puesta en marcha del proyecto de estacionamiento en vía en la ciudad mediante las Zonas de Parqueo Pago, es necesario mantener una relación entre ambas tarifas que de manera conjunta permitan la gestión del parqueo de vehículos automotores y

¹

<https://www.simur.gov.co/sites/www.simur.gov.co/files/2025-02-12/biblioteca/20250212-916-dpm-dts-001-2025.pdf>

apunte al uso eficiente de recursos y espacios de ambos tipos de estacionamiento, en línea con la política de estacionamientos.

En consecuencia, este documento presenta un análisis del impacto de la implementación del régimen de libertad regulada en las tarifas de estacionamientos, así como la aplicación de la metodología de actualización de las tarifas máximas autorizadas para los estacionamientos fuera de vía y en vía de la ciudad. De esta manera, la política tarifaria se consolida como un instrumento para la gestión de la demanda del transporte privado y del uso del espacio público.

2. OBJETIVOS

El desarrollo del presente documento, busca:

- Evaluar los impactos de la implementación del régimen de libertad regulada en el mercado de estacionamientos fuera de vía de la ciudad.
- Actualizar las tarifas de los estacionamientos tanto fuera de vía como en vía, basado en metodologías descritas en el Documento Técnico de Soporte No.DPM-DTS-001-2025.
- Fomentar la gestión eficiente de la demanda de transporte privado y del espacio público, a partir de condiciones de tarificación y prestación del servicio articuladas y que contribuya a la sostenibilidad del sistema de transporte de la ciudad.

3. CONTEXTO DEL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS DE LA CIUDAD

De acuerdo con los objetivos presentados, las políticas de estacionamiento forman parte del conjunto de medidas de gestión de la demanda que contribuyen a promover un uso eficiente de los vehículos particulares en Bogotá y a mitigar las externalidades negativas asociadas a su uso como la congestión, la contaminación, la siniestralidad y la ocupación del espacio público.

En este contexto, en esta sección se presentan los principales indicadores de movilidad de vehículos particulares motorizados y las externalidades negativas asociadas a su uso en la ciudad, para luego presentar la estructura actual de los servicios de estacionamiento disponibles en la ciudad. Finalmente, se presentan los contextos normativos, técnicos y económicos para la definición de tarifas del estacionamiento fuera de vía y en vía.

Con respecto al estacionamiento, la Administración Distrital ha logrado distintos avances en la materialización del ordenamiento de los servicios de estacionamiento de acceso público entre ellos el establecimiento del régimen de libertad regulada con la expedición del Decreto Distrital 041 de 2025 compilado en los artículos 197 a 204 del Decreto Distrital 652 de 2025. A continuación, se presenta una contextualización general de los distintos servicios y usuarios que participan:

Figura 1. Estado de servicios y operación de estacionamientos en Bogotá



Fuente: Subdirección de Transporte Privado, 2025.

3.1. INDICADORES CLAVE ASOCIADOS A LOS VEHÍCULOS PARTICULARES MOTORIZADOS EN BOGOTÁ

Evolución del parque automotor de vehículos particulares

El parque automotor en Bogotá ha presentado un claro aumento en los vehículos particulares, resultado del crecimiento económico propio de la capital y el poder adquisitivo de las personas, así como de las necesidades y afinidades de desplazamiento en este modo. Con corte al 30 de noviembre de 2025, según cifras del Registro Distrital Automotor - RDA, se encuentran registrados alrededor de 2.014.250 vehículos particulares tipo automóvil, camioneta y campero y 470.017 motocicletas particulares en el Distrito Capital, lo que representa un aumento de alrededor del 31% y 5% respectivamente en los últimos diez (10) años. No obstante, el parque automotor registrado en el RDA no da cuenta de los automóviles, camionetas, camperos y motocicletas matriculados en otros municipios que diariamente circulan en Bogotá. A partir de datos obtenidos a partir de cámaras de fotodetección, se estima que en un día típico al menos, 34% de los automóviles, camperos y camionetas que circulan en los corredores donde están instaladas dichas cámaras no están registrados en el RDA.

Figura 2. Crecimiento Registro Distrital Automotor RDA 2000-2025



Fuente: Subdirección de Transporte Privado con base en Registro Distrital Automotor (Noviembre de 2025).

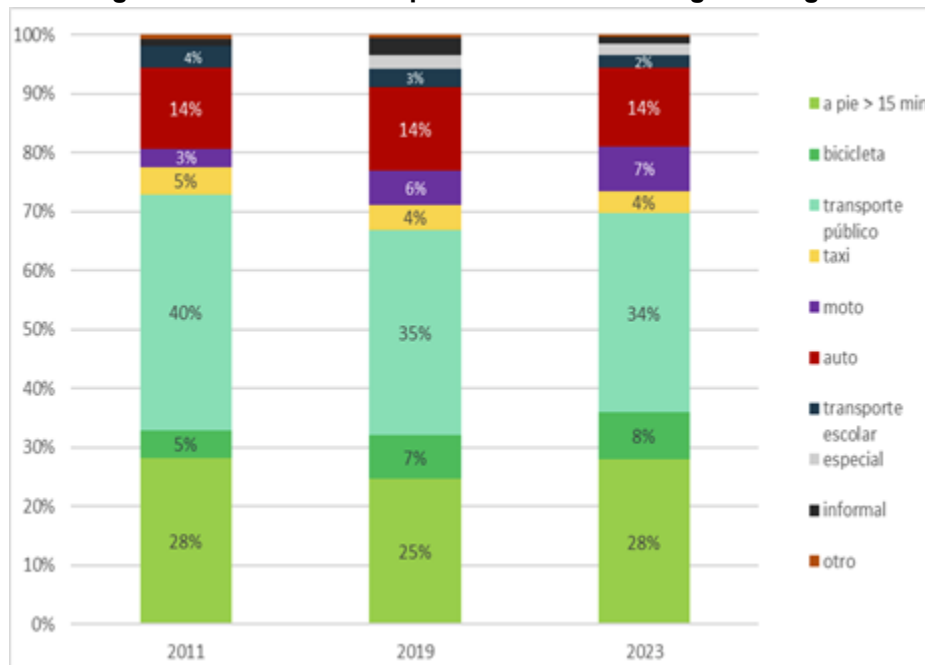
**Incluye motocicleta y motoneta totales (motoneta fue una clasificación hasta 2012, después fue absorbida por el tipo motocicleta).*

***Incluye automóvil, camioneta y camperos totales*

Participación modal del transporte particular en Bogotá - Región

Según la Encuesta de Movilidad 2023, la cual se realiza cada cuatro años, siendo la más reciente la realizada en 2023, la participación del transporte particular en la partición modal en Bogotá-Región ha aumentado, pasando de 17% en 2011 al 21% en 2023, esencialmente debido al aumento del uso de motocicletas que pasaron de representar el 3% de los viajes en 2011 al 7% de los viajes en 2023, cuando los viajes en autos se mantuvieron en un 14% del total de viajes.

Figura 3. Evolución de la partición modal en Bogotá - Región



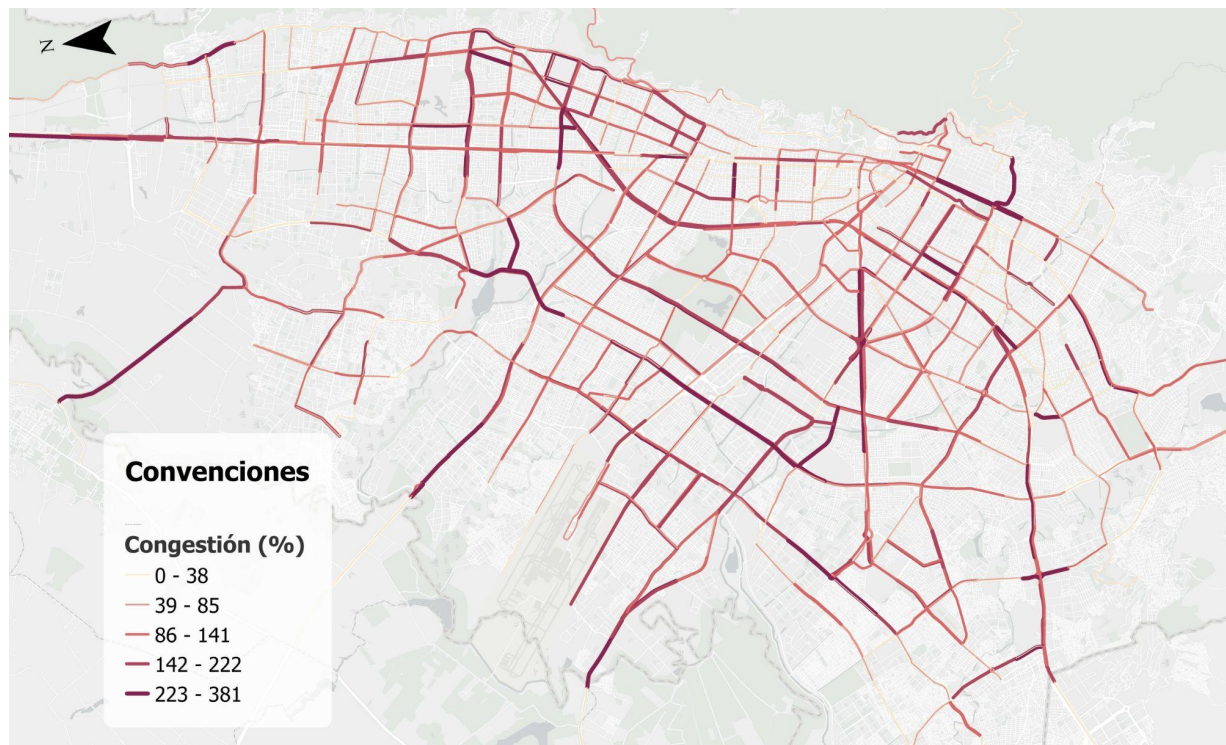
Fuente: Encuestas de Movilidad 2011, 2019 y 2023

El incremento de los viajes en vehículos particulares se materializa en externalidades negativas para la ciudad, como la congestión vehicular, el aumento de los tiempos de viaje, las emisiones contaminantes y la siniestralidad vial, las cuales tienen impacto en la salud, calidad de vida y productividad de sus habitantes.

Niveles de congestión vehicular

Para evaluar el nivel de congestión vehicular en la ciudad se establece un indicador de congestión construido a partir de datos de la aplicación Waze, a partir del cual se observa que la mayoría de vías principales en la zona urbana y los accesos de la ciudad registran congestión en un día hábil típico en Bogotá, este indicador mide el aumento porcentual de los tiempos de desplazamiento debido a las condiciones de alto tráfico respecto a las condiciones de flujo libre. Un indicador del 50% quiere decir que un viaje que debería demorar 10 minutos en condiciones de flujo libre, ahora está tomando 15 minutos.

Figura 4. Indicador de congestión (porcentaje en día hábil)

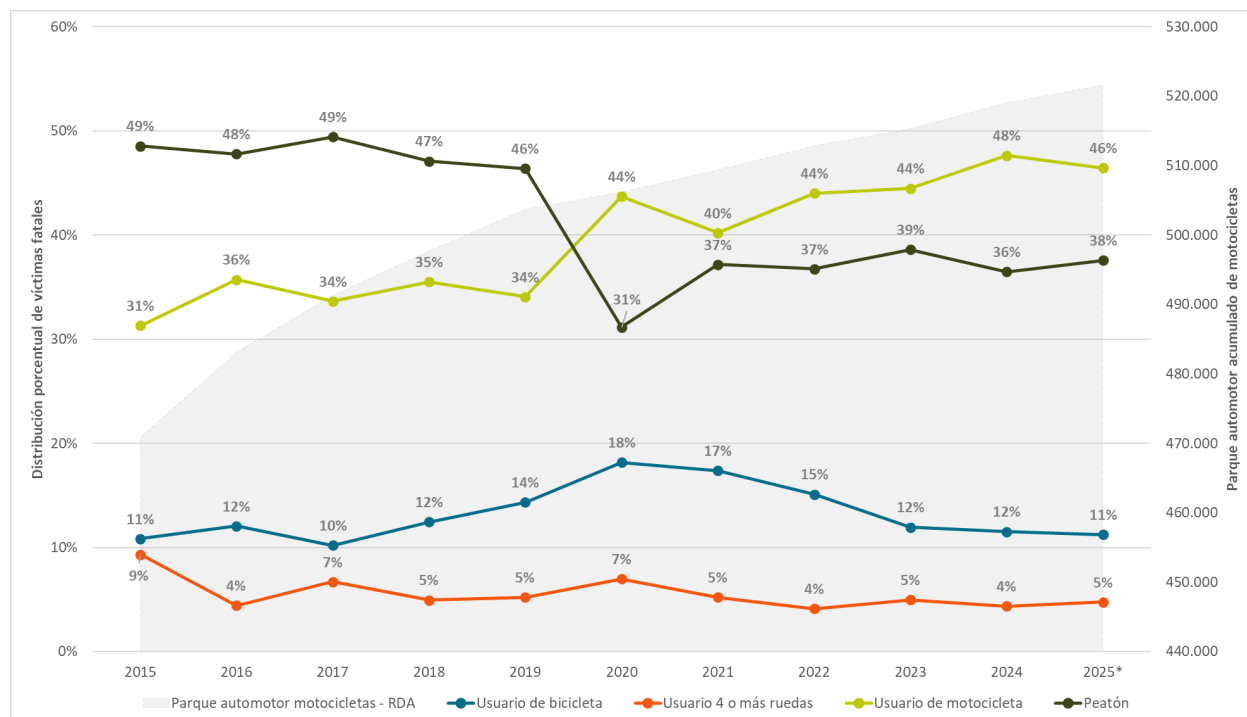


Fuente: Datos de alertas y jams extraídos y procesados de la API de Waze, días hábiles del 2025 entre las 6AM y las 9PM

Siniestralidad vial

En cuanto a las externalidades generadas en materia de seguridad vial, se observa que el cambio en las dinámicas de movilidad en la ciudad a partir de la pandemia de 2020, generó un impacto en la participación de los actores viales en los siniestros con fatalidades, los usuarios de motocicleta, tanto conductor como acompañante, pasando a ser las principales víctimas fatales (46%) por encima del peatón (38%) en el último año.

