

**SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD**

**ESTUDIO DEL SECTOR  
SDM-PSA-MC-090-2019**

**CONCESIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN Y PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE  
ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA DELIMITADO POR ZONAS, EN EL MARCO DEL SISTEMA  
INTELIGENTE DE ESTACIONAMIENTOS, EN BOGOTÁ D.C.**

**Subsecretaría de Política de Movilidad  
Dirección de Planeación de la Movilidad**

**Subsecretaría de Gestión de la Movilidad  
Dirección de Gestión del Tránsito y Control de Tránsito y Transporte**

**BOGOTÁ D.C., OCTUBRE 2019**

## TABLA DE CONTENIDO

<b>1</b>	<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>ASPECTOS GENERALES .....</b>	<b>4</b>
2.1	Objeto del contrato.....	4
2.2	Población Objetivo.....	4
2.3	Especificaciones del objeto contractual .....	4
<b>3</b>	<b>CONTEXTO ECONÓMICO.....</b>	<b>5</b>
3.1	Salario Mínimo .....	5
3.2	Índice De Precios Al Consumidor (IPC) .....	6
3.3	Índice De Precios al Productor (IPP).....	7
3.4	Producto Interno Bruto (PIB).....	8
3.5	Empleo y Desempleo.....	10
3.6	Tasa De Cambio Representativa Del Mercado .....	11
3.7	Cifras Bogotá D.C. ....	12
3.7.1	Población.....	12
3.7.2	Estratificación Socioeconómica.....	13
3.7.3	Actividad Económica en Bogotá D.C.....	14
<b>4</b>	<b>CONTEXTO TÉCNICO.....</b>	<b>15</b>
4.1	Empresas de parqueo en vía y fuera de vía .....	17
4.2	Diagnóstico del Estacionamiento en Bogotá.....	18
4.3	Uso de las Tecnologías de Información y Comunicaciones .....	19
4.4	Diseño Conceptual del Sistema.....	23

<b>5</b>	<b>CONTEXTO REGULATORIO</b> .....	<b>24</b>
<b>5.1</b>	<b>Marco Regulatorio</b> .....	<b>26</b>
<b>6</b>	<b>ESTUDIO DE LA OFERTA</b> .....	<b>27</b>
<b>6.1</b>	<b>Agentes que componen el sector</b> .....	<b>27</b>
<b>6.2</b>	<b>Gremios y asociaciones</b> .....	<b>31</b>
<b>6.3</b>	<b>Especificaciones de calidad y términos de entrega del servicio</b> .....	<b>32</b>
<b>6.4</b>	<b>Plazo de Ejecución</b> .....	<b>32</b>
<b>7</b>	<b>CLASIFICADOR DE BIENES Y SERVICIOS</b> .....	<b>32</b>
<b>8</b>	<b>INFORMACIÓN PARA DEFINIR PRECIOS</b> .....	<b>33</b>
<b>8.1</b>	<b>Forma de Pago</b> .....	<b>33</b>
<b>8.2</b>	<b>Condiciones de manejo del patrimonio autónomo</b> .....	<b>33</b>
<b>8.3</b>	<b>Estudio de Demanda</b> .....	<b>34</b>
8.3.1	Procesos de contratación con necesidades similares adelantados por la Secretaría Distrital de Movilidad.....	34
<b>8.4</b>	<b>Contratos celebrados a nivel internacional</b> .....	<b>35</b>
<b>8.5</b>	<b>Información Adicional</b> .....	<b>36</b>
8.5.1	Costos .....	36
<b>9</b>	<b>VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO</b> .....	<b>36</b>

## 1 INTRODUCCIÓN

El presente documento se estructura conforme a las disposiciones previstas en el artículo 2.2.1.1.1.6.1. del Decreto 1082 de 2015 “*Deber de análisis de las Entidades Estatales*” y la Guía para la Elaboración de Estudios del Sector Versión G-EES-02, publicada el 30 de septiembre de 2016 y actualizada el 03 de mayo de 2017 por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente.

Al respecto, el artículo 2.2.1.1.1.6.1. del Decreto 1082 de 2015 establece:

*“La Entidad Estatal debe hacer, durante la etapa de planeación, el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del proceso de contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de Riesgo. El resultado del análisis debe plasmarse en los Estudios y documentos previos del Proceso de Contratación”.*

## 2 ASPECTOS GENERALES

### 2.1 Objeto del contrato

El objeto es seleccionar la propuesta más favorable para la adjudicación del contrato de concesión, cuyo objeto será: “CONCESIÓN PARA LA IMPLEMENTACIÓN Y PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO EN VÍA PÚBLICA DELIMITADO POR ZONAS, EN EL MARCO DEL SISTEMA INTELIGENTE DE ESTACIONAMIENTOS, EN BOGOTÁ D.C.”

### 2.2 Población Objetivo

Dado que el presente proyecto pretende favorecer los diferentes actores de la movilidad, es decir, peatones, ciclistas, motociclistas y conductores, generando un entorno de movilidad más seguro y eficiente, la población beneficiada del presente proceso son todos los habitantes de Bogotá D.C., trascendiendo inclusive, a los municipios vecinos, visitantes periódicos y a la población itinerante.

### 2.3 Especificaciones del objeto contractual

- Definición, implementación y operación de un esquema para el control y seguimiento del sistema de estacionamiento en vía pública y del mal parqueo, para las primeras cuatro (4) zonas a concesionar.
- Definición, implementación y operación del componente tecnológico y de recaudo del sistema de estacionamiento en vía pública, para las primeras cuatro (4) zonas a concesionar.
- Recaudo de los recursos provenientes del sistema de estacionamiento en vía pública de las primeras cuatro (4) zonas a concesionar.
- Constitución y administración de un patrimonio autónomo para el recaudo y distribución de los recursos provenientes del sistema de estacionamiento en vía pública, para las primeras cuatro (4) zonas a concesionar.
- Definición y desarrollo de una estrategia de gestión social asociada al sistema de estacionamiento en vía pública, diferenciada para cada una de las zonas de la concesión, para las primeras cuatro zonas a concesionar.

- Definición e implementación de un plan de comunicaciones y divulgación del sistema de estacionamiento en vía pública, para las primeras cuatro zonas a concesionar.

### 3 CONTEXTO ECONÓMICO

#### 3.1 Salario Mínimo

El salario mínimo, al igual que el Índice de Precios al Consumidor, crecen anualmente. A continuación, se muestra el salario mínimo y el auxilio de transporte desde el 2008 hasta el 2019:

**TABLA 1 SALARIO MÍNIMO Y AUXILIO DE TRANSPORTE**

AÑO	SALARIO MÍNIMO	AUXILIO DE TRANSPORTE
2008	461.500	55.000
2009	496.900	59.300
2010	515.000	61.500
2011	535.600	63.600
2012	566.700	67.800
2013	589.500	70.500
2014	616.000	72.000
2015	644.350	74.000
2016	689.455	77.700
2017	737.717	83.140
2018	781.242	88.211
2019	828.116	97.032

Fuente: Elaboración Propia, 2019

El salario mínimo se debe tener en cuenta dentro de este estudio, dado que es un indicador de la capacidad productiva de un país. Para calcular su valor se tienen en cuenta variables económicas, donde la principal es la inflación del año inmediatamente anterior. Generalmente, el salario mínimo, se toma

por parte de los empresarios y el gobierno como la base para el incremento de los salarios de los demás trabajadores que no devenguen este valor.

Para el presente proceso, es fundamental involucrar el valor del salario mínimo legal vigente por sus efectos en la estructuración del presupuesto de cada uno de los elementos que lo integran (salarios, prestaciones, tasas y contribuciones y otros).

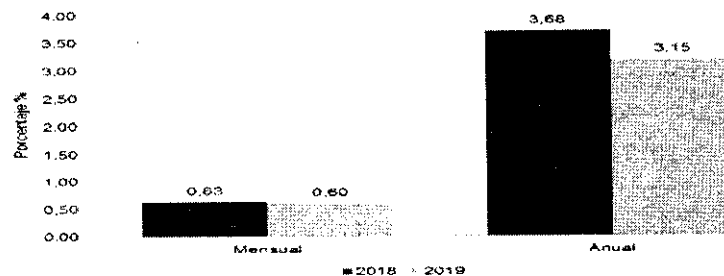
### 3.2 Índice De Precios Al Consumidor (IPC)

El DANE define el Índice de Precios al Consumidor (IPC) como un indicador que permite medir la variación porcentual promedio de los precios al por menor entre dos períodos de tiempo, de un conjunto de bienes y servicios que los hogares adquieren para su consumo. La variación del precio de un bien o servicio es la suma ponderada de variación de precio del artículo en las ciudades investigadas.<sup>1</sup>

Según el DANE, en enero de 2019, el IPC registró una variación de 3,15% en comparación con enero 2018:

**FIGURA 1– ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR – VARIACIÓN ANUAL**  
Enero 2019

Gráfico 1. IPC variaciones  
Total nacional  
Enero 2018 - 2019



Fuente: DANE, IPC.