Figura 5. Actores viales fallecidos en siniestros viales y crecimiento del parque automotor de motocicletas desde el 1 de enero de 2015 al 31 de octubre de 2025.

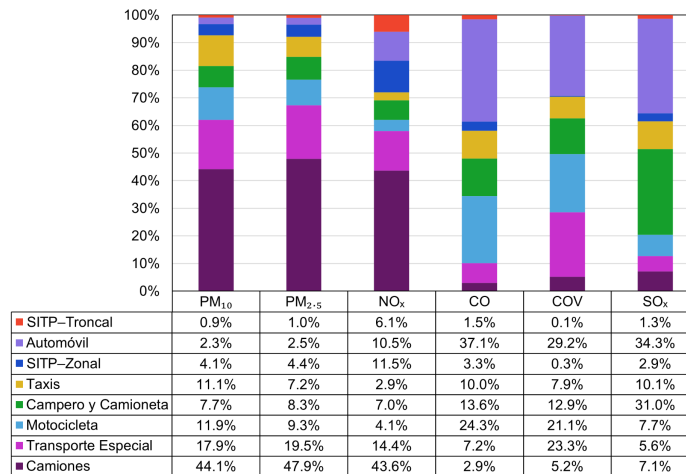


Fuente: SIGAT, RDA – Elaboración: SDM-DIM
Fecha de consulta: 26/11/2025 – Fecha de corte: 31/10/2025
Datos de fallecidos a 30 días

Participación de emisiones

Para evaluar el impacto del factor asociado a las emisiones, es preciso tener en cuenta que el crecimiento del parque automotor tiene un impacto sobre el medio ambiente y la salud, el cual se debe tener en cuenta al momento de generar políticas de gestión de la demanda. Con base en lo anterior y considerando que para 2023² se reportó que, para la emisión de combustión de contaminantes, la categoría de vehículos que más genera emisiones son los automóviles, camperos, camionetas y motos. Así, la actualización tarifaria se presenta como un desincentivo al uso de los vehículos particulares, contribuyendo a la disminución de las emisiones y el control de las externalidades negativas.

Figura 6. Participación en emisión de contaminantes criterio por categoría vehicular, 2023.



Fuente: Inventario de emisiones de Bogotá 2023, Contaminantes atmosféricos. Secretaría Distrital de Ambiente (2025)

3.2. ESTACIONAMIENTO FUERA DE VÍA

A continuación se abordan las justificaciones técnicas y económicas que dan soporte a la actualización de tarifas, las cuales se enmarcan dentro del contexto normativo y el marco estratégico que se describen en esta sección.

Se debe tener en cuenta que la justificación de este proyecto se sustenta en dos perspectivas clave que buscan promover una mayor equidad y sostenibilidad en la manera en que nos movemos en la ciudad: i) el uso de las tarifas de estacionamiento como instrumento de gestión

² Los datos corresponden a la versión más reciente del Inventario de emisiones de Bogotá, Contaminantes atmosféricos publicada en el 2025.

de la demanda del transporte privado (justificación técnica), y ii) la necesidad de contar con un esquema tarifario que responda de mejor manera a las necesidades actuales del mercado (justificación económica).

Desde el punto de vista técnico, se argumenta que el aumento del valor máximo por minuto que los estacionamientos fuera de vía pueden cobrar es una herramienta efectiva para la gestión de la demanda del transporte privado, ya que permite reducir las distorsiones generadas por un precio tope que no refleja las condiciones del mercado. Cuando el límite tarifario reglamentado está significativamente por debajo del límite que reflejaría el mercado, el costo percibido por el usuario del vehículo particular resulta artificialmente bajo, afectando las señales de precio que orientan las decisiones de modo de viaje.

La actualización del valor máximo permite que las tarifas se ajusten dentro del marco de la libertad regulada, reflejando de manera más adecuada los costos de provisión del servicio y las condiciones de oferta y demanda. Con ello se corrigen distorsiones que incentivan a un uso más intensivo del vehículo privado y por ende, incrementan las externalidades negativas asociadas al uso de dicho modo de transporte.

Adicionalmente, el aumento de tarifa propuesto contribuye a la competitividad y calidad del servicio, y se alinea con el objetivo de articulación del estacionamiento fuera de vía con el proyecto de estacionamiento en vía que se adelanta en la ciudad, así como las estrategias que se vienen implementando para la promoción de modos de transporte más sostenibles, como el otorgamiento de los sellos de calidad en cicloparqueaderos públicos a cambio del cobro de la tarifa máxima establecida.

La segunda perspectiva corresponde a la justificación económica, sobre la cual se precisan las condiciones económicas determinadas a nivel de precios, factores a tener en cuenta para la definición de la tarifa considerando el incremento de los costos del servicio, del precio del suelo y de los salarios, para finalmente, y con base en estas estimaciones, presentar la actualización del esquema tarifario.

3.2.1. Contexto normativo

El artículo 1 del Decreto Nacional 1855 de 1971, *"Por el cual se dictan disposiciones sobre control de precios"*, indica que: *"(...) se entiende por aparcadero o garaje público el local urbano que con ánimo de lucro se destina a guardar o arrendar espacios para depositar vehículos automotores dentro de una edificación construida para tal fin o dentro de un predio habilitado con el mismo objeto."*

De conformidad con el artículo 2 de la norma señalada anteriormente, corresponde a los alcaldes: *"(...) reglamentar el funcionamiento de los garajes o aparcaderos, así como señalar en qué zonas pueden operar y fijar los precios o tarifas máximas que pueden cobrar por la"*

prestación de sus servicios, habida cuenta de la categoría de los mismos, de las condiciones y necesidades locales (...)".

Por su parte, el artículo 60 de la Ley 81 de 1988, *"Por la cual se reestructura el Ministerio de Desarrollo Económico, se determinan las funciones de sus dependencias, se deroga el Decreto legislativo número 0177 del 1º de febrero de 1956, se dictan normas relativas a los contratos de fabricación y ensamble de vehículos automotores y a la política de precios y se dictan otras disposiciones"*, dispuso que el ejercicio de la política de precios podrá ejercerse, entre otras, bajo la modalidad de régimen de libertad regulada, definido en los siguientes términos: "(...) ii) Régimen de libertad regulada, en el cual la entidad fijará los criterios y la metodología con arreglo a los cuales los productores y distribuidores **podrán determinar o modificar, los precios máximos en cualquiera de sus niveles respecto a los bienes y servicios sometidos a este régimen.**" (Negrilla fuera de texto)

Por su parte, el numeral 12 del artículo 86 del Decreto Ley 1421 de 1993, modificado por el artículo 11 de la Ley 2116 de 2021, *"Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá"*, señala como atribuciones de los alcaldes locales la relacionada con: *"12. Vigilar y controlar la prestación de servicios, la construcción de obras y el ejercicio de funciones públicas por parte de las autoridades distritales o de personas particulares"*.

De igual forma, el artículo 89 de la Ley 1801 de 2016, *"Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana"*, define a los estacionamientos o parqueaderos como: *"(...) los bienes públicos o privados, destinados y autorizados de acuerdo con lo dispuesto en las normas de uso del suelo y en las normas que lo desarrollen o complementen por los concejos distritales o municipales, para el estacionamiento y depósito temporal de vehículos automotores, motos o bicicletas, a título oneroso o gratuito"*.

El artículo 90 del Código en cita, reglamenta el funcionamiento y administración de los estacionamientos o parqueaderos abiertos al público y señala los requisitos para el funcionamiento, dentro de los cuales se establece en el numeral 4, el de *"Cumplir con las tarifas establecidas por la autoridad distrital o municipal"*.

El artículo 118 del Acuerdo Distrital 79 de 2003 *"Por la cual se expide el Código de Policía de Bogotá, D.C."*, modificado por el artículo 1 del Acuerdo Distrital 580 de 2015, establece que el servicio de aparcaderos será prestado por personas naturales o jurídicas legalmente constituidas que contemplen en su objeto social la prestación del servicio de parqueo en forma gratuita o con fines comerciales.

En cuanto a la prestación del servicio de parqueo por parte de una persona natural o jurídica, la norma en referencia exige contar con la matrícula mercantil vigente de la Cámara de Comercio de Bogotá, así como cumplir y observar los requisitos allí establecidos para la operación y prestación del servicio.

Por otro lado, el artículo 1 del Acuerdo Distrital 356 de 2008 *"Por medio del cual se adoptan medidas para el cobro de estacionamiento de vehículos fuera de vía y se dictan otras disposiciones"*, señala que: *"Únicamente se podrá cobrar la tarifa fuera de vía autorizada por el Gobierno Distrital, teniendo en cuenta las características particulares de cada estacionamiento, la cual deberá permanecer expuesta a la vista de los usuarios. En todo caso, la liquidación de la tarifa fuera de vía, se cobrará por minutos."*

A través del artículo 3 del Acuerdo Distrital 695 de 2017, *"Por medio del cual se autoriza a la Administración Distrital el cobro de la tasa por el derecho de estacionamiento sobre las vías públicas y se dictan otras disposiciones"*, se instituyó el Sistema Inteligente de Estacionamientos (SIE), concebido como el conjunto de normas, principios, valores y acciones orientadas a administrar la demanda de estacionamiento vehicular y a integrar de manera armónica la prestación del servicio, su supervisión y el recaudo de los cobros asociados al estacionamiento de uso público, tanto en vía como fuera de ella, incluyendo el servicio de valet parking.

De igual forma, el artículo 6 del precitado Acuerdo Distrital creó el Registro Distrital de Estacionamientos (RDE), a cargo de las Secretarías Distritales de Movilidad y de Gobierno, el cual fue reglamentado mediante el Decreto Distrital 769 de 2019, estableciendo sus condiciones de operación.

A su vez, el Acuerdo Distrital 794 de 2021, *"Por el cual se establecen lineamientos para incentivar la oferta gratuita de estacionamiento de bicicletas y se dictan otras disposiciones"*, establece incentivos para ofrecer estacionamientos gratuitos para bicicletas y define la estrategia de sellos de calidad para estacionamientos de bicicletas como un sistema de reconocimiento público ofrecido por la Secretaría Distrital de Movilidad.

Concretamente, el párrafo del artículo 2 de la norma referenciada establece que a las Secretarías Distritales de Gobierno y Movilidad, les corresponde a través del Registro Distrital de Estacionamientos (RDE), llevar el registro de los estacionamientos que hagan parte de esta iniciativa y determinar las condiciones mínimas para la obtención de los sellos de calidad en sus correspondientes categorías.

A partir de lo anterior, se expidió la Resolución Conjunta 001 de 2021 de las Secretarías Distritales de Movilidad y de Gobierno, *"Por medio de la cual reglamenta la estrategia de Sellos de Calidad para cicloparqueaderos y los incentivos por la oferta de estacionamientos gratuitos para bicicletas, establecidos en el Acuerdo Distrital 794 de 2021"*, reglamentando la estrategia de sellos de calidad para cicloparqueaderos, los incentivos y estableciendo el procedimiento para la autorización del cobro de la tarifa máxima por minuto para el estacionamiento de vehículos automotores.

De acuerdo con el artículo 7 del Decreto Distrital 642 de 2025, Único del Sector Gobierno, es función de las Alcaldías Locales, la de: *“h) Adelantar los trámites y acciones necesarios para el cumplimiento de las normas de policía vigentes sobre protección al consumidor, control de calidad, precios, pesas y medidas”*.

Ahora bien, el artículo 305 del Decreto Distrital 670 de 2025, Único de Ordenamiento Territorial, establece entre otras estrategias del cuarto objetivo sectorial denominado *“Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región”*, la relacionada con: *“3. Definir e implementar mecanismos de gestión de la demanda para avanzar en la racionalización del uso de vehículos automotores particulares en Bogotá D.C.”*.

Precisamente, el artículo 317 del Decreto Distrital 670 de 2025 dispone que dicha estrategia *“Tiene como propósito mejorar las condiciones de movilidad de todas y todos los actores viales a través de una mayor fluidez del tránsito y una reducción de las externalidades negativas de la movilidad mediante el uso eficiente y racional de automóviles y motocicletas (...)”*.

Por otra parte, los artículos 197 al 204 del Decreto Distrital 652 de 2025, Único del Sector Movilidad, contemplan el régimen de libertad regulada y establecen el valor máximo por minuto, incluido IVA, en \$191 m/cte para aquellos parqueaderos y estacionamientos fuera de vía que no cumplan con los requisitos de la Resolución Conjunta 001 de 2021 de las Secretarías Distritales de Movilidad y Gobierno para los automóviles, camperos, camionetas y vehículos pesados y \$134 m/cte para motocicletas; y en \$201 m/cte para aquellos que sí cumplan con la Resolución conjunta citada para los automóviles, camperos, camionetas y vehículos pesados y \$ 141 para motocicletas.

En consideración de lo anterior, la Subsecretaría de Política de Movilidad, las Direcciones de Inteligencia para la Movilidad, Planeación de la Movilidad y la Subdirección de Transporte Privado elaboraron el estudio técnico “DTS No. STPR-DTS-001-2026”, a partir de la metodología indicada en el parágrafo del artículo 200 del Decreto Distrital 652 de 2025, Único del Sector Movilidad; para establecer las tarifas, basadas en los cambios de la canasta de costos y gastos de las empresas prestadoras del servicio de estacionamiento fuera de vía, teniendo en cuenta que el 49% corresponde al ajuste en función de la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC), el 32% corresponde al ajuste en función de la variación del Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV), y el 19% corresponde al ajuste en función de la variación del valor del suelo.

En el numeral 3.2.4.2. del referido estudio *“Modificación del factor sello de calidad”*, se concluye que se debe ajustar el valor máximo por minuto para incrementar el factor asociado al sello de calidad con categoría Sello Oro de 1,05 a 1,1 permitiendo al establecimiento el cobro de la tarifa máxima, a efectos de reconocer los costos de oportunidad e instalación de infraestructura de biciparqueaderos, así como fortalecer los incentivos a la certificación de los parqueaderos

con el Sello Oro; lo que contribuirá a mejorar las condiciones ambientales y de movilidad de la ciudad. Los estacionamientos certificados con categoría oro exhiben un sello para su identificación por parte del ciudadano.

Del mismo modo, en el numeral 3.2.5.3, *“Actualización combinada de la canasta de costos y gastos”* del DTS No. STPR-DTS-001-2026 concluye que se debe aplicar el cambio estimado en la canasta de costos al valor final señalado en el numeral 3.2.4.3. *“Ajuste del Valor Base”* que señala un Valor Base de \$206. Con lo cual, el ajuste de la variación del Costo Base Por Minuto corresponde a un 11,46% sobre el Valor Base de \$206, dejando el valor actualizado del Costo Base por Minuto en \$230.

La Superintendencia de Industria y Comercio, en ejercicio de sus funciones de protección al consumidor, mediante Concepto con Radicado 17-69998 del 4 de mayo de 2017, ha señalado el deber de proveedores de bienes y servicios de entregar vueltas “exactas” a los consumidores y *“en el escenario de no ser posible entregar exactamente lo adeudado, se deberá redondear en favor del consumidor”*.

Conforme a lo expuesto anteriormente, de acuerdo con el régimen de libertad regulada, y como instrumento para la gestión de la demanda de transporte, se hace necesario actualizar la tarifa máxima para los parqueaderos y/o estacionamientos fuera de vía en el Distrito Capital, y en consecuencia modificar los artículos 199 y 200 del Decreto Distrital 652 de 2025, Único del Sector de Movilidad.

3.2.2. Marco estratégico

Plan Distrital de Desarrollo 2024-2028 “Bogotá Camina Segura”

Este estudio se enmarca en lo establecido por el Acuerdo Distrital 927 de 2024 que adoptó el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2024-2027 “Bogotá Camina Segura”. Específicamente en lo establecido en el artículo 142, que establece lo siguiente:

“La Administración Distrital teniendo en cuenta criterios de libre competencia y con el objetivo promover los modos sostenibles, de mejorar las condiciones ambientales y de movilidad de la ciudad, y luchar contra la informalidad, establecerá un régimen de libertad regulada para los estacionamientos fuera de vía

Parágrafo. La Administración Distrital, reglamentará dentro de los 12 meses siguientes a la expedición de este acuerdo, el régimen de libertad regulada para estacionamientos fuera de vía.”.

Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS

De igual forma, a partir de lo establecido en el Decreto Distrital 497 de 2023 mediante el cual se adoptó el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) para Bogotá, compilado en los artículos 296 y 386 del Decreto Distrital 670 de 2025 *“Por medio del cual se expide el Decreto Único Distrital de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”*, se establece lo siguiente:

- El artículo 299 indica frente a la política de movilidad de la ciudad que: *“la actuación de la administración distrital estará orientada a que el Sistema de Movilidad de Bogotá D.C. posibilite el acceso de toda la población a los servicios que ofrece la ciudad, el ejercicio de sus derechos y deberes, y el disfrute del espacio público. El diseño de este sistema de movilidad deberá contribuir a la reducción de las desigualdades sociales, la conformación de la ciudad de proximidad, la eficiencia y productividad de las actividades logísticas y la distribución de mercancías y la conectividad de Bogotá D.C. con la región.*

La Planeación de la movilidad tendrá como prioridad el bienestar de la sociedad, la mejora de la calidad de la vida, la reducción de la siniestralidad vial, el desarrollo orientado al transporte sostenible, así como la renovación urbana alrededor de la infraestructura del sistema de movilidad y deberá considerar que la movilidad activa y el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP - constituyen el eje estructurador del sistema de movilidad de Bogotá D.C.”

- El artículo 317 establece la estrategia del objetivo sectorial 4 de la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador, la siguiente: *“Definir e implementar mecanismos de gestión de la demanda para avanzar en la racionalización del uso de vehículos automotores particulares en Bogotá D.C.”*. La cual *“Tiene como propósito mejorar las condiciones de movilidad de todas y todos los actores viales a través de una mayor fluidez del tránsito y una reducción de las externalidades negativas de la movilidad mediante el uso eficiente y racional de automóviles y motocicletas.”*
- Finalmente, enmarca los proyectos y estrategias dentro de lo establecido en el artículo 382 que indica que *“el Plan Maestro de Estacionamientos hace parte integral del PMSS. Este plan contribuye a la reducción de la congestión urbana y la seguridad vial, propendiendo por un mejor uso del espacio público vial a través de la regulación y gestión de estacionamientos públicos.”*

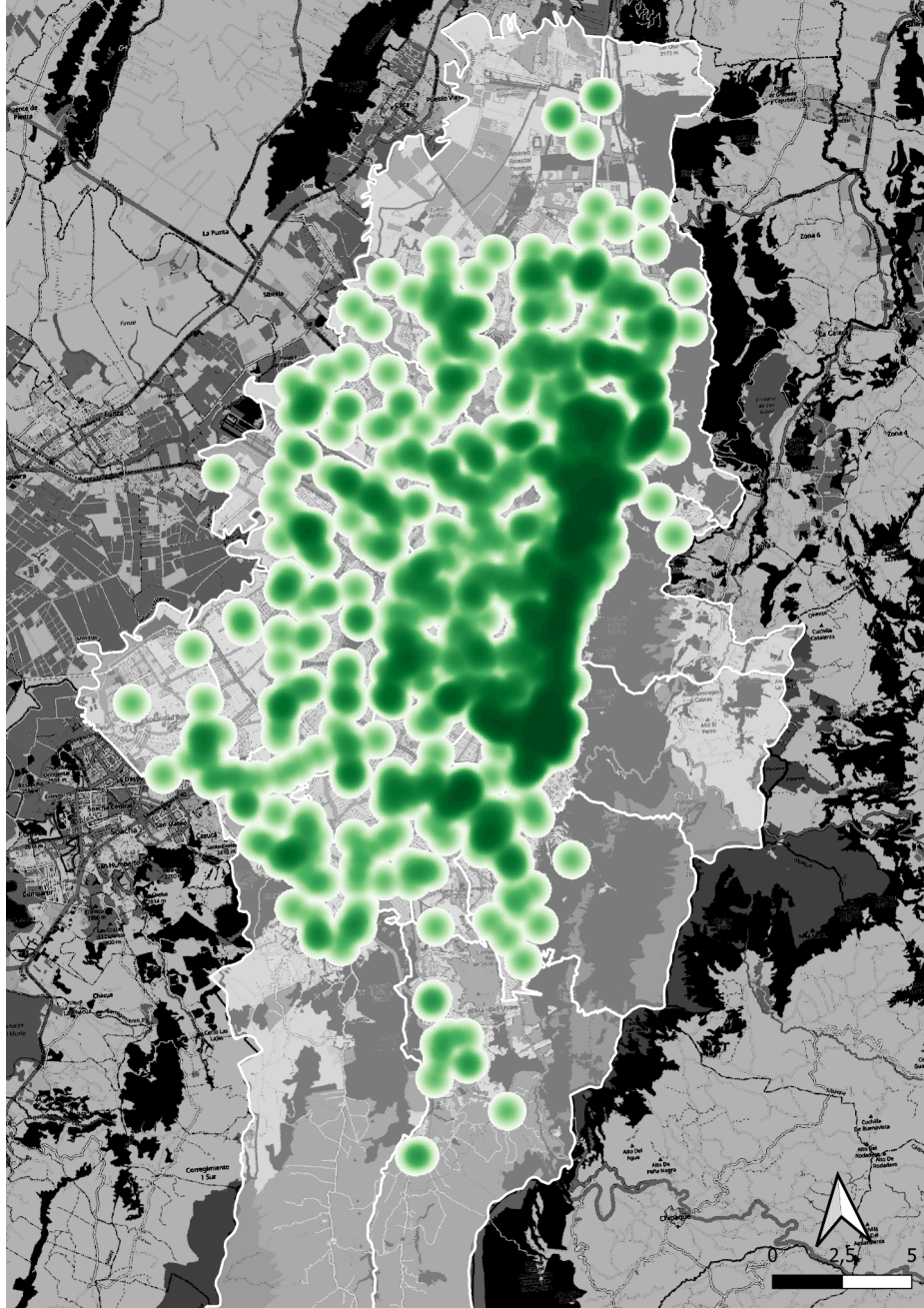
3.2.3. Justificación técnica

A continuación se analizan los aspectos de oferta y demanda de estacionamientos fuera de vía, así como las consideraciones técnicas para el ajuste sobre la metodología del cálculo de tarifas de estacionamientos en la ciudad.

3.2.3.1. Caracterización de la oferta y demanda de los estacionamientos fuera de vía en Bogotá

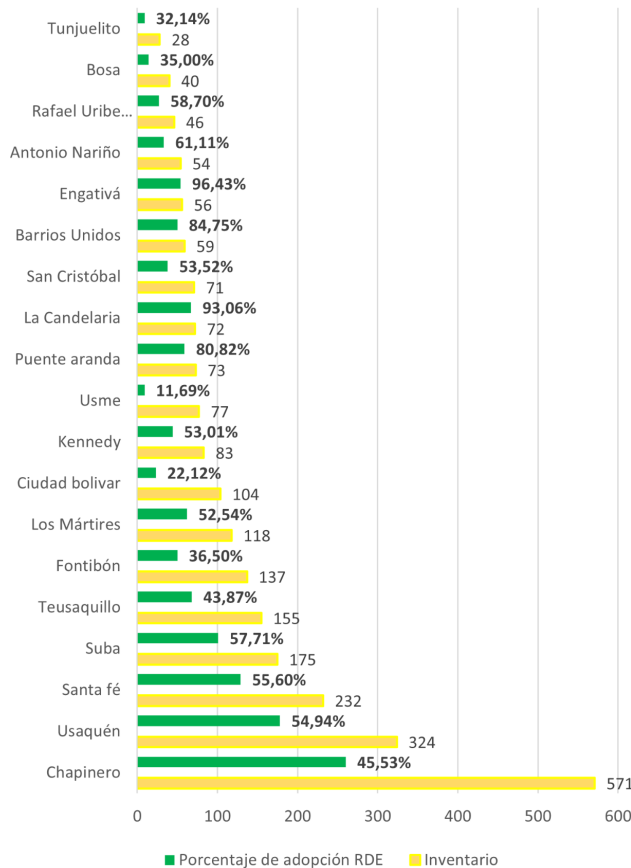
Bogotá cuenta con una oferta de más de 2.475 estacionamientos fuera de vía según el Inventario Distrital de Parqueaderos 2025 de la Secretaría Distrital de Gobierno, con corte a octubre de 2025. Las localidades que cuentan con mayor oferta son Chapinero y Usaquén con 571 y 324 estacionamientos inventariados respectivamente. Se estima que un 51,6% de los estacionamientos cuentan con registro activo en el Registro Distrital de Estacionamientos (RDE).

Figura 7. Distribución de estacionamientos fuera de vía registrados en el RDE



Fuente: Elaboración propia, a partir del RDE (2025)

Figura 8. Número de estacionamientos inventariados y porcentaje con información actualizada en el RDE por localidades.

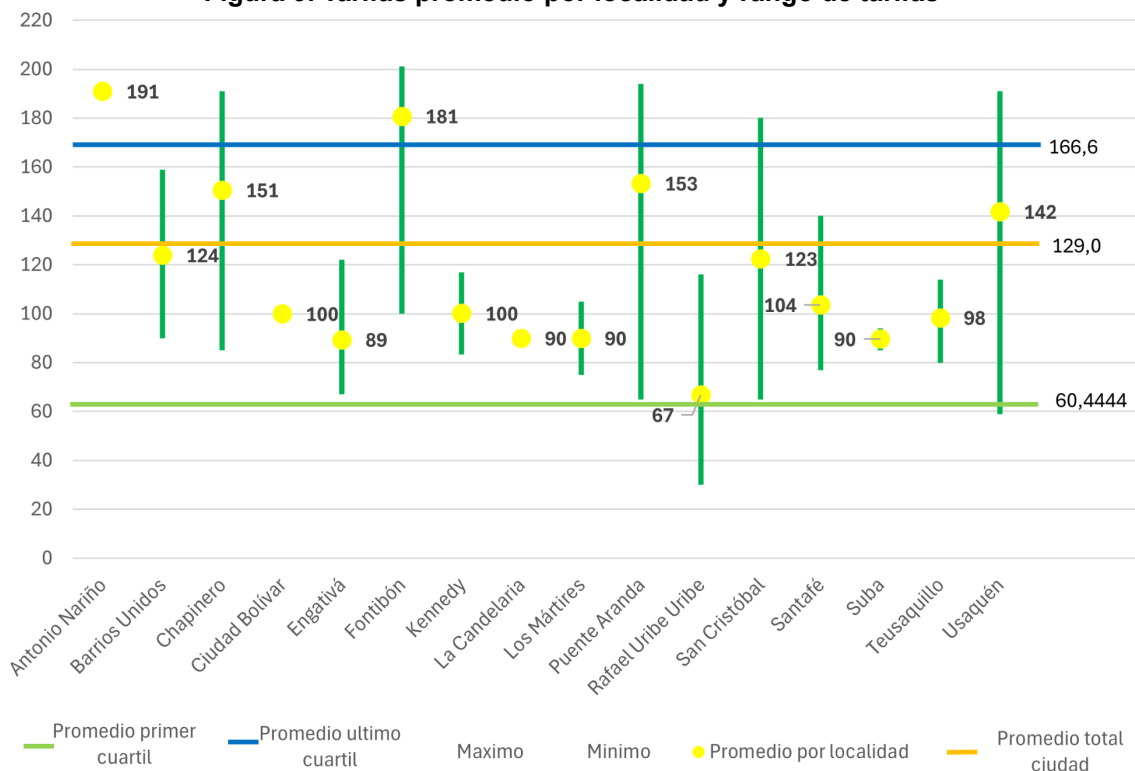


Fuente: Elaboración propia, a partir de Inventario Distrital de Parqueaderos y RDE (2025)

1-Oferta de estacionamientos en la ciudad y tarifas basado en parqueaderos que tienen cupos de estacionamiento registrados a corte 18 de Octubre 2025 en el RDE. No se cuenta con la información del inventario al 2025 para las localidades de Bosa, Engativá, Kennedy, Los Mártires, San Cristóbal, y Tunjuelito; para estas localidades se usó información del inventario de parqueaderos del 2024 y 2023.