Fuente: Boletín Técnico (IPC) - Consultado 16/07/2019<sup>2</sup>

Así mismo en el mes de agosto de 2019, el IPC registró una variación de 3,75% en comparación con agosto de 2018. Adicionalmente el IPC registró una variación de 0,09% en comparación con julio de 2019, siete divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (0,09%): Restaurantes y hoteles (0,32%), Salud (0,30%), Prendas de vestir y calzado (0,22%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,16%), Bienes y servicios diversos (0,16%), Educación (0,11%) y, por último, Transporte (0,10%). Por debajo se ubicaron: Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del

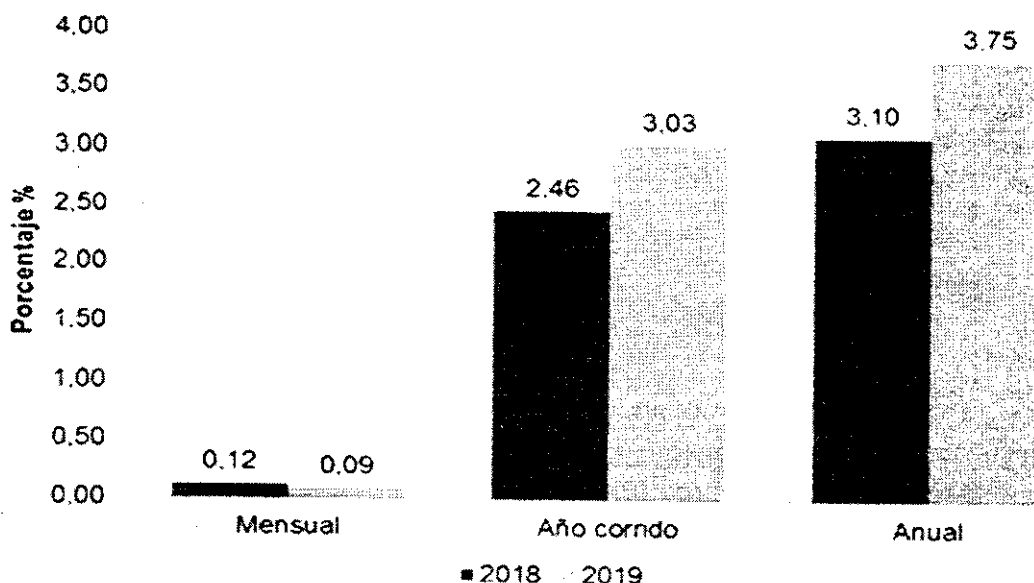
<sup>1</sup><https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc>

<sup>2</sup>[https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ipc/bol\\_ipc\\_jun19.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ipc/bol_ipc_jun19.pdf)

hogar (0,04%), Bebidas alcohólicas y tabaco (-0,08%), Alimentos y bebidas no alcohólicas (-0,13%), Información y comunicación (-0,18%) y, por último, Recreación y cultura (-0,26%):

FIGURA 2 – ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR – AÑO CORRIDO

**Gráfico 1. IPC Variaciones**  
**Total nacional**  
**Agosto 2018 – 2019**



Fuente: DANE: Boletín Técnico (IPC) - Consultado 15/09/2019<sup>3</sup>

### 3.3 Índice De Precios al Productor (IPP)

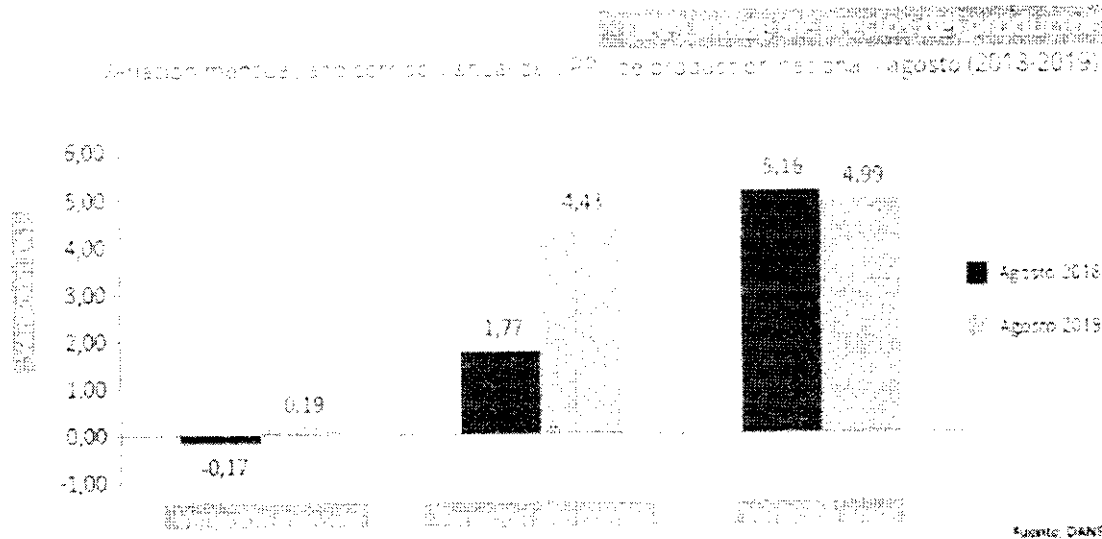
El DANE define el Índice de Precios del Productor (IPP) como “un indicador económico que presenta la variación promedio de precios de una canasta de bienes representativa de la producción nacional. El objetivo del índice es hacer parte de un conjunto de herramientas para el análisis de coyuntura, en particular, para la detección de canales de transmisión inflacionarios, de manera que permite estudiar el comportamiento de los precios de los productos desde el momento en que ellos ingresan a los canales de comercialización.”<sup>4</sup>

El IPP de la producción nacional, en agosto de 2019 presentó una variación de 0,19% respecto a julio de 2019:

<sup>3</sup>[https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ipc/bol\\_ipc\\_jun19.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ipc/bol_ipc_jun19.pdf)

<sup>4</sup><https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-del-productor-ipp>

**FIGURA 3 – ÍNDICE DE PRECIOS AL PRODUCTOR**



Fuente: Índice de precios del productor (IPP) - Consultado 15/09/2019<sup>5</sup>

Según el DANE, en agosto de 2019, los sectores de Industrias manufactureras (1,09%) y Agricultura, ganadería, silvicultura, caza y pesca (0,44%) presentaron variaciones superiores a la media (0,19%), mientras que el sector de Explotación de minas y canteras (-3,54%) fue el único que registró una variación negativa.

Las subclases CPC que se destacaron por su contribución positiva en el mes, fueron: oro (9,70%), frutas de pepita y frutas de hueso (28,12%) y café trillado o verde (7,06%), que en conjunto aportaron 0,45 puntos porcentuales a la variación del Índice de Precios de la Producción Nacional.

En contraste, las principales contribuciones negativas a la variación correspondieron a las siguientes subclases CPC: hulla sin aglomerar (-11,41%), aceites de petróleo (-1,97%) y hortalizas de raíz, bulbosas y tuberosas (-10,10%), que en conjunto restaron 0,72 puntos porcentuales a la variación del Índice de Precios de la Producción Nacional.

### 3.4 Producto Interno Bruto (PIB)

El PIB es la representación del resultado final de la actividad productiva del total de las unidades de producción residentes en el país. El DANE lo define como “un agregado que caracteriza la economía en su conjunto. Se deriva básicamente del concepto de valor agregado. El valor agregado bruto es la diferencia entre la producción y el consumo intermedio. El PIB es la suma del valor agregado bruto de

<sup>5</sup><https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-del-productor-ipp>



todas las unidades de producción residentes más la parte (posiblemente el total) de los impuestos, menos las subvenciones, sobre los productos, no incluida en la valoración de la producción".<sup>6</sup>

En el segundo trimestre de 2019, el PIB fue de \$220.072 mil millones de pesos:

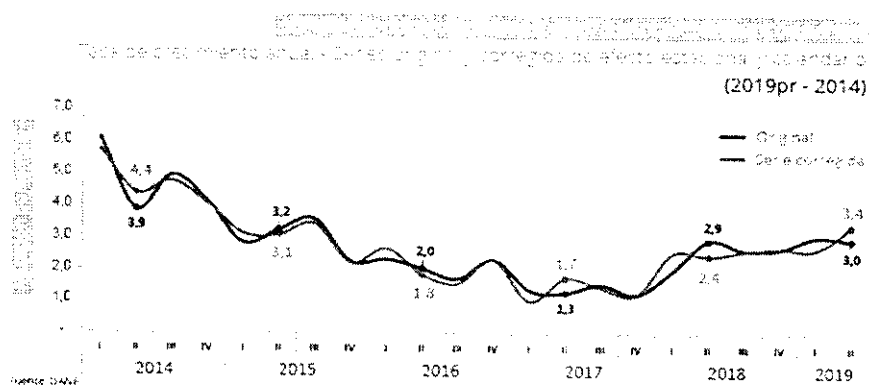
**FIGURA 4 – PRODUCTO INTERNO BRUTO EN MILES DE MILLONES DE PESOS**

Período	PIB		Consumo final		Formación bruta de capital		Exportaciones		Importaciones (-)	
	Miles de millones de pesos	Variación anual %	Miles de millones de pesos	Variación anual %	Miles de millones de pesos	Variación anual %	Miles de millones de pesos	Variación anual %	Miles de millones de pesos	Variación anual %
2015	804,692	3,0	670,201	3,4	191,305	-1,2	125,936	1,7	182,750	-1,1
2016	821,489	2,1	681,101	1,6	130,994	-0,2	125,673	-0,2	176,279	-3,5
2017	832,590	1,4	697,172	2,4	184,948	-3,2	128,829	2,5	178,390	1,2
2018-I	211,461	2,5	178,544	3,6	47,777	1,4	33,076	2,0	46,859	2,7
2018-II	212,865	2,4	180,523	3,9	46,944	0,3	33,163	3,4	48,076	7,5
2018-III	214,301	2,6	182,395	4,2	47,991	4,6	33,839	4,7	48,017	8,2
2018-IV	215,354	2,7	183,289	4,1	48,710	8,0	33,810	5,7	49,783	13,5
2019-I	217,087	2,7	186,045	4,2	49,054	2,7	33,886	1,8	50,136	7,5
2019-II	220,072	3,4	188,598	4,5	50,585	7,8	34,899	5,2	52,250	8,7

Fuente: Boletín de indicadores económicos – BANREP. Consultado 16/07/2019<sup>7</sup>

En el segundo trimestre de 2019pr, el Producto Interno Bruto en su serie original crece 3,0% respecto al mismo periodo de 2018:

**FIGURA 5 – TASA DE CRECIMIENTO ANUAL DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO**



Fuente: DANE: Comunicado de Prensa PIB - Consultado 02/09/2019<sup>8</sup>

6 <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales>

7 <http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/paginas/bie.pdf>

8 [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/cp\\_PIB\\_IItrim19.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/cp_PIB_IItrim19.pdf)

Según el DANE las actividades económicas que más contribuyen a esta dinámica son:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece 4,8%.
- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y servicios sociales crece 3,1%.
- Actividades profesionales, científicas y técnicas; actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 3,6%.

Las anteriores actividades económicas contribuyen con 1,7 puntos porcentuales al crecimiento del PIB. Cabe resaltar, que por primera vez es posible observar que todas las actividades económicas que contribuyen al crecimiento de la economía del país presentan un comportamiento positivo. Así mismo, se evidencia el mejoramiento de la actividad de Construcción al pasar de -4,9% (II trimestre de 2018) a 0,6% en el II trimestre de 2019, explicado por el comportamiento de la Construcción de carreteras y de obras de ingeniería civil (13,9%).

Igualmente, la actividad económica correspondiente a Explotación de minas y canteras presentó una recuperación al pasar de -0,6% (II trimestre de 2018) a 1,2% en el II trimestre de 2019, explicado por el comportamiento de la Extracción de petróleo crudo y gas natural (3,3%).