Ahora bien, la tarifa promedio en la ciudad de acuerdo con la información reportada en el RDE es de \$129 pesos por minuto. Los rangos de tarifas varían ampliamente entre y dentro de las localidades, con Antonio Nariño como la localidad con la tarifa más alta en promedio (\$191 pesos por minuto) y Rafael Uribe Uribe como la localidad con la tarifa más baja en promedio (\$67 pesos por minuto).

Figura 9. Tarifas promedio por localidad y rango de tarifas*



Fuente: RDE: Oferta de estacionamientos fuera de vía en la ciudad y tarifas, 2025

* Se excluyen valores reportados menores o iguales a \$1 y mayores o iguales a \$201, además solo se incluyen parqueaderos que crearon o actualizaron la información de tarifas en el 2025.

En cuanto a la demanda de estacionamiento, de acuerdo con los datos de la Encuesta de Movilidad de 2023, se estima que diariamente se realizan más de 189 mil viajes en auto y 61 mil viajes en motocicleta que incluyen el uso de un servicio de estacionamiento fuera de vía.

3.2.3.2. Tarifas como instrumento de gestión de la demanda de transporte privado

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, entre otros, el control a la cantidad de estacionamientos ofrecidos y a las tarifas aplicables, así como los tiempos máximos de permanencia y la regulación de políticas de estacionamientos³.

³ Shiftan, Y., Burd-Eden, R., 2001

Las tarifas de los estacionamientos como medida de gestión de la demanda se refieren a cobros directos por el uso de un espacio de estacionamiento, ya sea en vía o fuera de ella. Una política eficiente asociada al aumento de estas tarifas puede proporcionar numerosos beneficios, incluyendo un aumento en la rotación de los estacionamientos, una mayor disponibilidad temporal y espacial de cajones, un cambio modal a modos de transporte más sostenibles y una reducción en la demanda de estacionamientos, lo que disminuye el costo generado por la necesidad de dedicar espacio urbano a la provisión de estacionamientos en la ciudad.

Dicha reducción de la demanda de estacionamientos significa una disminución del número de viajes en vehículo privado motorizado, por lo que las políticas tarifarias de estacionamiento permiten también que haya una reducción de las externalidades asociadas al uso del automóvil y la motocicleta, como son la congestión, la siniestralidad, el consumo de energía y la contaminación, de acuerdo a las cifras presentadas en la sección anterior.

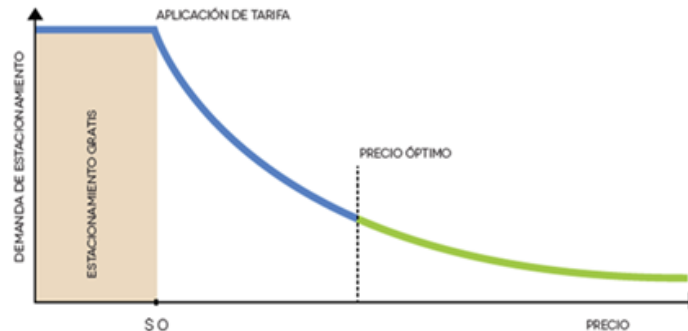
Si bien el Distrito no tiene directamente la capacidad para incrementar las tarifas de estacionamiento del mercado, sí puede reducir sus distorsiones al eliminar múltiples topes de precios y establecer una única tarifa máxima. De este modo los dueños de estacionamientos pueden modificar sus tarifas para que reflejen las condiciones de la oferta y la demanda así como sus costos de operación. Al reducir estas distorsiones en las tarifas de estacionamiento se logran diversos efectos en el comportamiento de los conductores, entre estos los siguientes:

- Encontrar una localización de estacionamiento alternativa;
- Comenzar su viaje en otro momento;
- Cambiar su medio de transporte a uno más sostenible;
- Cambiar su destino;
- Evitar realizar el viaje⁴

Por lo tanto, se puede concluir que un incremento en los topes de tarifa de estacionamiento fuera de vía en Bogotá contribuye a gestionar de manera más eficiente la demanda de transporte privado y promover así una movilidad más sostenible, de acuerdo con lo que se presenta en la siguiente figura y que se traduce en una disminución de la demanda de estacionamientos:

⁴ De acuerdo con Kodransky, M y Hermann. G (2011) De la disponibilidad a la regulación de espacios de estacionamiento: el cambio de políticas en las ciudades europeas.

Figura 10. Demanda de estacionamientos según precio



Fuente: BID (2013). Estacionamiento y políticas de reducción de congestión en América Latina

Esto se relaciona de manera estratégica con lo establecido en el Decreto Distrital 497 de 2023 mediante el cual se adoptó el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) para Bogotá compilado en los artículos 296 y 386 del Decreto Distrital 670 de 2025. De manera concreta en relación con lo establecido en el artículo 305 que establece dentro de las estrategias del cuarto objetivo sectorial denominado *“Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región”*, la siguiente: *“Definir e implementar mecanismos de gestión de la demanda para avanzar en la racionalización del uso de vehículos automotores particulares en Bogotá D.C.”*. La cual, según lo expresado en el artículo 22, *“Tiene como propósito mejorar las condiciones de movilidad de todas y todos los actores viales a través de una mayor fluidez del tránsito y una reducción de las externalidades negativas de la movilidad mediante el uso eficiente y racional de automóviles y motocicletas.”*

En línea con lo anterior, la Asociación Colombiana de Parqueros y Similares - ACOPARQ compartió información a la Secretaría Distrital de Movilidad, en el marco de las mesas de trabajo llevadas a cabo durante el segundo semestre de 2025.

Según estos datos, tal como se observa en la siguiente tabla, la demanda por el servicio de estacionamiento fuera de vía no presenta variaciones abruptas en el periodo analizado.

En particular, al comparar el segundo semestre del 2024 con el periodo Enero - Diciembre 2025, se observa que el volumen del promedio mensual de entradas mantiene niveles comparables, lo que sugiere que los ajustes tarifarios implementados bajo el esquema de libertad regulada no generaron impactos desproporcionados en el uso del servicio de estacionamientos en el corto plazo. Esto es consistente con el rol de la tarifa máxima como instrumento de gestión de la demanda; permite generar señales de precio para el uso del vehículo sin provocar disrupciones significativas en el mercado.

Tabla 1. Demanda estacionamiento fuera de vía en agremiados de ACOPARQ y CBPM vigente

Año	Cantidad promedio mensual de entradas de vehículos	CBPM vigente
2024 (Julio a Diciembre)	3.160.552	\$163
2025 (Enero a Noviembre)	3.065.979	\$191

Fuente: Información reportada por ACOPARQ a la Secretaría Distrital de Movilidad (2025)

3.2.4. Justificación económica

Además de la justificación técnica ya mencionada, se presenta una justificación económica para el incremento de las tarifas máximas de estacionamientos basada en las condiciones determinadas por el nivel de precios. El aumento de estos precios genera un impacto directo en los costos y salarios de los diferentes actores del sector, lo que hace necesario la actualización de las tarifas de los EFV. Este ajuste busca garantizar condiciones equitativas frente al resto de los actores y sectores económicos y contar con un esquema tarifario que responda de manera más efectiva a las condiciones actuales del mercado.

Desde una perspectiva económica, es importante mantener el régimen de libertad regulada, así como incrementar el costo máximo por minuto regulado por el Distrito, con el fin de continuar promoviendo la movilidad sostenible y no incentivar el uso del vehículo privado a través de costos de uso artificialmente bajos. Además, una regulación excesiva desincentiva la prestación de servicios de calidad, reduce la competencia e inhibe la inversión en este sector. Sin embargo, mantener este un tope máximo asegura la protección del usuario al prevenir cobros excesivos en situaciones de competencia limitada, preservando la equidad tarifaria en un mercado donde el estacionamiento puede ser esencial en ciertas áreas. Los aumentos desproporcionados y repentinos de los precios podrían afectar negativamente no solo el acceso al servicio sino también al desarrollo normal de otro tipo de servicios y actividades sociales y económicas para los cuales el servicio de estacionamiento puede ser relevante. Sin embargo como lo indica el estudio panel de tarifas llevado a cabo antes y después de la implementación del régimen de libertad regulada las variaciones de precio se mantuvieron en un rango limitado y se concentraron en áreas de alta demanda.

3.2.4.1. Estudio panel de tarifas 2024 - 2025

Con el propósito de evaluar los efectos de la transición al régimen de libertad regulada con la expedición del Decreto Distrital 041 de 2025, compilado en los artículos 197 a 204 del Decreto 652 de 2025, se diseñó y aplicó un panel de tarifas de estacionamiento fuera de vía en 2024 y

2025. Este seguimiento permite identificar variaciones reales en los precios cobrados a los usuarios después de la eliminación de los factores zonales y de nivel de servicio establecidos en el régimen anterior.

El estudio se desarrolló mediante un muestreo probabilístico estratificado aplicado en dos momentos (ex-ante y ex-post) con el fin de obtener evidencia comparable y estadísticamente representativa a nivel ciudad. A continuación se describe el diseño metodológico y los principales hallazgos del estudio.

3.2.4.1.1. Antecedentes y universo

El universo de estudio corresponde al inventario de estacionamientos fuera de vía realizado en 2024, compuesto por 2.339 establecimientos con cupos para automóviles, ubicados en las 19 localidades urbanas de Bogotá.

El objetivo del panel es comparar las estructuras de precios antes y después de la entrada en vigor del régimen de libertad regulada, asegurando representatividad estadística a nivel ciudad e incluyendo suficiente número de establecimientos de gran capacidad.

3.2.4.1.2. Diseño muestral

Cálculo del diseño de la muestra

Para el cálculo de la muestra se empleó la fórmula para estimación de proporciones en población finita:

$$n = \frac{Z_{\alpha}^2 P^* Q^* N}{\delta^* (N-1) + Z_{\alpha}^2 P^* Q}$$

Donde:

n: Tamaño muestral

Z: Valor de Z correspondiente al valor de confianza

P: Proporción estimada de la población, 0,5 para maximizar el tamaño de la muestra

Q: 1 – P, proporción sin la característica

N: Población total, 2339

δ: Margen de error en la proporción, 5% es el estándar

El tamaño mínimo de la muestra resultante fue de 331 establecimientos. Sin embargo para asegurar que existía representatividad se incrementó la muestra principal, en un 10% para un total de 365 estacionamientos de la muestra total.

Además, dado el interés en analizar la estructura tarifaria de establecimientos de gran capacidad, se adicionó un sobremuestreo del 10% (33 observaciones), seleccionadas exclusivamente entre parqueaderos grandes. Para efectos del sobremuestreo se identificaron los parqueaderos “grandes” como aquellos ubicados en o por encima del percentil 80% de capacidad, calculado con el conjunto de datos del RDE. El punto de corte resultante fue 77 cupos. La muestra total del panel quedó conformada por 398 establecimientos.

Los estacionamientos seleccionados al igual que sus direcciones, nombres y datos de contacto se seleccionaron aleatoriamente utilizando los datos del inventario de estacionamientos y RDE.

Estratificación

Para la distribución de los estacionamientos por localidad se implementó un muestreo aleatorio estratificado por localidad, con asignación proporcional igual a la distribución del inventario de estacionamientos que se considera de carácter censal.

Trabajo de campo

Los datos se recolectaron mediante un cuestionario estructurado aplicado presencialmente. Con las siguientes fechas de levantamiento de información:

- Encuesta ex-ante: entre el 17 de diciembre del 2024 y el 13 de enero de 2025
- Encuesta ex-post: entre el 1 y el 20 de junio de 2025

Vale la pena recordar que el Decreto Distrital 041 de 2025, compilado en los artículos 197 a 204 del Decreto 652 de 2025, con el que se implementó el régimen de libertad regulada fue expedido el 31 de enero de 2025.

3.2.4.1.3. Ponderación y Ajustes para el Análisis

Ponderadores por localidad

Como es habitual en muestreos estratificados, se aplicaron ponderadores post-estratificados por localidad, calculados como:

$$w_{loc} = \frac{\text{proporción objetivo}}{\text{proporción observada}}$$

Estos ajustes corrigen desviaciones menores entre la distribución objetivo y la muestra efectiva, y se aplican tanto a la muestra principal como al subconjunto del sobremuestreo.

Ponderación del sobremuestreo de parqueaderos grandes

Con el objetivo de garantizar la inclusión de parqueaderos de gran capacidad (aquellos con 77 cupos o más), se realizó un sobremuestreo dirigido de este tipo de establecimientos. Una vez analizados los resultados de la muestra principal, compuesta por 365 parqueaderos seleccionados se identificó que ésta reflejaba una proporción natural de parqueaderos grandes equivalente al 20,5%. No obstante, debido al interés analítico en este subgrupo, se había incluido 33 estacionamientos que correspondían exclusivamente a parqueaderos grandes, los cuales no fueron seleccionados aleatoriamente sino con base en información previa del sistema.

Para evitar que esta sobrerrepresentación distorsionara los resultados a nivel agregado, se aplicaron pesos diferenciados a las observaciones adicionales. Los pesos fueron calculados para mantener una proporción ajustada de parqueaderos grandes en el conjunto total (muestra principal + sobremuestreo). La siguiente ecuación fue utilizada para determinar el peso x de cada observación adicional, fijando como objetivo una proporción final deseada del 25%:

$$\frac{L_m + L_o * x}{N_m + L_o * x} = P^*$$

$L_m = 75$ *parqueaderos grandes en la muestra principal*

$L_o = 33$ *parqueaderos grandes de sobre muestreo*

$N_m = 365$ *tamaño de muestra principal*

$P^* = 0.25$ *proporción objetivo de parqueaderos grandes en la muestra total ponderada*

El valor resultante fue:

$$x = 0,656$$

Por lo tanto, cada parqueadero grande del sobremuestreo recibe un peso menor que uno, evitando distorsiones en los resultados agregados.

En localidades con presencia de sobremuestreo, este peso se multiplica por el ponderador de localidad. En localidades sin parqueaderos grandes en el sobremuestreo, no se realizan ajustes adicionales; la representatividad a nivel ciudad continúa garantizada.

Representatividad y alcance

El diseño muestral asegura el siguiente alcance:

- La muestra es representativa a nivel de Bogotá.
- La inclusión de parqueaderos grandes es suficiente para análisis comparativos a la vez que se corrigieron posibles distorsiones.
- Las estimaciones agregadas corrigen adecuadamente por el sobremuestreo y mantienen la estructura real del universo.
- No se realizan inferencias por localidad ni por tamaño; el análisis es estrictamente a nivel ciudad.
- El diseño garantiza que las diferencias observadas no responden a cambios en la composición muestral, sino a variaciones reales en las estructuras tarifarias.

3.2.4.1.4. Resultados

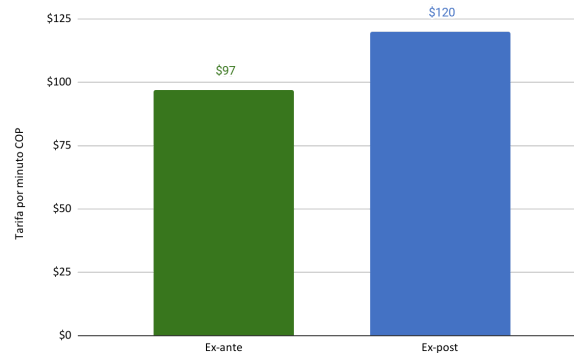
El estudio panel permitió identificar los cambios en la estructura tarifaria de los estacionamientos fuera de vía en Bogotá tras la implementación del régimen de libertad regulada. La muestra utilizada es representativa a nivel ciudad mediante muestreo aleatorio estratificado por localidad y ponderadores post estratificados para corregir desviaciones y ajustar el sobremuestreo de parqueaderos grandes.

En este contexto, los resultados muestran que tras la implementación del régimen de libertad regulada, el mercado de estacionamientos ajustó sus tarifas, pero lo hizo de manera moderada sin generar un impacto sustancial en los usuarios mientras reduce distorsiones en el costo del uso del vehículo privado. Por lo cual se recomienda continuar con la implementación del régimen de libertad regulada.

En términos agregados el 67% de los estacionamientos incrementó su tarifa para automóviles. Sin embargo, el aumento fue relativamente contenido, pues la tarifa promedio ponderada pasó de \$97 a \$120, equivalente a un ajuste del 23.7%, muy lejos del costo base por minuto autorizado de \$191. Dado que la eliminación de los factores zonales y de nivel de servicio permitió reducir las distorsiones del mercado, este ajuste de precios sugiere que los operadores modificaron sus precios hacia niveles más consistentes con sus condiciones de demanda, pero sin trasladar incrementos desproporcionados a los usuarios que impactaran su capacidad de competir en el mercado y afectar su nivel de demanda.

Un hallazgo clave es que la proporción de parqueaderos que cobra la tarifa máxima disminuyó, pasando de 30,3% en el muestreo ex-ante a 23% en el muestreo ex-post. Este comportamiento confirma que, aún con un techo tarifario más alto, los estacionamientos no convergieron al máximo permitido lo que desvirtúa la idea que mayores techos conducen automáticamente a precios más altos para todos los usuarios. Por el contrario, el mercado exhibió diferenciación de precios, señal de competencia y sensibilidad del mercado a la disposición a pagar de los usuarios.

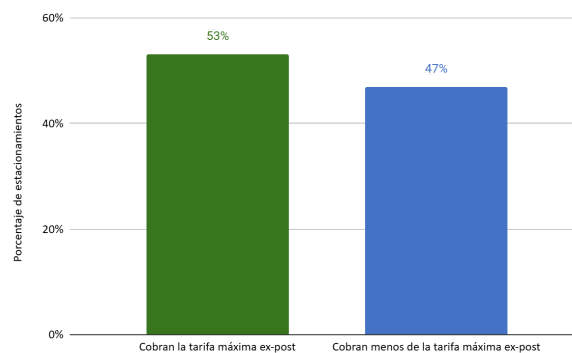
Figura 11. Tarifa promedio ponderada (ex-ante y ex-post)



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

En la Figura 12 se muestra que incluso entre los parqueaderos que cobran la tarifa máxima permitida según su nivel de servicio y factor de demanda (30,3% del total) el comportamiento fue diverso, el 53,1% continuaron cobrando el máximo permitido. Mientras tanto el 46,9% restante tuvieron tarifas por debajo del nuevo techo tarifario, aún cuando tenían margen para incrementarla. Y aunque la gran mayoría sí incrementaron sus tarifas, un 87,6% de estos parqueaderos realizaron algún incremento al valor ex-ante, estos ajustes no los llevaron necesariamente al techo tarifario.

Figura 12. Porcentaje de estacionamientos que cobraban la tarifa máxima teórica en el 2024 e incrementaron a la tarifa máxima permitida en el 2025



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

En conjunto los resultados muestran que:

- El mercado reaccionó a la eliminación de los techos sin alzas pronunciadas ni movimientos homogéneos hacia la tarifa máxima.
- Los operadores diferenciaron sus precios, lo cual es consistente con un comportamiento competitivo en función de ubicación, costos y demanda local.
- Los impactos para los usuarios se mantienen acotados, puesto que la mayoría de las tarifas continúan ubicándose por debajo del máximo regulado.

3.2.4.2. Modificación del factor sello de calidad

Con el objetivo de promover los modos sostenibles en la ciudad se expidió el Acuerdo 794 de 2021 *“Por el cual se establecen lineamientos para incentivar la oferta gratuita de estacionamiento de bicicletas y se dictan otras disposiciones”* mediante el cual se dieron lineamientos a la Secretaría Distrital de Movilidad, la Secretaría Distrital de Gobierno y a las personas naturales o jurídicas que presten el servicio de estacionamiento fuera de vía para establecer la estrategia de Sellos de Calidad en el Distrito.

En cumplimiento de lo allí establecido, la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Gobierno expidieron la Resolución Conjunta 001 de 2021 *“Por medio de la cual reglamenta la estrategia de Sellos de Calidad para Cicloparqueaderos y los incentivos por la oferta de estacionamientos gratuitos para bicicletas, establecidos en el Acuerdo Distrital 794 de 2021”* con la cual se estableció el procedimiento para la autorización del cobro de la tarifa máxima por minuto para el estacionamiento de vehículos automotores en los estacionamientos fuera de vía, procedimiento que desde la expedición de dicho acto administrativo ha certificado a diferentes estacionamientos, dándoles la autorización para el cobro de la tarifa máxima permitida por los beneficios otorgados a la movilidad sostenible.

Por otra parte, mediante el artículo 142 del Acuerdo 927 de 2024 se indica que el régimen de libertad regulada para los servicios de estacionamientos debe tener en cuenta la promoción de modos sostenibles en el régimen establecido.

En este sentido, se encuentra que las disposiciones del artículo 142 del Acuerdo 927 de 2024 en relación con el fomento de modos sostenibles deben ser compatibles con lo establecido por el Acuerdo 794 de 2021, por lo que con la implementación del régimen de libertad regulada en 2025, se incluyó un factor por estrategia de sellos de calidad de ciclo-parqueaderos, con el fin de apoyar la movilidad sostenible y fomentar el uso de la bicicleta.

Lo anterior implica que los establecimientos, predios o edificaciones que cumplan los requisitos de la Resolución Conjunta 001 de 2021 de la Secretaría Distrital de Movilidad y de la Secretaría Distrital de Gobierno o aquella que la modifique, adicione o sustituya, puedan acceder al cobro de una tarifa mayor que aquellos que no los cumplen.

Por ello, se propone que este factor sea mayor o igual a 1,0 y se aplique según si el establecimiento, predio o edificación en donde se preste el servicio de parqueaderos y estacionamiento y cuidado de vehículos motorizados y no motorizados, cumple o no con los requisitos del artículo 5 de la Resolución Conjunta 001 de 2021 de la Secretaría Distrital de Movilidad y de la Secretaría Distrital de Gobierno, o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

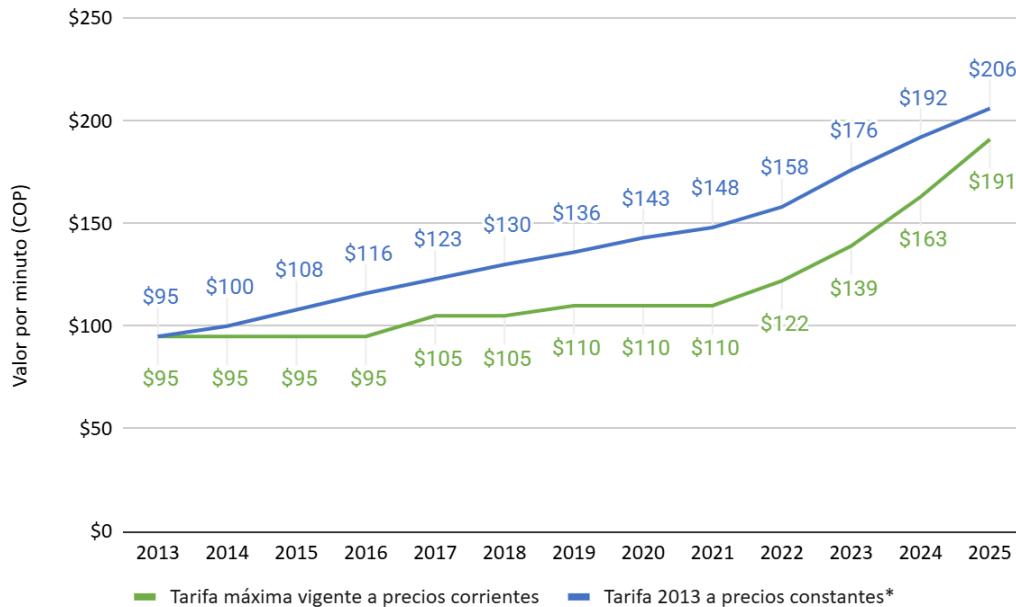
Los estacionamientos certificados con el Sello de Calidad Oro son pocos, actualmente alcanzan el 5,86% del total de los estacionamientos del RDE. Esta situación se presenta principalmente porque este reconocimiento exige altas inversiones en adecuaciones de infraestructura, lo que implica costos significativos para los operadores. Adicionalmente, para contar con los cupos de bicicleta requeridos, se requiere destinar una cantidad importante de espacio para el estacionamiento gratuito de bicicletas, es decir, cupos que dejan de generar ingresos. Como resultado, el incentivo tarifario asociado (5%) se vuelve insuficiente y, en muchos casos, el mercado no permite aplicar dicho incremento. Esta situación afecta especialmente a los parqueaderos pequeños, que son los que cuentan con menos incentivos para acceder al sello, debido a las exigencias de espacio y los costos que deben asumir.

Con el fin de reconocer con el factor de sellos oro la proporción de cupos que dejan de ser productivos para obtener el “Sello Oro” (al garantizar parqueadero gratuito para bicicletas), se toma la siguiente relación: 6 cupos improductivos / 120 cupos totales = 5% y 3 cupos improductivos para estacionamientos pequeños / 30 cupos totales = 10%. En consecuencia, y teniendo en cuenta la conversión y el mantenimiento de cupos de automóviles a ciclistas, se propone un incentivo tarifario adicional, pasando del 5% al 10%. Por lo tanto, se sugiere que para efectos del presente Decreto el factor sea de 1,1 para los que cumplan, mientras que para los que no los cumplan será de 1,0, buscando un mayor incentivo a la certificación de los parqueaderos con el Sello Oro, permitiendo que puedan cobrar una mayor tarifa para los demás vehículos que les permita tener un mejor cierre financiero.

3.2.4.3. Ajuste del Valor Base

Se realizó una evaluación de la variación del valor base por minuto deflactado entre 2013 y 2025, evidenciándose un decrecimiento en términos constantes en este periodo.

Figura 13. Precios históricos del valor base por minuto a precios corrientes y tarifa 2013 a precios constantes



Fuente: Subdirección de Transporte Privado, 2025.

El cálculo de precios constantes se realizó usando la variación anual de la canasta de precios como deflactor.

Frente a este escenario se propone incrementar el valor de \$191 a \$206 y utilizarlo como Valor Base para el ajuste metodológico al que se refiere este estudio. Con esta actualización, la metodología propuesta de actualización de canasta de costos y gastos puede ser aplicada al Valor Base, alineándose con las condiciones económicas actuales.

3.2.5. Metodología de ajuste tarifario para estacionamiento fuera de vía

Con base en los ajustes a la metodología para la actualización de tarifas en el marco de la implementación del régimen de libertad regulada, incluyendo la eliminación de los múltiples techos tarifarios, la definición del factor Sello de Calidad y el ajuste del valor base, conforme a lo establecido en el Decreto Distrital 041 de 2025, compilado en los artículos 197 a 204 del Decreto Distrital 652 de 2025, Decreto Único del Sector Movilidad, se presenta a continuación la metodología vigente para la actualización de la tarifa del estacionamiento fuera de vía.