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie corregida de efecto estacional y calendario<sup>9</sup> crece 1,4%. Esta variación se explica principalmente por la siguiente dinámica:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y servicios sociales creció 1,6%.
- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida crece 1,4%.
- Construcción con un crecimiento del 2,6%.

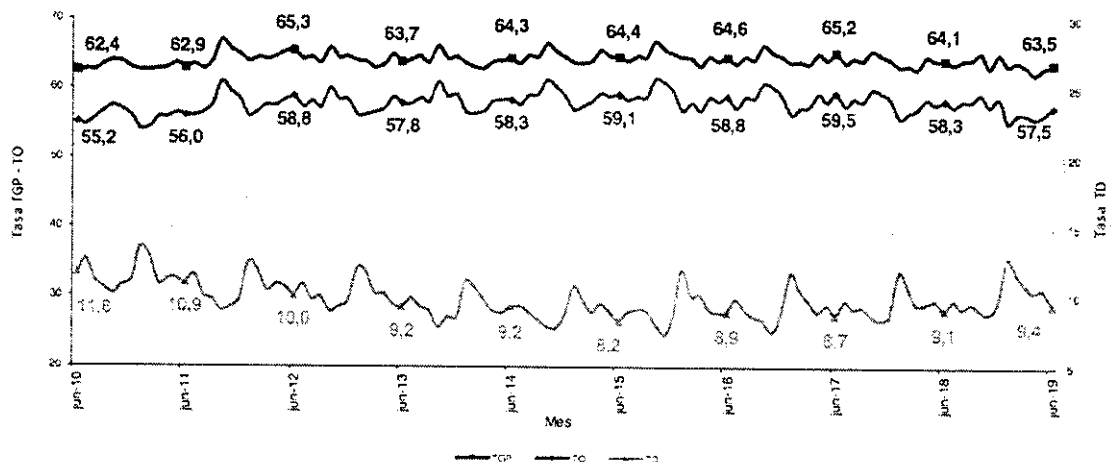
### 3.5 Empleo y Desempleo

La Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH) del DANE, “tiene como objetivo principal proporcionar información básica sobre el tamaño y estructura de la fuerza de trabajo del país (empleo, desempleo e inactividad), así como de las características sociodemográficas que permiten caracterizar a la población según sexo, edad, parentesco con el jefe del hogar, nivel educativo, la afiliación al sistema de seguridad social en salud, entre otros. Igualmente, a través de la Encuesta se clasifica a las personas según su fuerza de trabajo en ocupadas, desocupadas o inactivas. De esta forma, es posible estimar los principales indicadores del mercado laboral colombiano, como son la Tasa Global de Participación (TGP), la Tasa de Ocupación (TO) y la Tasa de Desempleo (TD).”<sup>9</sup>

Según el DANE, para el mes de junio de 2019, la tasa de desempleo fue 9,4%, la tasa global de participación 63,5% y la tasa de ocupación 57,5%. En el mismo mes del año anterior estas tasas fueron 9,1%, 64,1% y 58,3%, respectivamente:

<sup>9</sup><https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo/geih-historicos>

**FIGURA 6 – TASA GLOBAL DE OCUPACIÓN Y DESEMPLEO**



Fuente: DANE: Boletín Técnico Gran Encuesta Integrada de Hogares - Consultado 15/09/2019<sup>10</sup>

### 3.6 Tasa De Cambio Representativa Del Mercado

El Banco de la República define la Tasa de Cambio Representativa del Mercado (TRM) es la cantidad de pesos colombianos por un dólar de los Estados Unidos. La TRM se calcula con base en las operaciones de compra y venta de divisas entre intermediarios financieros que transan en el mercado cambiario colombiano, con cumplimiento el mismo día cuando se realiza la negociación de las divisas.<sup>11</sup>

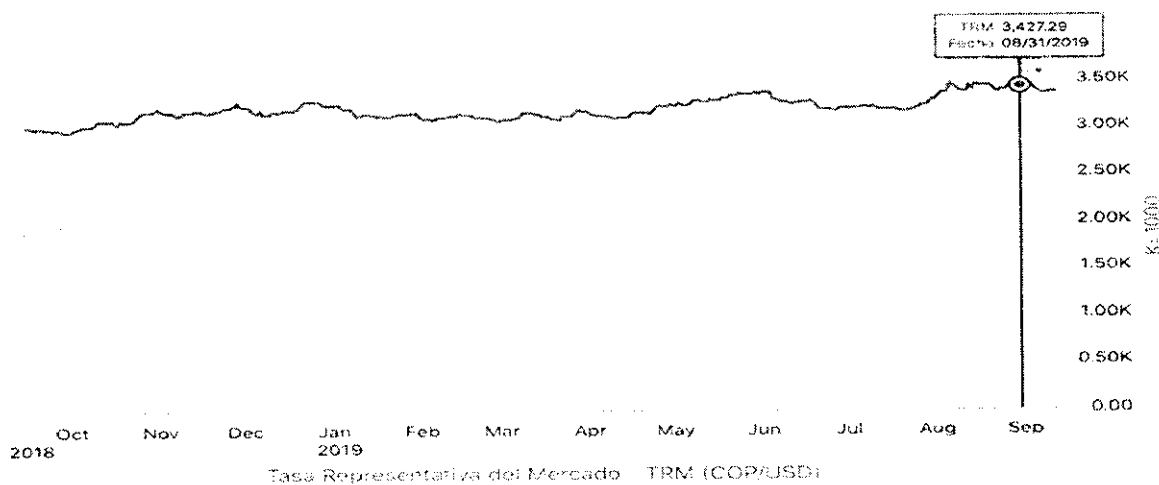
A partir del 1 de marzo de 2018, la TRM corresponde al promedio ponderado de las operaciones de compra y venta de contado de dólares de los Estados Unidos de América a cambio de moneda legal colombiana, realizadas entre Intermediarios del Mercado Cambiario (IMC), así como de las operaciones que efectúan los IMC con las demás entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia (SFC), distintas de IMC y aquellas que hacen los IMC con el Banco de la República o el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP). Actualmente la SFC es la que calcula y certifica diariamente la TRM con base en las operaciones registradas el día hábil inmediatamente anterior.

TRM del día 31 de agosto de 2019 fue de 3.427,29 pesos colombianos por dólar estadounidense:

<sup>10</sup> [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech/bol\\_empleo\\_jun\\_19.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ech/bol_empleo_jun_19.pdf)

<sup>11</sup> <http://www.banrep.gov.co/es/estadisticas/trm>

FIGURA 7 – TASA REPRESENTATIVA DEL MERCADO



Fuente: Tasas de Cambio Banco de la República - Consultado 15/09/2019<sup>12</sup>

### 3.7 Cifras Bogotá D.C.

#### 3.7.1 Población

La población de Bogotá de acuerdo con el censo de 2005 fue de 6.778.691 Habitantes. Según las proyecciones realizadas por el DANE, la población de la ciudad en el 2018 es de 8.181.047 habitantes, lo que demuestra una tasa media de crecimiento de 2,02%.

Según estudio realizado por la Secretaría Distrital de Planeación y el DANE<sup>13</sup> se realizaron proyecciones poblaciones por localidad, asumiendo supuestos urbanísticos, tal como se muestra a continuación:

<sup>12</sup><http://www.banrep.gov.co/es/estadisticas/trm>

<sup>13</sup> Proyecciones de población por localidades para 2016-2020, año de estudio 2014



TABLA 2 - PROYECCIÓN POBLACIONAL

Localidad	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ANTONIO NARIÑO	116.828	116.806	116.742	116.161	115.328	114.324	113.235	112.137	111.112	110.239	109.603	109.277	109.254	109.199	109.104	108.976
BARRIOS UNIDOS	223.073	227.500	231.722	235.775	239.668	243.416	247.049	250.574	254.001	257.353	260.646	263.883	267.106	270.280	273.396	276.453
BOSA	508.828	529.171	548.150	566.110	583.338	600.137	616.839	633.725	651.084	669.227	688.455	709.039	731.047	753.496	776.363	799.660
CHAPINERO	122.827	123.114	123.537	124.063	124.648	125.249	125.832	126.351	126.764	126.949	126.956	126.951	126.591	126.192	125.750	125.294
CIUDAD BOLÍVAR	570.619	583.657	596.773	610.011	623.352	636.794	650.367	664.047	677.819	691.693	705.663	719.700	733.859	748.012	762.184	776.351
ENGATIVÁ	804.470	812.069	819.286	826.209	832.835	839.190	845.337	851.270	856.996	862.557	867.976	873.243	878.434	883.319	887.886	892.169
FONTIBÓN	301.375	310.312	319.233	328.182	337.176	346.241	355.414	364.709	374.142	383.742	393.533	403.519	413.734	424.038	434.446	444.951
KENNEDY	951.074	969.613	989.172	1.009.665	1.030.902	1.052.725	1.075.024	1.097.601	1.120.274	1.142.901	1.165.318	1.187.315	1.208.980	1.230.539	1.252.014	1.273.390
LA CANDELARIA	22.621	22.531	22.503	22.524	22.578	22.650	22.726	22.791	22.828	22.824	22.764	22.633	22.438	22.243	22.041	21.830
LOS MÁRTIRES	94.842	95.043	95.191	95.294	95.344	95.341	95.287	95.177	95.007	94.779	94.487	94.130	93.716	93.248	92.755	92.234
PUENTE ARANDA	253.638	251.315	248.995	246.672	244.319	241.912	239.441	236.877	234.191	231.368	228.388	225.220	221.906	218.555	215.191	211.802
RAFAEL URIBE URIBE	378.164	375.807	373.575	371.456	369.403	367.376	365.353	363.284	361.125	358.845	356.408	353.761	350.944	348.023	344.990	341.886
SAN CRISTÓBAL	407.552	404.954	403.076	401.806	400.991	400.491	400.184	399.915	399.537	398.918	397.919	396.383	394.358	392.220	389.945	387.560
SANTA FE	109.107	108.630	107.930	107.044	105.997	104.816	103.535	102.175	100.768	99.340	97.920	96.534	95.201	93.857	92.490	91.111
SUBA	923.063	952.103	981.025	1.009.981	1.039.013	1.068.188	1.097.642	1.127.402	1.157.514	1.188.071	1.219.135	1.250.734	1.282.978	1.315.509	1.348.372	1.381.597
SUMAPAZ	5.792	6.099	6.345	6.540	6.693	6.814	6.910	6.990	7.063	7.139	7.224	7.330	7.457	7.584	7.711	7.838
TEUSAQUILLO	137.530	138.347	139.051	139.652	140.148	140.539	140.728	140.743	140.755	140.766	140.772	140.767	140.473	140.135	139.776	139.369
TUNJUELITO	184.528	183.387	183.125	183.567	184.517	185.784	187.191	188.537	189.633	190.289	190.318	189.522	187.971	186.383	184.743	183.067
USAQUÉN	425.193	430.204	435.395	440.687	445.955	451.085	455.991	460.543	464.619	468.115	470.922	472.908	474.186	475.275	476.184	476.931
USME	298.992	304.554	309.402	313.653	317.392	320.710	323.719	326.497	329.134	331.730	334.376	337.152	340.101	342.940	345.689	348.332
Total general	6.840.116	6.945.216	7.050.228	7.155.052	7.259.597	7.363.782	7.467.804	7.571.345	7.674.366	7.776.845	7.878.783	7.980.001	8.080.734	8.181.047	8.281.030	8.380.801

Fuente: Proyecciones de población por localidades para 2016-2020, Secretaría Distrital de Planeación (2014)

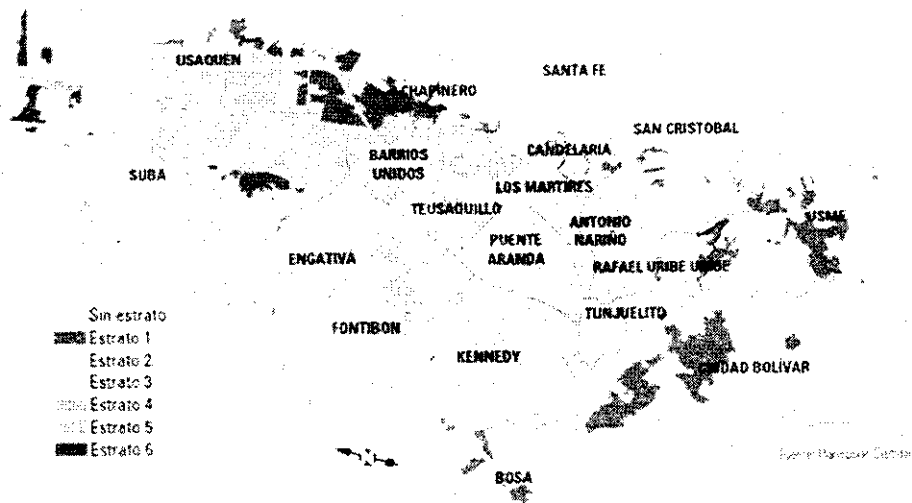
Con base en estas proyecciones se puede concluir que las localidades con mayor concentración de población no son las que se localizan en el centro de la ciudad, sino que, por el contrario, se ubican en las zonas periféricas de la ciudad.

### 3.7.2 Estratificación Socioeconómica

La estratificación socioeconómica es el mecanismo que permite clasificar la población en distintos estratos o grupos de personas que tienen características sociales y económicas similares.

Un análisis del estrato que predomina por lote en el sector catastral, permitió determinar que el estrato predominante es el estrato 3 Medio Bajo.

**FIGURA 8 - ESTRATIFICACIÓN SOCIOECONÓMICA**



Fuente: Planeación Distrital – 2015

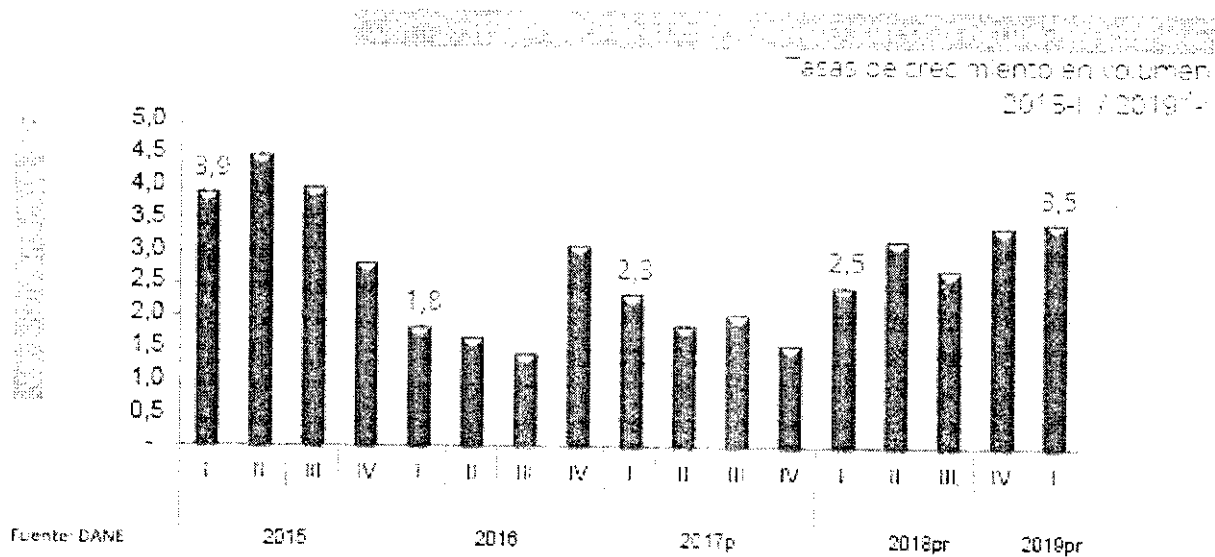
### 3.7.3 Actividad Económica en Bogotá D.C.

Según el DANE el Producto Interno Bruto (PIB) trimestral de Bogotá D.C.<sup>14</sup>, constituye una síntesis de la información macroeconómica de coyuntura de la ciudad, y tiene como finalidad presentar su dimensión y dinámica de crecimiento en el corto plazo de manera oportuna y con periodicidad trimestral; coherente con los resultados de las Cuentas Departamentales divulgadas por el DANE.

Para el primer trimestre de 2019pr el Producto Interno Bruto de Bogotá D.C en su serie original crece 3,5% respecto al mismo periodo de 2018pr; con relación al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto de Bogotá D.C crece 0,6% en su serie corregida de efecto estacional y calendario:

<sup>14</sup> [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/Bogota/Bol\\_PIB\\_Bta\\_I\\_trim\\_19.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/Bogota/Bol_PIB_Bta_I_trim_19.pdf)

FIGURA 9 – TASA DE CRECIMIENTO DEL PIB BOGOTÁ D.C



Fuente: DANE – 2019

#### 4 CONTEXTO TÉCNICO

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) es un organismo del sector central con autonomía administrativa y financiera, creada por el Concejo de Bogotá mediante el Acuerdo 257 del 30 de noviembre de 2006, cuyo objeto es: *“Orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal, y de su expansión en el área rural del Distrito Capital, en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior”.*

El Acuerdo Distrital 257 del 30 de noviembre de 2006 dictó las normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de la SDM y estableció, entre otras, las siguientes funciones: *“(…) Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte; Fungir como autoridad de tránsito y transporte; Liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital”.*

Por su parte, los literales a, b, e i del párrafo del artículo 108 del mismo Acuerdo, determinaron las siguientes funciones, bajo la orientación del Secretario de Movilidad: *“Vigilar el cumplimiento de las normas de tránsito; Regular y vigilar el sistema de señalización y semaforización; Aplicar las medidas de control en cuanto a la regulación del parqueo público y el estacionamiento en vías y espacios públicos cumpliendo con lo establecido en el POT y en el Plan Maestro de Movilidad”.*

El Distrito definió la implementación del cobro por estacionamiento en vía pública como uno de los proyectos prioritarios para mejorar la movilidad, gestionar la demanda de transporte, controlar el tráfico de vehículos motorizados, promover el uso adecuado del espacio público y contar con una fuente

adicional de ingresos para garantizar la sostenibilidad financiera del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), en los términos del artículo 33 de la Ley 1753 de 2015. Por esta razón, el Plan de Ordenamiento Territorial, el Plan Maestro de Movilidad y el Plan de Desarrollo Distrital contemplan este proyecto como uno de los más relevantes para materializar y consolidar la visión de ciudad y la política de movilidad sostenible en la ciudad.

- El Plan de Ordenamiento Territorial (POT), adoptado por el Decreto 190 de 2004, fijó los objetivos del Sistema de Movilidad, entre los cuales dispuso consolidar a corto y mediano plazo, el sistema de estacionamientos y fortalecer los mecanismos de control y vigilancia al estacionamiento ilegal en espacio público, en correspondencia con la demanda de estacionamientos producida por la nueva estructura de localización de actividades económicas y áreas de centralidades. El artículo 186 estableció que las zonas de estacionamiento en vía pública, que por delegación de la autoridad distrital reciban autorización temporal para recaudar los cobros por el estacionamiento vehicular, no pierden su carácter de espacio público y no generan derechos para los particulares.
- El Plan Maestro de Movilidad (PMM), adoptado mediante el Decreto 319 de 2006, es el instrumento que desarrolla y reglamenta el Sistema de Movilidad del POT. En este se definió como estrategia de corto plazo, la habilitación de estacionamientos en bahías y vías locales e intermedias, y a mediano plazo, el desarrollo de una red de estacionamientos en vía con la posibilidad de cobrar por su utilización. Para la definición de su tarifa, estableció que se deben tener en cuenta factores de congestión y de demanda.
- A través del Acuerdo 645 de 2016 se adoptó el Plan de Desarrollo Distrital (PDD) “Bogotá Mejor para Todos”. En éste se incluyó el programa “Mejor Movilidad para Todos”, que estableció como meta el diseño y la puesta en funcionamiento de la política de estacionamientos, incluyendo la implementación de estacionamiento en vía con tarifa, como instrumento de gestión de la demanda de transporte y como fuente adicional de financiación del transporte público.
- Por ser la encargada de orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad y, por lo tanto, de desarrollar el programa “Mejor Movilidad para Todos”, la SDM llevó a cabo el contrato de consultoría 2016-1167, con objeto: “Estructurar la estrategia de gestión de la demanda de estacionamientos de acceso público, en vía y fuera de vía, en la ciudad de Bogotá”. En el marco de este proyecto se desarrollaron aspectos técnicos, legales y financieros para viabilizar e implementar el sistema de estacionamiento en vía pública. Las particularidades propias de la ejecución del contrato de consultoría, así como los productos entregados por la consultoría obran en el expediente contractual de la SDM.
- A nivel nacional, el sustento legal para el cobro por el estacionamiento en vía se encuentra en la Ley 105 de 1993, que en su artículo 28 estableció que los municipios y distritos podrán establecer tasas por el derecho de parqueo sobre las vías públicas. Al ser un tributo, su utilización está supeditada a la adopción del sistema y método de cobro por parte del Concejo Municipal, razón por la cual en el segundo semestre de 2017 la Administración Distrital presentó al Concejo de Bogotá el Proyecto de Acuerdo para autorizar y definir el sistema y método de cobro de la tasa por el derecho de parqueo sobre las vías públicas.
- Como resultado, el 28 de diciembre se adoptó el Acuerdo 695 de 2017, “Por medio del cual se autoriza a la Administración Distrital el cobro de la tasa por el derecho de estacionamiento sobre las vías públicas y se dictan otras disposiciones”. Este Acuerdo autorizó el cobro de la tasa y



definió el sistema y método para su cobro, además, creó el Sistema Inteligente de Estacionamientos (SIE), definido como “el conjunto de reglas, principios, valores y medidas para gestionar la demanda de estacionamiento de vehículos y articular de forma coherente la prestación, control y recaudo de los valores asociados al servicio de estacionamientos de uso público, en vía, fuera de vía, incluyendo el servicio de valet parking”. Es importante señalar que el presente proceso de contratación se limita única y exclusivamente a la concesión del sistema de estacionamiento en vía pública.