3.2.5.1. Fórmula de cálculo para el estacionamiento fuera de vía

El valor máximo por minuto (VMPPM) para los parqueaderos y estacionamientos fuera de vía se estimará en función del tipo de vehículo, del nivel de cumplimiento de la Estrategia de Sellos de Calidad para Ciclo-parqueaderos y del Costo Base Por Minuto, según lo establecido en la siguiente fórmula:

$$VMPPM = FTV * FSC * CBPM$$

Donde,

Parámetro	Definición
VMPPM	Valor Máximo Por Minuto: Es el valor máximo que puede cobrarse al usuario de estacionamiento por minuto.
FTV	Factor por Tipo de Vehículo: Factor que fluctúa entre 0,1 y 1,0 dependiendo del tipo de vehículo que sea estacionado (automóviles, camperos, camionetas, vehículos pesados, motocicletas y bicicletas). Para efectos del presente Decreto el factor para automóviles, camperos, camionetas y vehículos pesados será de 1,0 mientras que para motocicletas y ciclomotores eléctricos y de combustión interna será de 0,7.
FSC	Factor por Estrategia Sellos de Calidad de Ciclo-parqueaderos: Factor mayor o igual a 1,0, que se aplica si el establecimiento, predio o edificación en donde se preste el servicio de parqueaderos y estacionamiento y cuidado de vehículos motorizados y no motorizados, cumple con los requisitos del artículo 5 de la Resolución Conjunta 001 de 2021 de la Secretaría Distrital de Movilidad y de la Secretaría Distrital de Gobierno, o aquella que la modifique o sustituya. Para efectos de los artículos 197 a 204 del presente Decreto el factor será de 1,1 para los que cumplan los requisitos, mientras que para los que no los cumplan será de 1,0.
CBPM	Costo Base Por Minuto: Es el costo base autorizado por minuto, sobre el que se aplican los factores.

3.2.5.2. Canasta de costos

Durante la ejecución del Contrato de Consultoría 2016-1167, el Consultor estimó la estructura de costos para las empresas operadoras de estacionamientos fuera de vía en Bogotá D.C., utilizando la información remitida por distintas empresas del sector. Basados en el resultado de

esa consultoría, se calcularon los costos y gastos principales que tienen estas empresas como proporción de sus ingresos operacionales. Los resultados se presentan en la siguiente figura.

Figura 14. Gastos y costos de las empresas operadoras de EFV



Fuente: Subdirección de Transporte Privado basada en los resultados presentados por el Contrato de Consultoría 2016-1167. Etapa II, capítulo 5.

A partir de esta información, se estima que el 19% de los ingresos se destinan a cubrir arrendamientos, 32% a cubrir los costos y gastos relacionados con el personal y el 49% restante a otros costos y gastos.

3.2.5.3. Actualización combinada de la canasta de costos y gastos

Teniendo en cuenta que la distribución entre costos y gastos del servicio es afectada por el incremento anual del salario mínimo, la inflación (medida por el índice de precios al consumidor) y la variación de precios de arriendos (medida como la variación en el precio del suelo de parqueaderos) la metodología propuesta es una canasta de costos donde la actualización en el costo de operación de los EFV tenga en cuenta el peso relativo de los costos que se ven afectados por incrementos del SMMLV, de los costos afectados por incrementos del IPC, y los arrendamientos por la variación de los precios del suelo como se presenta a continuación:

$$\text{Costos} = \% \text{ Arrendamientos} * \Delta \text{ Precios del suelo de parqueaderos} + \% \text{ Costos y gastos de personal} * \Delta \text{ SMMLV} + (\% \text{ Otros costos y gastos} * \Delta \text{ IPC})$$

Basados en estos criterios, en cuanto a los porcentajes correspondientes al salario mínimo, al índice de precios al consumidor y la variación de los precios del suelo, la fórmula del cambio en los costos quedaría así:

$$\text{Costos} = (19\% * \Delta \text{Precios del suelo de parqueaderos}) + (32\% * \Delta \text{SMMLV}) + (49\% * \Delta \text{IPC})$$

- De acuerdo con el comunicado de prensa emitido por el DANE el 8 de enero⁵, en el mes de diciembre de 2025 el IPC registró una variación de 5,10% en comparación con diciembre de 2024.
- Adicionalmente, el Gobierno Nacional mediante el Decreto 1469 de diciembre de 2025⁶, fijó el salario mínimo legal mensual vigente para el año 2026 en la suma de \$1.750.905, que representa una variación del 23% en comparación con el salario mínimo legal fijado para el año 2024.
- La estimación de la variación del precio del suelo para 2025 de 8,4% se obtuvo mediante el cálculo de la mediana de la variación del precio del suelo por manzana del año más reciente disponible.

A partir de lo anterior, y con los valores de aumento de IPC (5,10%), precios del suelo de parqueaderos (8,4%) y SMMLV (23%), se tiene que:

$$\Delta \text{Costos} = (19\% * 8,4\%) + (32\% * 23\%) + (49\% * 5,10\%)$$

$$\Delta \text{Costos} = 11,46\%$$

De esa manera, el ajuste de la variación del Costo Base Por Minuto corresponde a un 11,46% (sobre el Valor Base de \$206), dejando este valor actualizado en \$230.

3.3. ESTACIONAMIENTO EN VÍA

3.3.1. Contexto Normativo

El artículo 82 de la Constitución Política establece 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. Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo (...)”*.

El artículo 28 de la Ley 105 de 1993 *“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras*

⁵ Disponible en: <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IPC/dic2025/bol-IPC-dic2025.pdf>

⁶ Disponible en: <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%201469%20DEL%2029%20DE%20DICIEMBRE%20DE%202025.pdf>

disposiciones”, dispone que: “...Los Municipios, y los Distritos, podrán establecer tasas por el derecho de parqueo sobre las Vías públicas, e impuestos que desestimen el acceso de los vehículos particulares a los centros de las ciudades.”

El Acuerdo Distrital 695 de 2017 *“Por medio del cual se autoriza a la Administración Distrital el cobro de la tasa por el derecho de estacionamiento sobre las vías públicas y se dictan otras disposiciones”*, autorizó la tasa por el derecho de estacionamiento en las vías públicas de Bogotá D.C.

Además, el artículo 3 del Acuerdo mencionado creó el Sistema Inteligente de Estacionamientos (SIE), 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”*.

Así mismo, el artículo 4 modificado por el artículo 137 del Acuerdo 927 de 2024, señala en su literal d, que el valor de la tasa por el derecho de parqueo sobre las vías públicas será definido con base en: los costos de prestación del servicio y de gestión del sistema según donde se ubica el segmento vial, la demanda del sistema de estacionamiento en vía por segmento vial; el factor horario según el día de la semana y la hora del día, en función del comportamiento de la demanda y el tipo de vehículo.

En cuanto a las tarifas, el parágrafo 1 del artículo 4 mencionado, modificado por el artículo 137 del Acuerdo Distrital 927 de 2024, establece que la actualización de la tarifa por minuto a pagar por el usuario del estacionamiento en vía por cajón de estacionamiento, *“se deberá realizar el primer trimestre de cada año, y se establecerá según el comportamiento de la canasta de costos, en función del Índice de Precios al Consumidor (IPC), el Índice de Costos de la Construcción Pesada (ICCP) y el Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV)”*. Adicionalmente, el artículo 5, destina los excedentes financieros de la operación al Sistema Integrado de Transporte Público.

La reglamentación de dicho Acuerdo se hizo a través del Decreto Distrital 519 de 2019, compilado en los artículos 175 a 184 del Decreto Distrital 652 de 2025 *“Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Movilidad”*, el cual reglamenta *“el estacionamiento en vía pública, el mecanismo para su administración, la tarifa a cobrar al usuario, los medios de pago de la tarifa y lo relativo a las funciones de inspección, vigilancia y control, en el marco del Sistema Inteligente de Estacionamientos (SIE) creado mediante el Acuerdo Distrital 695 de 2017”*.

El numeral 5 del artículo 176 del mencionado Decreto Distrital 652 de 2025 define cajón de estacionamiento o cupo de estacionamiento, como el: *“Espacio de la vía pública o de las bahías públicas permitidas en el ordenamiento jurídico vigente, debidamente demarcado por la*

administración distrital, en el que el estacionamiento de vehículos se encuentra permitido y regulado.”

El parágrafo del artículo 195 de dicho Decreto, establece que la operación pública del estacionamiento en vía será autorizada por la Secretaría Distrital de Movilidad, a: *“(…) una entidad pública distrital del sector descentralizado, siempre que sus funciones tengan relación directa con la prestación del servicio”.*

El artículo 181 dispone que el pago se hará de manera anticipada y prevé diferentes medios para el recaudo: *“El pago por el estacionamiento en vía se realizará de manera anticipada a través de, entre otros, sistemas prepagos, pago en efectivo, aplicaciones móviles, dispositivos electrónicos disponibles en el espacio público o en el área de influencia de los segmentos viales habilitados para estacionamiento en vía pública, o mediante cualquier otro sistema tecnológico, los cuales podrán ser implementados progresivamente.”*

Por otro lado, el artículo 10 del Decreto Distrital 497 de 2023 *“Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS - para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”,* compilado en el artículo 305 del Decreto Distrital 670 de 2025 *“Por medio del cual se expide el Decreto Único Distrital de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”,* establece entre otras estrategias del objetivo sectorial de la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador, la relacionada con *“Definir e implementar mecanismos de gestión de la demanda para avanzar en la racionalización del uso de vehículos automotores particulares en Bogotá D.C.”.*

Conforme a lo establecido en el artículo 317 del precitado Decreto Distrital 670 de 2025, dicha estrategia *“tiene como propósito mejorar las condiciones de movilidad de todas y todos los actores viales a través de una mayor fluidez del tránsito y una reducción de las externalidades negativas de la movilidad mediante el uso eficiente y racional de automóviles y motocicletas.”,* para lo cual la administración distrital *“(…) Ofrecerá incentivos, servicios e infraestructura para aumentar la movilidad activa y eléctrica, fomentará la movilidad compartida y consolidará el sistema inteligente de estacionamientos - SIE-, con enfoque en el fortalecimiento del estacionamiento en vía y el fortalecimiento de zonas de valet parking y zonas amarillas”.*

Ahora bien, es importante destacar que, con fundamento en las normas distritales referidas, la Secretaría Distrital de Movilidad y la Terminal de Transporte S.A. suscribieron el Contrato Interadministrativo No. 2021-2470, cuyo objeto es: *“Autorizar por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad a la Terminal de Transporte S.A. para ejecutar la implementación, administración, operación, explotación y control de la Operación Pública del Servicio de Estacionamiento en Vía en las áreas de implementación y segmentos viales autorizados, de conformidad con los procedimientos, tarifas y obligaciones establecidas en el presente contrato y en particular del Anexo 1”.*

En el marco del contrato interadministrativo citado, la cláusula 4 estableció como obligación de

la Terminal de Transporte, lo siguiente:

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

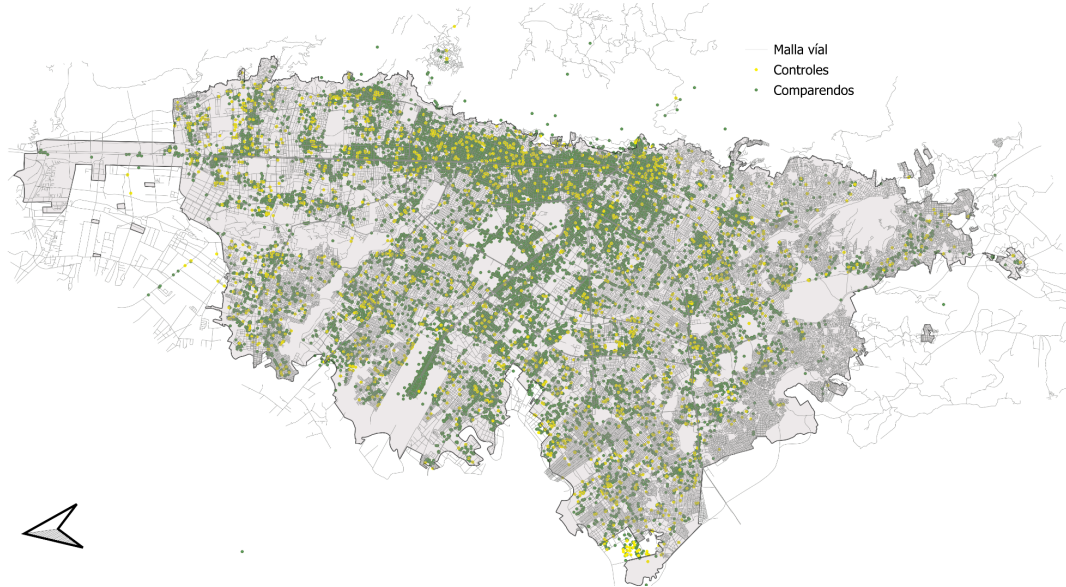
Finalmente, el Decreto Distrital 042 de 2025 *“Por medio del cual se actualizan los rangos de las tarifas por minuto a pagar por cajón de estacionamiento en vía pública”* compilado en los artículos 205 y 206 del Decreto 652 de 2025 *“Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Movilidad”* estableció para el año 2025 los rangos de tarifa por minuto a pagar por el usuario del estacionamiento en vía por cajón de estacionamiento en vía.

De acuerdo con lo expuesto, se requiere realizar la actualización de los rangos de tarifa para dar cumplimiento a las regulaciones sobre el servicio de estacionamiento en vía pública.

3.3.2. Contexto del Estacionamiento en Vía

Con el fin de calcular la afectación en la congestión de la ciudad, producto del estacionamiento de vehículos en lugares restringidos, se hizo una simulación con el modelo de transporte de Bogotá y la región, con base en los reportes de invasión al espacio público y las infracciones. A partir de este análisis se estima que en promedio en la ciudad se ven afectados 2.055 tramos viales por el parqueo indebido, que disminuyen su capacidad hasta en un 50%. Esta afectación genera un aumento en 10,1% de los tiempos de viaje de los usuarios de tráfico mixto en la ciudad, que incluyen usuarios de transporte público del componente zonal del SITP y vehículos de transporte individual (auto, motos y taxi principalmente).