- La necesidad previamente identificada está determinada por los siguientes aspectos:

#### 4.1 Empresas de parqueo en vía y fuera de vía

En cumplimiento de la normatividad vigente, la SDM, en función de las solicitudes que recibe, evalúa la posibilidad de habilitar o prohibir el estacionamiento en vía en segmentos viales o bahías. En los casos de prohibición, se procede a instalar la señalización correspondiente, y en los de habilitación, se permite, pero con la salvedad de que ningún tercero podrá cobrar por el estacionamiento de un vehículo en la vía pública.

No obstante, en la ciudad se presenta el estacionamiento de vehículos en lugares prohibidos, así como el cobro por el estacionamiento en vía pública por parte de terceros, sin autorización de la Administración Distrital. Según datos de la SDM, entre enero de 2016 y diciembre de 2017 se impusieron más de 330.000 comparendos y se inmovilizaron más de 73.000 vehículos por estacionar en lugares prohibidos, siendo esta la infracción que mayor cantidad de comparendos genera cada año; usualmente alrededor del 30% del total que se imponen en Bogotá.

Por lo anterior, y acogiéndose a lo establecido en el PMM, dentro de las estrategias del Plan de Ordenamiento de Estacionamientos (POE) se encuentra el Capítulo VI: Ordenamiento de Estacionamientos. La formulación de la política y las estrategias del POE deben armonizar la visión y las políticas que el modelo de movilidad futuro formula y a las cuales aportará con su implementación<sup>15</sup>.

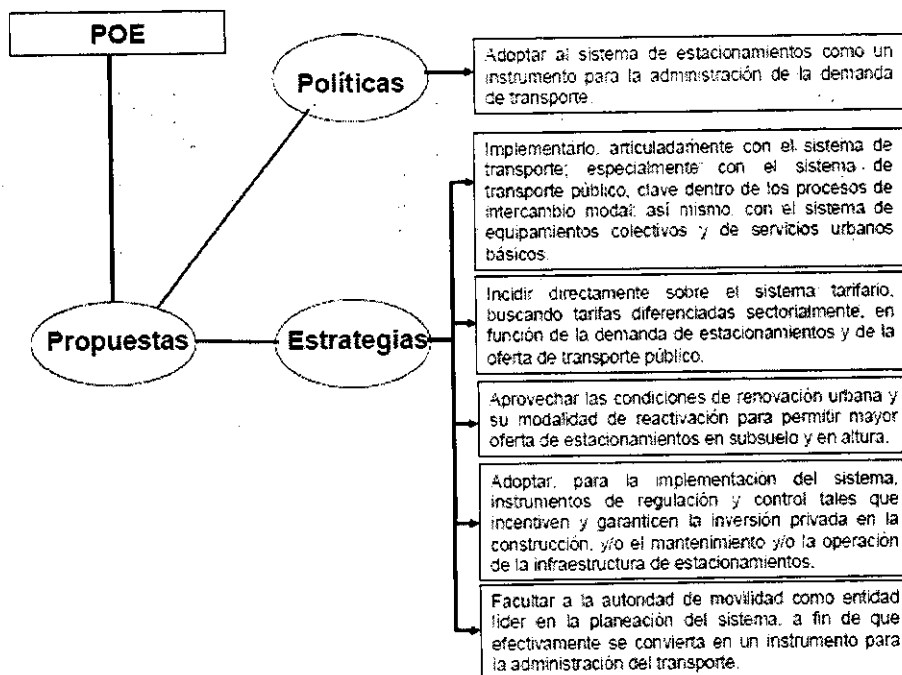
Para la implementación del POE se proponen, entre otros, los siguientes proyectos:

- Implementar la red de estacionamientos en vía (zonas de residentes, zonas de comercio zonal y vecinal, zonas de cargue y descargue y zonas para estacionamiento de transporte público individual).
- Formular las especificaciones técnicas para el establecimiento de zonas de estacionamiento en vía pública.

---

<sup>15</sup> PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA BOGOTÁ, D.C. Documento Ejecutivo, pág. 181-182.

**FIGURA 9 - ESQUEMA GENERAL PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL POE**



Fuente: Documento Ejecutivo del Plan Maestro de Movilidad para Bogotá D.C., 2006

## 4.2 Diagnóstico del Estacionamiento en Bogotá

Según la consultoría (Contrato SDM 2016-1167, 2017), en Bogotá al día se realizan en promedio 1,7 millones de viajes en modos de transporte privado, de los cuales 24% utilizan estacionamientos de acceso público: 11% en la vía y 13% fuera de vía (Encuestas de Movilidad de 2005, 2011 y 2015, SDM). Según esta misma fuente, el uso de la vía como sitio de estacionamiento se incrementó entre el 2005 y el 2011, de 10% a 23% en automóviles, y del 15% al 17% para motocicletas. Consecuentemente, la proporción de automóviles y de motocicletas estacionados fuera de vía decreció, pasando de 16% al 11% para automóviles y similares (autos, camperos y pick ups) y del 12% al 5% para motocicletas.

La oferta de estacionamiento de acceso público es de 304 mil cupos, de los cuales el 57% son fuera de vía y el restante 43% en vía.

Salvo por algunos permisos que ha otorgado el Distrito para que terceros operen estacionamiento en bahías habilitadas para dicho uso, el estacionamiento en vía se caracteriza por el uso irregular del espacio público (invasión de andenes, áreas verdes, zonas para bicicletas, etc.) frecuentemente explotado por terceros no autorizados, que cobran a los usuarios por el uso de este espacio y el cuidado de los vehículos.

Según la consultoría (Contrato SDM 2016-1167, 2017), la mayor presencia de cobro no autorizado por estacionar en vías se localiza en las UPZ de Usaquén, Chico Lago, Chapinero, Santa Bárbara, La Alhambra, La Macarena, La Sabana, Galerías y Modelia.

PA05-PR16-MD01 V.2.0

Página 18 de 36

AC 13 No. 37 – 35

Tel: 3649400

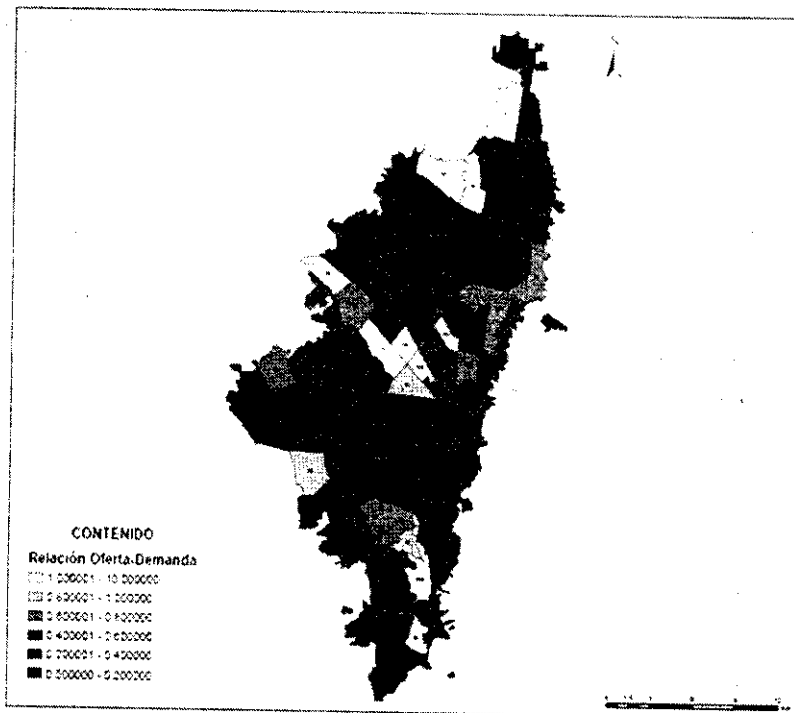
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

info: Línea 195

Además, se encontró que a nivel ciudad, el estacionamiento en vía o bahía corresponde al 91% de la demanda y el 9% restante se da en el andén. Esto señala la necesidad de regular el estacionamiento en vía para recuperar y proteger el espacio público, en especial, los espacios para peatones.

Como parte de la definición de la línea base realizada en el contrato de consultoría, se hizo una caracterización del usuario de estacionamiento y una estimación, entre otros aspectos, de la demanda y la oferta de estacionamiento de acceso público, así como de sus condiciones operacionales. En el siguiente mapa se presenta la relación entre la oferta y la demanda a nivel de UPZ; los índices inferiores a la unidad ilustran el déficit de oferta de estacionamientos.

**FIGURA 10 - RELACIÓN OFERTA – DEMANDA DE ESTACIONAMIENTOS POR UPZ**



Fuente: Contrato de Consultoría SDM 2016-1167, 2017

Como se evidencia en el mapa, en gran parte de la ciudad existe la necesidad de implementar un esquema de estacionamiento en vía pública que ayude a combatir el déficit de estacionamiento. Dicho sistema, además, ayudará a capturar parte de las externalidades negativas generadas por el uso del vehículo privado permitiendo apalancar la mejora del sistema de transporte público.