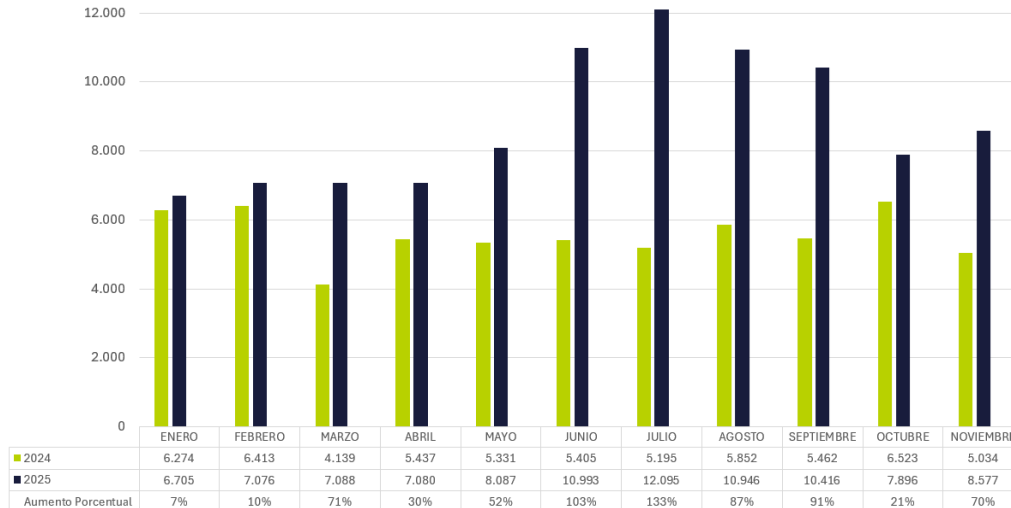
Figura 15. Reportes de invasión al espacio público e infracciones por estacionamiento indebido durante 2025



Fuente: SDM, 2025 Corte: 30 de Noviembre de 2025

Teniendo en cuenta lo anterior, al comparar el periodo entre enero y noviembre de 2024 con el mismo periodo de 2025, se encontró un aumento del 59% en la imposición de comparendos asociados al mal parqueo, las cuales son C02 “Estacionar en lugares prohibidos” y C03 “Bloqueo de calzada”, se destaca que en todos los meses de 2025 se registró aumento en la imposición de comparendos comparado con el mismo mes de 2024, siendo enero el mes con el menor aumento porcentual (7%) y julio el mes con el mayor aumento porcentual en la imposición (133%). Este aumento está correlacionado con el ingreso de nuevos Agentes Civiles de Tránsito y Transporte a finales de 2024 y con la implementación de comparendos no notificados en vía por parte de ambos cuerpos operativos, CACTT y SETRA. En la gráfica a continuación se muestra la comparación mes a mes en la imposición de comparendos C02 y C03 en la ciudad de Bogotá.

Figura 16. Comparación imposición comparendos C02 y C03 entre 2024 y 2025



Fuente: SCTT - SDM - Periodo entre enero y noviembre de 2024 y 2025

Así, la actualización de los rangos tarifarios del EEV no constituye una medida aislada, sino que forma parte de una estrategia integral de gestión de la demanda de estacionamiento, que busca reducir la congestión, mejorar las condiciones de circulación y reforzar el cumplimiento normativo, en coherencia con los objetivos de movilidad sostenible y uso racional del espacio público en la ciudad.

En este contexto, el Plan de Movilidad Sostenible y Segura prevé el fortalecimiento del estacionamiento en vía como medida para consolidar el Sistema Inteligente de Estacionamientos. Adicionalmente, el Plan de Estacionamientos, el cual hace parte integral del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, incluye dentro de sus metas trazadoras el aporte de recursos desde el Sistema de Estacionamientos para la sostenibilidad del Sistema Integrado de Transporte Público. Para lo anterior, resulta fundamental el aporte establecido en 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”*, en relación con la destinación de los excedentes en los ingresos de la operación del servicio de estacionamiento en vía hacia dicho sistema.

3.3.3. Diagnóstico del estacionamiento en vía y proyecto de Zonas de Parqueo Pago (ZPP)

El diagnóstico histórico del estacionamiento en vía en Bogotá evidencia una presión creciente sobre el espacio público derivada del uso del estacionamiento en vía. Las

Encuestas de Movilidad de 2005, 2011 y 2015 muestran un incremento significativo en el uso de la vía como sitio de estacionamiento, particularmente para automóviles, pasando del 10% al 23%, y para motocicletas del 15% al 17%, acompañado de una reducción sostenida del estacionamiento fuera de vía. Esta tendencia refleja una ocupación ineficiente del espacio público vial, con impactos negativos sobre la circulación, la seguridad vial, la calidad urbana y la equidad en el uso del suelo, lo que fundamenta la necesidad de una regulación activa del estacionamiento en vía como instrumento de gestión de la demanda y de ordenamiento del espacio público.

En respuesta a este diagnóstico estructural, el Distrito Capital implementó el servicio público de estacionamiento en vía a través de las Zonas de Parqueo Pago, como una herramienta para regular, organizar y optimizar el uso del espacio público destinado al estacionamiento. A diciembre de 2025, la ciudad cuenta con 10.052 cupos de parqueo en vía debidamente señalizados y gestionados, distribuidos estratégicamente en zonas con alta demanda. Esta implementación ha permitido avanzar en la formalización del estacionamiento, mejorar la rotación vehicular, recuperar espacio público para otros usos y fortalecer la gobernanza del servicio, consolidando al estacionamiento en vía como un servicio sujeto a criterios de eficiencia, sostenibilidad y control.

Tabla 2. Cupos en Zonas de Parqueo Pago por localidad en Bogotá a diciembre de 2025

Localidad	Autos	Eléctricos	Mov. Reducida	Motos	Bicicletas	Zonas Amarillas	Zonas de Carga y Descarga	Total
Barrios Unidos	344	6	1	30	80	0	4	465
Bosa	6	0	0	0	0	0	0	6
Chapinero	2025	73	52	564	432	34	8	3188
Engativa	210	4	0	32	40	9	2	297
Fontibón	647	8	2	224	48	18	2	949
Kennedy	211	6	0	0	56	3	4	280
Los Mártires	183	6	2	32	24	0	5	252
Puente Aranda	426	14	4	66	24	13	13	560
Rafael Uribe Uribe	7	0	1	0	0	4	0	12
Santa Fe	125	2	11	32	8	6	0	184

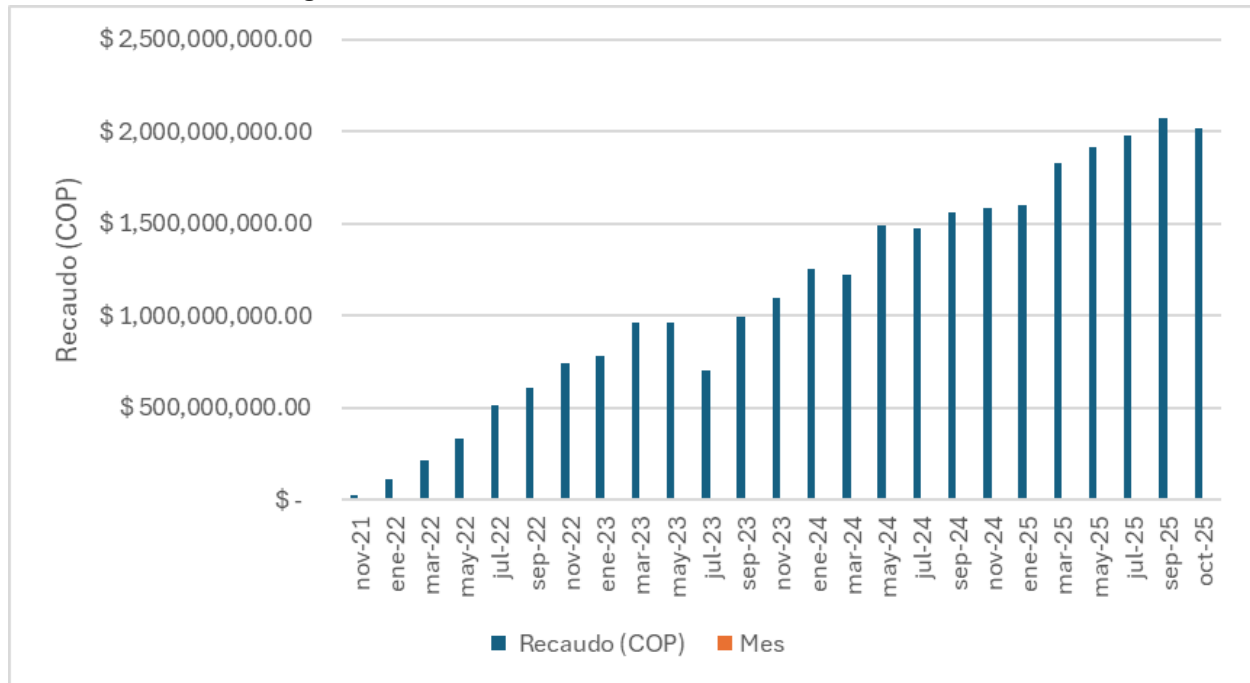
Suba	557	21	8	0	96	4	1	687
Teusaquillo	1395	29	9	535	200	10	1	2179
Usaquén	703	12	12	147	88	26	5	993
Total	6839	181	102	1662	1096	127	45	10052

Fuente: SDM. Subdirección de Señalización Diciembre 2025

En este escenario, la fijación de las tarifas del estacionamiento en vía para la vigencia 2026 se configura como un instrumento estratégico para garantizar no solo la sostenibilidad operativa y financiera del servicio, sino también su proceso de expansión y consolidación en la ciudad. Para el año 2026, el Distrito ha establecido como meta la implementación de 3.000 nuevos cupos de estacionamiento en vía, lo cual implica mayores requerimientos en términos de señalización, tecnología, control, operación, pedagogía ciudadana y gestión institucional. En consecuencia, la estructura tarifaria debe responder de manera coherente a las condiciones actuales y proyectadas de oferta y demanda, cubrir los costos asociados a la ampliación del servicio y reforzar el rol del estacionamiento en vía como herramienta de gestión de la demanda del transporte privado. El presente proyecto de decreto busca, por tanto, establecer tarifas que aseguren la viabilidad de la expansión del sistema, promuevan una ocupación eficiente del espacio público y contribuyan a los objetivos de movilidad sostenible, equidad urbana y ordenamiento del territorio.

La evolución del recaudo y la consolidación del proyecto, se evidencia en la siguiente figura, en donde se ve una tendencia creciente a medida que aumentan los cupos implementados.

Figura 17. Recaudo mensual de estacionamiento en vía



Fuente: SDM con información de la TTSA, Octubre de 2025

3.3.3.1. Reorganización y recuperación del espacio público

Los conductores que circulan para encontrar un espacio no regulado para parquear o que estacionan en doble fila generan congestión en la ciudad. Por otra parte, los vehículos estacionados sin regulación de tiempo pueden monopolizar el espacio e impedir una rotación de vehículos que permita el acceso de más usuarios al espacio público de la ciudad o de clientes en zonas comerciales, al tiempo que generan un uso ineficiente de los vehículos particulares. El servicio de estacionamiento en vía permite mitigar estas situaciones en la ciudad.

Por otra parte, los vehículos mal parqueados invaden los andenes de la ciudad y quitan el espacio al peatón, por lo que el servicio de estacionamiento en vía genera una mejora en el tráfico dando la prioridad requerida a los peatones en los andenes y al parqueo de los vehículos de manera organizada en vía.

Uno de los ejemplos más sobresalientes del impacto en la recuperación del espacio público se aprecia en la Clínica de la Mujer, donde se observa una ciudad más ordenada y con mejor movilidad:

Figura 18. Ejemplo de recuperación de espacio público



3.3.3.2. Habilitación de segmentos viales para el servicio de estacionamiento en vía

En la siguiente tabla, se presenta un balance de los segmentos viales evaluados por la Subdirección de Infraestructura hasta noviembre de 2025 para la habilitación del servicio de estacionamiento en vía, precisando que, posterior al acto de habilitación para la implementación del servicio se surten actividades técnicas y de gestión social que definen la factibilidad de la implementación del servicio en los segmentos viales habilitados.

Tabla 3. Tramos discriminados por potenciales, no habilitados, habilitados y habilitados condicionalmente por Área de Implementación

AI	Tramos totales	Cupos totales	Tramos habilitados	Cupos habilitados	Tramos habilitados condicionalmente	Cupos habilitados condicionalmente	Tramos no habilitados	Cupos no habilitados
1	196	1513	106	962	44	276	46	275
2	153	1434	99	881	16	123	38	430
3	244	1861	78	668	43	297	123	897
4	191	1813	79	834	23	169	89	810
5	264	1975	94	785	60	383	110	807
6	215	1615	103	724	12	92	100	799
7	195	1494	66	547	26	161	103	786
8	398	2757	160	1124	54	406	184	1227
9	289	2381	68	551	87	717	134	1113
10	394	3448	71	574	92	795	231	2079

11	336	2859	91	833	153	1222	92	804
12	165	1125	48	248	82	639	35	238
13	186	1829	102	974	36	405	48	450
14	153	985	4	29	120	768	29	188
15	46	331	0	0	21	131	25	200
16	69	414	13	78	35	210	21	126
17	184	1104	36	216	100	600	48	288
Total	3678	28938	1218	10028	1004	7393	1456	11517

Fuente. Subdirección de Infraestructura - Equipo estacionamiento en vía. Actualización noviembre de 2025.

Lo anterior da cuenta del avance en la implementación del servicio, en relación con el potencial de impactos positivos en la reorganización del espacio público.

3.3.4. Justificación económica

La segunda perspectiva de la justificación del proyecto corresponde a la justificación económica, sobre la cual se precisan los factores a tener en cuenta para la actualización de la tarifa considerando los costos del servicio, así como las propuestas y escenarios estudiados para finalmente presentar aquel escogido para la actualización de la tarifa.

El siguiente análisis se basa en las condiciones económicas determinadas por las variaciones del nivel de precios de los insumos, bienes y servicios requeridos para la prestación del servicio, que se configura como otro factor relevante a considerar en la actualización tarifaria. El aumento de precios implica que diversos actores económicos ajustan sus costos y salarios, generando la necesidad de actualizar las tarifas de los Estacionamientos en Vía (EEV) para mantener condiciones equitativas con otros sectores.

Es importante resaltar que el Índice de Costos de la Construcción Pesada (ICCP) no tiene incidencia en la actualización, toda vez que la información básica para la construcción del ICCP incluye el costo de insumos como *“Equipo, Materiales, Transporte, Mano de obra y Costos indirectos (...), Obras de explanación, Subbases y bases, Transporte de materiales, Aceros y elementos metálicos, Acero estructural y cables de acero, Concretos, morteros y obras varias, Concreto para estructura de puentes y Pavimentaciones con asfalto”*, los cuales no hicieron parte de la Canasta de Costos del proyecto durante la vigencia 2025.

3.3.4.1. Metodología para la determinación del valor por minuto a pagar por el usuario del estacionamiento en vía por cajón de EEV

El Acuerdo Distrital 695 de 2017 modificado por el artículo 137 del Acuerdo Distrital 927 de

2024, establece que la actualización de la tarifa por minuto de estacionamiento en vía (TME_z) se deberá realizar el primer trimestre de cada año ($t+1$) y se establecerá según el comportamiento de la canasta de costos, en función del Índice de Precios al Consumidor (IPC), el Índice de Costos de la Construcción Pesada (ICCP), y el Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV), de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$TME_{z,t+1} = TME_{z,t} \times (1 + ACC_z)$$

Donde:

$TME_{z,t+1}$:	Tarifa por minuto a pagar por el usuario de estacionamiento en vía en el segmento vial z en el año siguiente al t , es decir, ($t + 1$)
$TME_{z,t}$:	Tarifa por minuto a pagar por el usuario de estacionamiento en vía en el segmento vial z en el año t
ACC_z :	Actualización de la canasta de costos del segmento vial z
t :	Año de operación del servicio de estacionamiento en vía en un segmento vial z

$$ACC_z = (\%IPC_z \times IPC_t) + (\%ICCP_z \times ICCP_t) + (\%SMMLV_z \times SMMLV_t)$$

Donde:

$\%SMMLV_z$:	Porcentaje de participación del salario mínimo mensual legal vigente en la canasta de costos del segmento z , calculado a partir del costo del personal vinculado al proyecto.
$SMMLV_t$:	Índice de variación del salario mínimo mensual legal vigente en el año t .
$\%ICCP_z$:	Porcentaje de participación del ICCP en la canasta de costos del segmento vial z , calculado a partir del costo del mantenimiento de la infraestructura.
$ICCP_t$:	Índice de variación del ICCP en el año t
$\%IPC_z$:	Porcentaje de participación del IPC en la canasta de costos del segmento vial z , calculado a

	partir de los costos no contemplados en el $\%SMMLV_z$ y en el $\%ICCP_z$
IPC_t :	Índice de variación del IPC en el año t

3.3.4.2. Comportamiento de la canasta de costos para el EEV

La Subdirección Financiera de la Secretaría Distrital de Movilidad, mediante memorando SF 202661100006223 revisó y validó los soportes de la canasta de costos correspondiente al periodo enero a noviembre de 2025 remitidos por la TTSA con oficio 20260040002751 del 09 de enero de 2026, y se observa que el total asciende a \$13.927.240.767. Adicionalmente, durante la vigencia, la misma se afectó en un por el SMMLV 69,03% y en un 30,97% por el IPC, y no se vió afectada por el ICCP durante la vigencia 2025. Los componentes de la canasta de costos se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 4. Canasta de costos del servicio (enero 2025 - noviembre 2025)

Clasificación del Gasto	Real 2025	Participación Porcentual	Indicador Asociado
Gastos de Inversión	\$1.984.511.687	14,25%	IPC
Gastos Funcionamiento	\$1.788.141.879	12,84%	IPC
Gastos Funcionamiento	\$787.064.217	5,65%	SMMLV
Gastos Operativos	\$486.035.782	3,49%	IPC
Gastos Operativos Personal por Temporal	\$8.826.342.307	63,37%	SMMLV
Servicios Públicos	\$55.144.895	0,40%	IPC
TOTAL	\$13.927.240.767	100%	

Fuente: Terminal de Transporte S.A.

3.3.4.3. Actualización tarifaria para el EEV

A partir de lo mencionado anteriormente, para actualizar la tarifa se tiene en cuenta que el Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV) tiene incidencia en el 69,03% de la canasta, mientras el Índice de Precios al Consumidor (IPC) impacta el 30,97% de ésta.

En este sentido, de acuerdo con el Boletín Técnico “Índice de Precios al Consumidor (IPC) Diciembre 2025” emitido el 8 de enero de 2026 por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE, en el mes de diciembre de 2025 el IPC registró una variación de 5,10% en comparación con diciembre de 2024. Adicionalmente, el Gobierno Nacional mediante el

Decreto 1469 del 29 de diciembre de 2025, fijó el salario mínimo legal mensual vigente para el año 2026 en la suma de \$1.750.905, que representa una variación del 23% en comparación con el salario mínimo legal fijado para el año 2025.

Además de las razones vinculadas al componente económico y la actualización conforme al aumento de precios y salarios, los cuales se traducen en un aumento de costos para el operador mientras que las fuentes de sus ingresos permanecen inalteradas, es crucial resaltar la importancia de las tarifas de estacionamiento dentro de la política de gestión de la demanda.

De esta manera, la actualización tarifaria no solo se presenta como una herramienta de equilibrio para todos los agentes económicos involucrados en el uso de estacionamientos, sino que también actúa como un elemento económico disuasorio para fomentar el uso sostenible de otros medios de transporte, promoviendo un uso más eficiente del vehículo privado.

4. PROPUESTA DE ABANICO TARIFARIO

A continuación, se presentan los abanicos tarifarios para los servicios de estacionamientos fuera de vía, en vía y la relación entre ambos.

4.1. ESTACIONAMIENTO FUERA DE VÍA

Con base en el valor actualizado para el CBPM, así como con los valores definidos del factor por tipo de vehículo y el factor de Sellos de Calidad, se calcula el VMPM para las combinaciones de vehículo y cumplimiento de la estrategia de sellos de calidad. Así, se determina que la tarifa máxima que podrá ser cobrada a los usuarios por el servicio de estacionamiento fuera de vía según el tipo de vehículo, la ubicación del parqueadero y el tipo de infraestructura y capacidad del establecimiento es la presentada en la siguiente tabla:

Tabla 5. Valor Máximo por Minuto Autorizado (VMPM)

Tipo de Vehículo	Factor Estrategia Sellos de Calidad Ciclo-parqueaderos	Valor Máximo Por Minuto (COP)
Automóviles, camperos, camionetas y vehículos pesados	No cumple requisitos	\$230
Motocicletas		\$161

Tipo de Vehículo	Factor Estrategia Sellos de Calidad Ciclo-parqueaderos	Valor Máximo Por Minuto (COP)
Automóviles, camperos, camionetas y vehículos pesados	Cumple requisitos	\$253
Motocicletas		\$177

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2025.

Así mismo, el VMPPM del estacionamiento fuera de vía para bicicletas donde no se cumplan los requisitos de la Resolución Conjunta 001 de 2021 continuará siendo de \$10 por minuto en línea con los programas y políticas que buscan priorizar su uso en la ciudad.

4.2. ESTACIONAMIENTO EN VÍA

De acuerdo con la metodología establecida en el artículo 4° del Acuerdo 695 de 2017, modificado por el artículo 137 del Acuerdo 927 de 2024, se determina que el incremento de la tarifa por minuto a pagar por el usuario del estacionamiento en vía por cajón de estacionamiento será del 17,46% teniendo en cuenta los incrementos del IPC y el SMMLV.

En consecuencia, se proponen los siguientes rangos de tarifa por minuto a pagar por el usuario del estacionamiento en vía por cajón de estacionamiento, expresados en pesos de 2026:

Tabla 6. Rangos autorizados para el estacionamiento en vía pública

Tipo de vehículo	Desde (COP)*	Hasta (COP)*
Motocicleta	62	248
Automóvil	89	355

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2025.

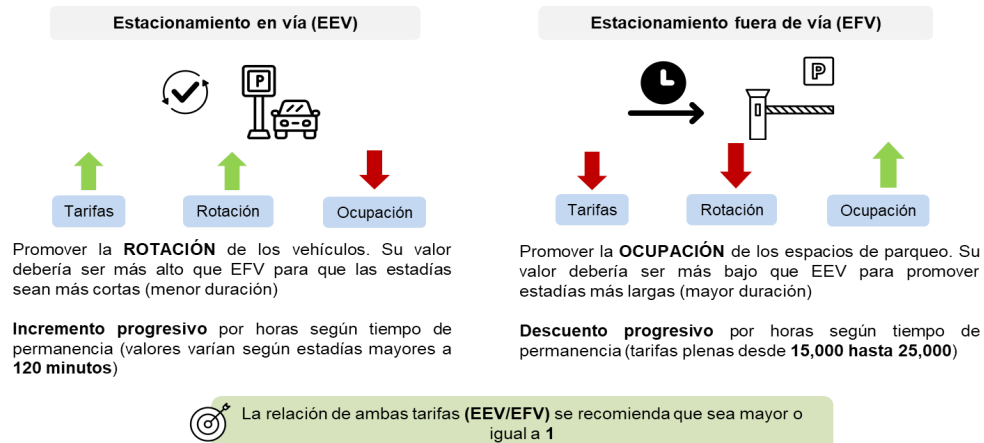
* valores expresados en pesos de 2026

Así mismo, las bicicletas se mantendrán exentas del pago de la tasa por el derecho de estacionamiento sobre todo tipo de vía pública autorizada para el estacionamiento en vía.

4.3. RELACIÓN DE LAS TARIFAS DEL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO EN VÍA CON LAS TARIFAS DE ESTACIONAMIENTO FUERA DE VÍA

Entendiendo que la dinámica de la política de estacionamientos permite establecer tarifas para cada uno de los servicios de estacionamiento (en vía y fuera de vía), y apuntando a una relación de complementariedad y competitividad para el usuario, en la siguiente figura se presenta la relación entre ambos.

Figura 19. Dinámica de la política tarifaria



Fuente: Subdirección de Transporte Privado.

Como se puede apreciar, mientras el estacionamiento en vía busca promover tarifas que aumenten la rotación e incentiven la corta duración en su uso (hasta dos horas), las tarifas de estacionamiento fuera de vía apuntan por estadías más largas y, por tanto, tarifas más económicas que las primeras en duraciones superiores a las dos horas. De esta forma, la relación de ambas tarifas (EEV/EFV) se recomienda que sea mayor o igual a uno (1). Para el año 2026, esta relación, calculada con los valores máximos de EEV y EFV para vehículos, es de $1,54 = 355/230$.

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Frente al estacionamiento fuera de vía, el estudio define la actualización de la tarifa conforme al artículo 142 del Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027 que establece un régimen de libertad regulada para los estacionamientos fuera de vía, con criterios de libre competencia y buscando promover los modos sostenibles.

Para ello, este estudio justifica la actualización del Valor Base de acuerdo con las condiciones económicas actuales. Donde, se calcula el nuevo Costo Base por Minuto (CBPM) a cobrar a partir de : (i) la fórmula implementada en el Decreto 652 de 2025 para la definición del CBPM conforme al régimen de libertad regulada y (ii) la actualización de costos por IPC, SMMLV y valor del suelo.

Por lo anterior, se concluye que el CBPM actualizado a cobrar en Bogotá D.C. sea de \$230 pesos.

Así, para aquellos establecimientos que no cumplan con los requisitos de la Resolución Conjunta 001 de 2021, el VMPM para automóviles, camperos, camionetas y vehículos pesados será de \$230 pesos, para motocicletas será de \$161 pesos y para las bicicletas será de \$10 pesos. Esta última tarifa seguirá siendo la definida originalmente en el Decreto Distrital 268 de 2009, así como en los decretos posteriores que lo derogaron y regularon el tema, con el fin de dar cumplimiento a la política de movilidad distrital que busca priorizar los modos de transporte más sostenibles.

Por su parte, para aquellos establecimientos que sí cumplan con los requisitos para sello de calidad oro para cicloparqueaderos de la Resolución Conjunta 001 de 2021, el VMPM para automóviles, camperos, camionetas y vehículos pesados será de \$253 pesos, para motocicletas será de \$177 pesos y para las bicicletas será de \$0 pesos.

Con esta actualización se busca articular el proyecto de estacionamiento en vía con la dinámica de la política de estacionamientos, de manera que las tarifas de ambos servicios sean competitivas y equilibradas. El objetivo es incentivar que los usuarios que requieren un espacio por periodos prolongados utilicen el servicio fuera de vía, mientras que aquellos que necesitan estacionar por tiempos más cortos hagan uso de los espacios habilitados para el estacionamiento en vía. Para el año 2026, se evidencia dicha articulación con una relación de tarifas de EEV/EFV mayor a 1.

Por su parte, para el servicio de estacionamiento en vía se realiza una actualización de tarifas con el objetivo de complementar las medidas para fomentar un uso más racional del vehículo privado y devolver a la estructura tarifaria su papel instrumental en la gestión de la demanda de transporte. La actualización del valor máximo y mínimo por minuto a pagar por el usuario del estacionamiento en vía por cajón, se establece según el comportamiento de la canasta de costos en función del Índice de Precios al Consumidor, el Índice de Costos de la Construcción Pesada, y el Salario Mínimo Mensual Legal Vigente, de manera que se mantengan las condiciones de calidad en la prestación del servicio al ofrecer un equilibrio de costos para el operador y de acuerdo con la fórmula establecida en el Acuerdo 697 de 2017, modificado por el art. 137 del Acuerdo Distrital 927 de 2024. La canasta de costos de la TTSA no se vió afectada por el ICCP durante la vigencia 2025. Por lo anterior, el incremento de la tarifa mínima y máxima por minuto a pagar por el usuario del estacionamiento en vía por cajón de estacionamiento se da según el comportamiento de la canasta de costos, en función de los incrementos del IPC y el SMMLV.