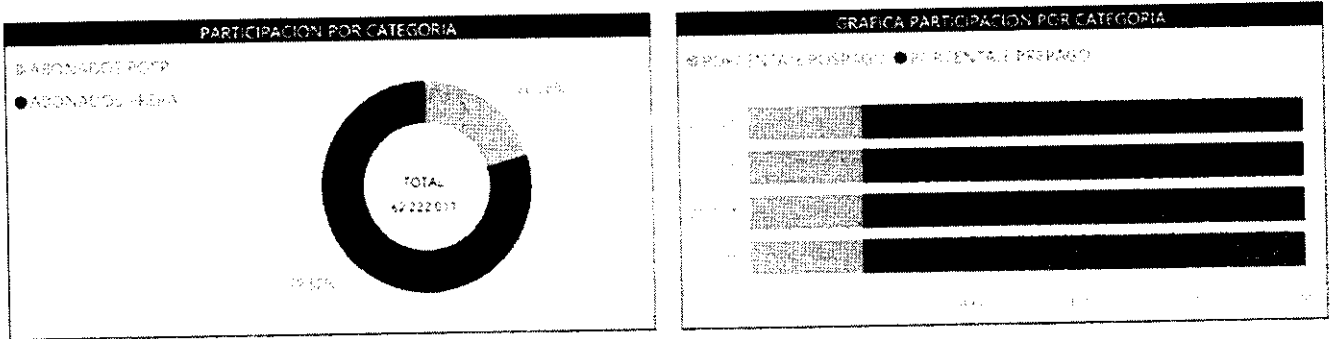
### 4.3 Uso de las Tecnologías de Información y Comunicaciones

Teniendo en cuenta, que el Sistema de estacionamiento en vía pública contará con una aplicación (app) móvil y un sistema de información y de recaudo electrónico que se conecta a una plataforma central por medio de tecnologías móviles (3G, 4G o similares), con el fin de dar a conocer su potencial de uso y viabilidad, a continuación, se realiza un estudio del sector TIC en Colombia:

Para 2017 el número de abonados de Telefonía Móvil a Nivel Nacional fue de 62.2 millones, de los cuales el 20,38% eran usuarios postpago.

**FIGURA 11 – PARTICIPACIÓN DE ABONADOS POR CATEGORÍA A NIVEL NACIONAL**

**Periodo de corte: 2017-4T**

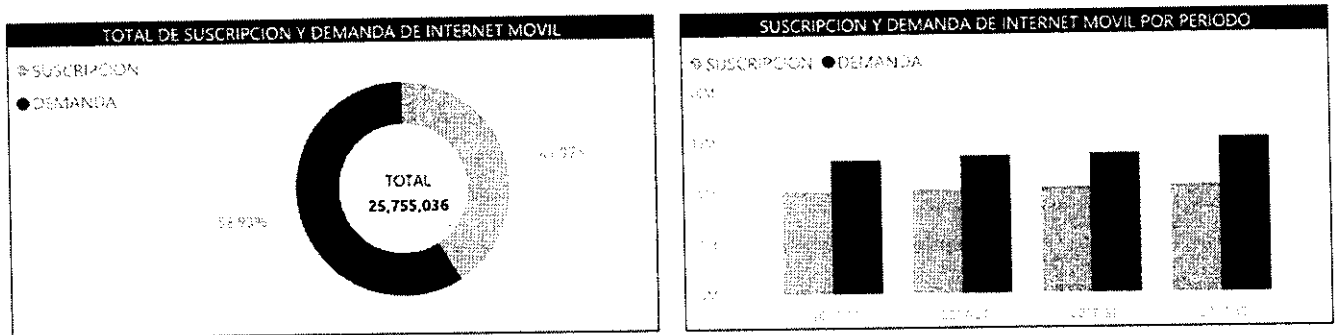


Fuente: MINTIC (2019)

Para el mismo periodo, el total de usuarios con acceso a servicios de internet móvil fue 25.76 millones, de los cuales el 41.07%, es decir 10.57 millones de usuarios, tienen servicios por suscripción:

**FIGURA 12 – DEMANDA INTERNET MOVIL POR TIPO DE SUSCRIPCIÓN**

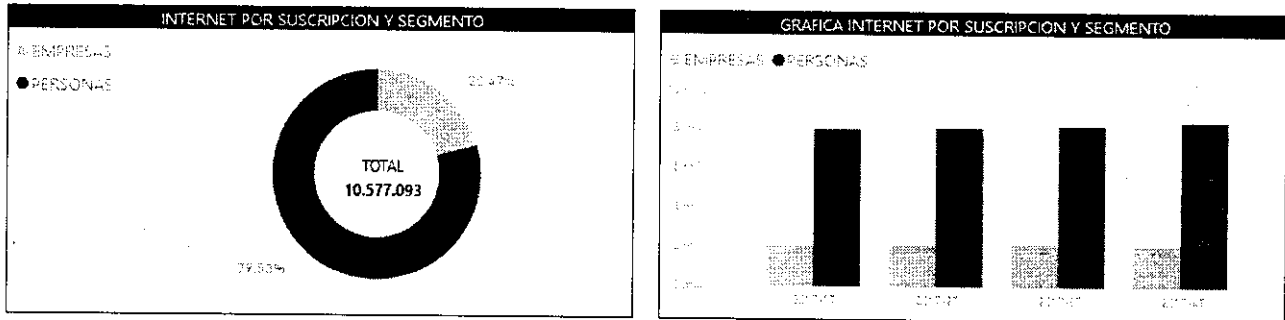
**Periodo de corte: 2017-4T**



Fuente: MINTIC (2019)

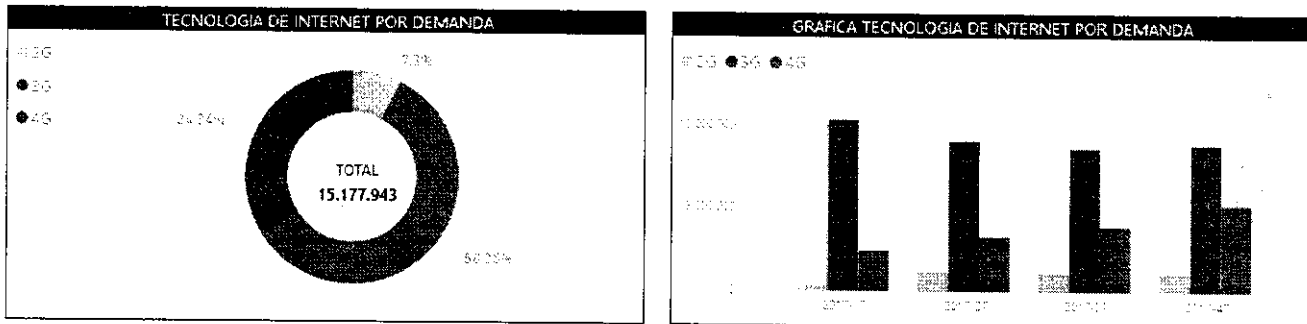
De los usuarios por suscripción, el 79.53% son personas naturales, y el resto personas jurídicas.

**FIGURA 13 – SUSCRIPTORES DE INTERNET POR SEGMENTO**  
**Suscriptores De Internet Por Suscripcion y Segmento a Nivel Nacional**  
**Periodo de corte: 2017-4T**



Fuente: MINTIC (2019)

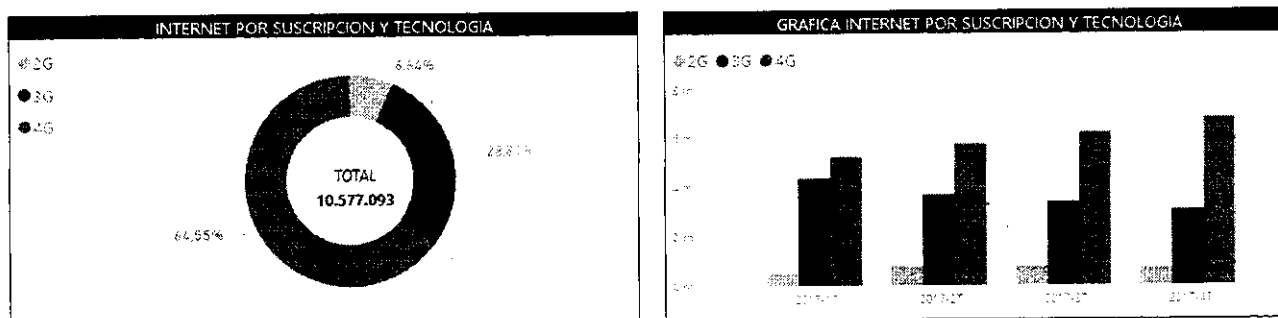
**FIGURA 14 – ABONADOS INTERNET POR DEMANDA**  
**Abonados a Tecnologia De Internet Por Demanda a Nivel Nacional**  
**Periodo de corte: 2017-4T**



Fuente: MINTIC (2019)

**FIGURA 15 – SUSCRIPTORES DE INTERNET POR SUSCRIPCIÓN Y TIPO DE TECNOLOGÍA**

Periodo de corte: 2017-4T



Fuente: MINTIC (2019)

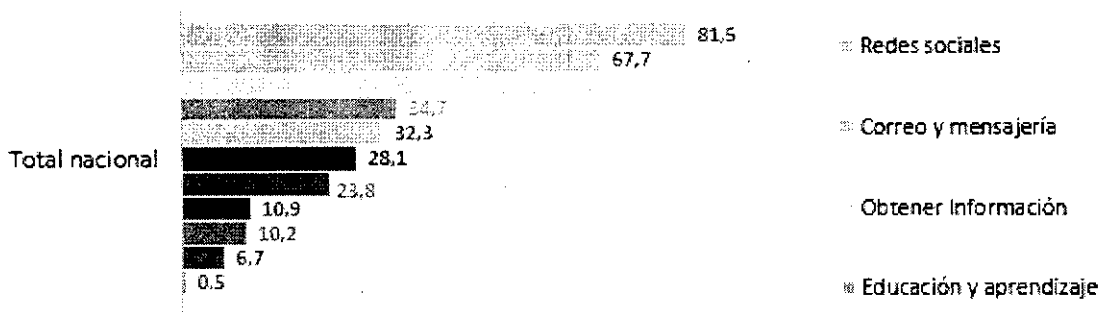
Del total de abonados con acceso a servicios de internet móvil por suscripción y por demanda, aproximadamente el 93% de los usuarios cuenta con tecnología 3G y 4G.

También se revisó el tipo de uso de los usuarios de internet a nivel nacional:

Durante el mismo periodo, el 81,5% del total de las personas de 5 años o más, que usaron internet a nivel nacional, lo utilizaron para redes sociales; 67,7% lo empleó para correo y mensajería y 63,2% para obtener información.

**FIGURA 16 - PROPORCIÓN DE PERSONAS DE 5 Y MÁS AÑOS DE EDAD QUE USARON INTERNET, SEGÚN ACTIVIDAD DE USO**

Total nacional -Cabecera -Centros poblados y rural disperso 2017



Fuente: DANE (2019)

De lo anterior, se puede concluir que, en 2017, más de la mitad de la población colombiana tenía acceso a los servicios de internet móvil con tecnologías 3G y 4G, con una tendencia creciente, y que más del 63% de la población lo utiliza para obtener información.

Ahora bien, teniendo en cuenta que el parque auto-motor registrado en Bogotá en 2015 fue de 2.148.541 vehículos<sup>16</sup>, la mayoría es de servicio particular (93,91%), se puede inferir que existe un mercado potencial cercano al millón de personas, quienes tendrían la posibilidad de utilizar la App móvil del sistema de estacionamiento en vía desde sus dispositivos móviles. Adicionalmente se puede decir, que existe en Bogotá la infraestructura de conectividad para la implementación de un sistema de información en tiempo real utilizando las redes de internet móvil.

Nota: En cuanto a las empresas que realizan actividades de recaudo electrónico no se encontró información desagregada que permita presentar un análisis de su comportamiento en el mercado.

#### 4.4 Diseño Conceptual del Sistema

El SIE es una solución tecnológica y operativa que tiene por fin gestionar la demanda de estacionamiento de vehículos privados, contribuir al uso ordenado de la infraestructura y generar recursos para mejorar la movilidad, con la SDM como ente gestor. Sus objetivos son:

- Coadyuvar al mejoramiento de la movilidad.
- Mejorar la calidad del servicio de estacionamientos públicos.
- Garantizar la disponibilidad de estacionamientos.
- Recuperar el espacio público.
- Realizar control del mal parqueo.
- Generar información en tiempo real para el usuario.
- Generar datos para una mejor gestión de la movilidad.
- Generar recursos para la mejora del sistema de movilidad.

De acuerdo con el análisis de riesgos adelantado por la SDM durante el proceso de estructuración para la concesión del sistema de estacionamiento en vía pública, esta contratación requerirá de un modelo en el que un concesionario sea el encargado de los dos tipos de operación: 1) el componente tecnológico y de recaudo (operación única de recaudo de las cuatro primeras zonas a concesionar), y 2) la operación zonal, en la que cada una de las zonas deberá ser operada como una unidad técnica independiente. Teniendo como punto de partida el análisis desarrollado por la consultoría 2016-1167, las razones por las que se definió esta alternativa son:

- Menores costos operacionales por implementación de un único sistema de tecnología y recaudo.
- Menor tiempo de implementación de la solución tecnológica por no requerir integración y homologación con otros sistemas.
- Una única interfaz de interacción directa con el usuario por tratarse de un único proveedor de los medios de pago y atención al usuario.
- Óptimo sistema para la centralización y manejo de la información.

---

<sup>16</sup> Movilidad en cifras. 2015. SDM

- Integración de la operación y estandarización de protocolos.
- Interoperabilidad de la información de toda la concesión.
- No hay riesgo técnico y legal de la integración de soluciones provenientes de diferentes operadores.
- Se minimizan los riesgos de interoperabilidad e interacción entre dos tipos de operadores, debido a la responsabilidad conjunta al integrar el sistema en un sólo operador.

Bajo este esquema, la SDM es el ente gestor del sistema de estacionamiento en vía pública y se deberá encargar de gestionar la adecuación de la malla vial de los segmentos viales que así lo requieran, con cargo a los recursos del sistema.

Para seleccionar el modelo de contratación del sistema, la consultoría tuvo en cuenta las siguientes premisas:

- El Distrito es quien gestiona, planifica y promueve el sistema.
- El Distrito no invertirá recursos públicos en la implementación del sistema.
- Es necesaria la participación del sector privado en la financiación, implementación de la tecnología, recaudo, y la operación y mantenimiento del sistema.

La figura que se muestra a continuación representa el modelo de operación seleccionado y los agentes que componen el sistema:

FIGURA 11. MODELO DE OPERACIÓN DEL SISTEMA



Fuente: Elaboración propia a partir del Contrato de Consultoría SDM-2016-1167

## 5 CONTEXTO REGULATORIO

El presente proceso de selección, así como el contrato que se deriva del mismo, está sujeto a la Constitución Política de Colombia, a la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, Ley 1474 de 2011 y sus decretos reglamentarios, como también al anexo complementario y sus adendas. En lo que no se encuentra particularmente regulado, se aplicarán las normas comerciales y civiles vigentes.



La modalidad de selección que se debe adelantar es la de Selección Abreviada, de conformidad con lo establecido en el literal d) del artículo 2º de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 2.2.1.2.1.2.22. del Decreto 1082 de 2015, el cual indica:

*“La Entidad Estatal que haya declarado desierta una licitación puede adelantar el Proceso de Contratación correspondiente aplicando las normas del proceso de selección abreviada, para lo cual debe prescindir de: a) recibir manifestaciones de interés, y b) realizar el sorteo de oferentes. En este caso, la Entidad Estatal debe expedir el acto de apertura del Proceso de Contratación dentro de los cuatro (4) meses siguientes a la declaratoria de desierta.”*

De acuerdo con la Ley colombiana, las normas actualmente vigentes se entienden conocidas por todos los PROPONENTES que participen en el presente proceso de selección.

El trámite de selección se adelantará especialmente con fundamento en las siguientes normas:

- Constitución Política de Colombia
- Ley 80 de 1993 *“Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública”*
- Ley 1150 de 2007 *“Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos”.*
- Ley 527 de 1999 *“Por medio de la cual se define y reglamenta el acceso y uso de los mensajes de datos, del comercio electrónico y de las firmas digitales, y se establecen las entidades de certificación y se dictan otras disposiciones”*
- Ley 1474 de 2011 *“Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública”.*
- Decreto Ley 019 de 2012 *“Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública”*
- Decreto 1082 de 2015 *“Por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional”*
- Ley 1882 de 2018 *“Por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y se dictan otras disposiciones”*
- Decreto 1421 de 1993 *“Por medio del cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá”*
- Código de Comercio y Código Civil.
- Decreto 392 de 2018 *“Por el cual se reglamentan los numerales 1, y 8 del artículo 13 de la Ley 1618 de 2013, sobre incentivos en Procesos de Contratación en favor de personas con discapacidad”*
- Manuales y guías expedidos por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente.

- Ideario Ético del Distrito, el cual se puede consultar en el siguiente link:
- <https://www.serviciocivil.gov.co/bk/files/Planeacion%20Estrategicas/Gestion%20Calidad/1.%20SocialdearioEtico.pdf>
- Las demás disposiciones que por el objeto y la naturaleza de este proceso le sean aplicables.

## 5.1 Marco Regulatorio

- Acuerdo 695 de 2017.
- Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre.
- Ley 1239 de 2008, Modifica Ley 769 de 2002.
- Ley 1383 de 2010; Modifica Ley 769 de 2002.
- Ley 1801 de 2016.
- Ley 1287 de 2009, Bahías de estacionamiento para personas con movilidad reducida.
- Resolución 1885 de 2015, Manual de señalización vial, Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia. Ministerio de Transporte.
- Resolución 237 de 2009, Por medio de la cual se definen las condiciones de utilización de las bahías de estacionamiento y se da cumplimiento a la sentencia judicial.
- Resolución 305 de 2008, Por la cual se expiden políticas públicas para las entidades, organismos y órganos de control del distrito capital, en materia de tecnologías de la información y comunicaciones respecto a la planeación, seguridad, democratización, calidad, racionalización del gasto, conectividad, infraestructura de datos espaciales y software libre.
- Decreto 190 de 2004, Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003 (Plan de Ordenamiento Territorial).
- Decreto 215 de 200, Por el cual se adopta el Plan Maestro de Espacio Público para Bogotá Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones, modificado por el artículo 23 del Decreto 527 de 2014.
- Decreto 319 de 2006, Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 619 de 2000, Plan de Ordenamiento Territorial
- Decreto 469 de 2003, Revisión del Plan de Ordenamiento Territorial.
- Decreto 511 de 1998, Por el cual se toman medidas de tránsito relativas al parqueo en vías públicas.
- Decreto 567 de 2006, Por el cual se adopta la estructura organizacional y las funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, y se dictan otras disposiciones.

- Decreto 520 de 2013, Por el cual se establecen restricciones y condiciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el área urbana del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 690 de 2013, Por medio del cual se modifica el Decreto 520 de 2013, que establece restricciones y condiciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el área urbana del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones.
- Decreto 1660 de 2003, Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios, Espacios Urbanos y Rurales. Señalización.
- Acuerdo 16 de 1998, Por el cual se restringe el estacionamiento de vehículos automotores en el centro de la Ciudad.
- Acuerdo 172 de 2005, Por el cual se dictan normas para adelantar estudios de conveniencia e instalación de reductores de velocidad tipo resalto en el área urbana del Distrito Capital, según Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte.
- Acuerdo 328 de 2008, Por el cual se promueve la señalización turística vial y peatonal de Bogotá y se dictan otras disposiciones
- Acuerdo 645 de 2016, Por el cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para Bogotá D.C. 2016 - 2020 "Bogotá Mejor para Todos.

## 6 ESTUDIO DE LA OFERTA

### 6.1 Agentes que componen el sector

Teniendo en cuenta que en Colombia no se han adelantado proyectos con las mismas características del presente proceso, no ha sido posible determinar un solo mercado que pueda atender el mismo. Por esta razón, se identificaron las siguientes empresas las cuales podrán conformar consorcios o uniones temporales si es el caso.

Se incluyen las organizaciones, instituciones y empresas nacionales e internacionales relacionadas con: parqueo en vía; parqueo fuera de vía; actividades de recaudo; y actividades relacionadas con TIC, las cuales influyen de manera directa en el proceso que se está adelantando. A continuación, se presenta el número de posibles proponentes para el presente proceso de contratación:<sup>17</sup>

TABLA 3 - POSIBLES PROPONENTES

GRUPO DE ACTIVIDADES	NÚMERO DE EMPRESAS
Agentes que desarrollan actividades de parqueo en vía	6
Agentes que desarrollan actividades de parqueo fuera de vía	6

<sup>17</sup> Información recaudada en el evento sobre el Sistema Inteligente de Estacionamientos realizado en Bogotá el 12 de Julio de 2017.

GRUPO DE ACTIVIDADES	NÚMERO DE EMPRESAS
Agentes que desarrollan actividades de recaudo	37
Agentes que desarrollan actividades relacionadas con TIC	28
<b>TOTAL</b>	<b>77</b>

Fuente: Elaboración propia (2019)

En las tablas siguientes se presentan las empresas que conforman cada grupo:

**TABLA 4 - AGENTES QUE DESARROLLAN ACTIVIDADES DE PARQUEO EN VÍA**

ENTIDAD	EMAIL/WEBSITE
INTERPARKING GROUP	<a href="mailto:INFO@INTERPARKING.COM">INFO@INTERPARKING.COM</a>
TRÁNSITO ROSARIO	<a href="mailto:FRANCISCOFIORILLO@HOTMAIL.COM">FRANCISCOFIORILLO@HOTMAIL.COM</a>
GRUPO ETRA	<a href="http://www.grupoetra.com/portfolio-item/contrato-integral-de-movilidad-de-la-ciudad-de-madrid/">http://www.grupoetra.com/portfolio-item/contrato-integral-de-movilidad-de-la-ciudad-de-madrid/</a>
EMPARK	<a href="mailto:MBARRIOS@EMPARK.ES">MBARRIOS@EMPARK.ES</a>
EYSA	<a href="mailto:JCONDEL@EYSASERVICIOS.COM">JCONDEL@EYSASERVICIOS.COM</a>
GRUPO SETEX	<a href="mailto:JLAGUILAR@SETEX.ES">JLAGUILAR@SETEX.ES</a>
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>

Fuente: Elaboración propia (2019)

**TABLA 5 - AGENTES QUE DESARROLLAN ACTIVIDADES DE PARQUEO FUERA DE VÍA**

ENTIDAD	EMAIL/WEBSITE
APARCAR	<a href="mailto:CMTELLEZ@APARCAR.COM.CO">CMTELLEZ@APARCAR.COM.CO</a>
CENTRAL PARKING	<a href="mailto:JSILVA@CENTRALPARKING.COM.CO">JSILVA@CENTRALPARKING.COM.CO</a>
CITYPARKING	<a href="mailto:EBAYON@CITY-PARKING.COM">EBAYON@CITY-PARKING.COM</a>
DAYPARKING	<a href="mailto:JUANCARRERA@DAYPARKING.COM.CO">JUANCARRERA@DAYPARKING.COM.CO</a>
LUGANO	<a href="mailto:CAROLINA.PEREZ@LUGANOSAS.CO">CAROLINA.PEREZ@LUGANOSAS.CO</a>
TEQUENDAMA	<a href="mailto:JUANCARLOSURREGO@PTEQUENDAMA.COM">JUANCARLOSURREGO@PTEQUENDAMA.COM</a>
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>

Fuente: Elaboración propia (2019)

**TABLA 6 - AGENTES QUE DESARROLLAN ACTIVIDADES DE RECAUDO**

ENTIDAD	EMAIL/WEBSITE
DEVITECK	<a href="mailto:SMARTCITY@SENSORTEC.COM.CO">SMARTCITY@SENSORTEC.COM.CO</a>
APD DE COLOMBIA S. A.	<a href="mailto:ALEJANDRO.JARAMILLO@APDCOLOMBIA.COM">ALEJANDRO.JARAMILLO@APDCOLOMBIA.COM</a>
PANGO PAY AND GO	<a href="mailto:EYAL@PANGO-INC.COM">EYAL@PANGO-INC.COM</a>
CARGOMOVIL- PARKIMOVIL	<a href="mailto:JESUS.MAGANA@INTERMAGAR.COM">JESUS.MAGANA@INTERMAGAR.COM</a>



ENTIDAD	EMAIL/WEBSITE
PARKING OLE S.A.S.	<a href="mailto:RRAMIREZ@OLEMOVILIDAD.COM.CO">RRAMIREZ@OLEMOVILIDAD.COM.CO</a>
SMARTCHIP S.A.S.	<a href="mailto:MFLOREZM@TECHCHIP.COM">MFLOREZM@TECHCHIP.COM</a>
ETRA INTERANDINA S.A.	<a href="mailto:GRIVEROS.INTERANDINA@GRUPOETRA.COM">GRIVEROS.INTERANDINA@GRUPOETRA.COM</a>
CEIEC	<a href="mailto:HOUXIN@CEIEC.COM.CN">HOUXIN@CEIEC.COM.CN</a>
INVESTIGACIÓN Y TECNOLOGÍA SAS	<a href="mailto:FRANCISCO.CUENCA@INVYTEC.COM">FRANCISCO.CUENCA@INVYTEC.COM</a>
COLSEIN SAS	<a href="mailto:EDUARDO.DELGADILLO@COLSEIN.COM.CO">EDUARDO.DELGADILLO@COLSEIN.COM.CO</a>
NIDOO	<a href="mailto:SANTIAGO.ROBAYO@NIDOO.LA">SANTIAGO.ROBAYO@NIDOO.LA</a>
COLSEIN SAS	<a href="mailto:OLGA.BOHORQUEZ@COLSEIN.CO">OLGA.BOHORQUEZ@COLSEIN.CO</a>
PLUS MOBILE	<a href="mailto:JAVIER.WULLICH@PLUSMOBILE.COM">JAVIER.WULLICH@PLUSMOBILE.COM</a>
WSA ELECTRONICS	<a href="mailto:CAMILOMARTINEZ@DAYTONAEXPRESS.COM">CAMILOMARTINEZ@DAYTONAEXPRESS.COM</a>
ALEGRATEC - VERSUL	<a href="mailto:CONTATO@ALEGRATEC.COM">CONTATO@ALEGRATEC.COM</a> <a href="mailto:VANDER@VERSUL.COM">VANDER@VERSUL.COM</a> <a href="mailto:BREBARCELOS@DIGICON.COM.BR">BREBARCELOS@DIGICON.COM.BR</a>
PROCIBERNÉTICA S.A.	<a href="mailto:MSARMIENTO@PROCIBERNETICA.COM">MSARMIENTO@PROCIBERNETICA.COM</a>
SUTEC S.A.	<a href="mailto:JORTEGA.VERGARA@HOTMAIL.COM">JORTEGA.VERGARA@HOTMAIL.COM</a>
ESTACIONAMIENTOS Y SERVICIOS, SAU (EYSA)	<a href="mailto:JCONDEL@EYSASERVICIOS.COM">JCONDEL@EYSASERVICIOS.COM</a>
PARKARE GROUP, S.L.	<a href="mailto:ERAMIREZ@PARKAREGROUP.COM">ERAMIREZ@PARKAREGROUP.COM</a>
SHENZHEN GENVICT TECHNOLOGIES CO.,LTD & POTEVIO INTERNATIONAL COMPANY LIMITED	<a href="mailto:LIUY@GENVICT.COM">LIUY@GENVICT.COM</a> & <a href="mailto:LIPEIHUA@POTEVIO-INTL.COM">LIPEIHUA@POTEVIO-INTL.COM</a>
THOMAS GREG & SONS DE COLOMBIA S.A.	<a href="mailto:OSCAR.ALVAREZ@THOMASGREG.COM">OSCAR.ALVAREZ@THOMASGREG.COM</a>
4G TECH SAS	<a href="mailto:GERENCIA@4GTECH.COM.CO">GERENCIA@4GTECH.COM.CO</a>
TECNO AVANTI SAS	<a href="mailto:GERSON.GUERRA@TECNOAVANTI.COM">GERSON.GUERRA@TECNOAVANTI.COM</a>
SKG TECNOLOGÍA	<a href="mailto:PLANNERDIGITAL@SMARTKAPITALGRP.COM">PLANNERDIGITAL@SMARTKAPITALGRP.COM</a>
GLOBAL CONTROL SYSTEMS LTDA.	<a href="mailto:DLOPEZ@AUTOPARK.COM.CO">DLOPEZ@AUTOPARK.COM.CO</a>
SONDA	<a href="https://www.sonda.com/es/co/">https://www.sonda.com/es/co/</a>
INDRA	<a href="http://www.indracompany.com/es">www.indracompany.com/es</a>
CORTE INGLES	<a href="http://www.iecisa.com/es">www.iecisa.com/es</a>
COMWARE	<a href="http://www.comware.com.co/">www.comware.com.co/</a>
EVERIS	<a href="https://www.everis.com/global/en">https://www.everis.com/global/en</a>
HEINSOHN	<a href="http://www.heinsohn.com.co">www.heinsohn.com.co</a>
PIV INGENIERÍA	<a href="https://www.pivingenieria.com/">https://www.pivingenieria.com/</a>

ENTIDAD	EMAIL/WEBSITE
TODO 1 SERVICES	<a href="https://www.todo1services.com/pagos-moviles-personas/">https://www.todo1services.com/pagos-moviles-personas/</a>
REDEBAN MULTICOLOR	<a href="https://www.rbmcolombia.com/wps/portal/index/comercios/solucionesderecaudo">https://www.rbmcolombia.com/wps/portal/index/comercios/solucionesderecaudo</a>
FENECIA	<a href="http://www.serti.com.mx/docs/FeenciaBuses.pdf">http://www.serti.com.mx/docs/FeenciaBuses.pdf</a>
LINEA DATA SCAN	<a href="https://www.lineadatascan.com/">https://www.lineadatascan.com/</a>
ACOPARQ	<a href="mailto:FDO.DUENAS@HOTMAIL.COM">FDO.DUENAS@HOTMAIL.COM</a>
<b>TOTAL</b>	<b>37</b>

Fuente: Elaboración propia (2019)

**TABLA 7. AGENTES QUE DESARROLLAN ACTIVIDADES RELACIONADAS CON TIC**

ENTIDAD	EMAIL/WEBSITE
QOOPA SAS	<a href="mailto:DPIEDRAHITA@QOOPA.CO">DPIEDRAHITA@QOOPA.CO</a>
QUIPUX SAS	<a href="mailto:ANGELA.PATINO@QUIPUX.COM">ANGELA.PATINO@QUIPUX.COM</a> / <a href="mailto:WALTER.ZULETA@QUIPUX.COM">WALTER.ZULETA@QUIPUX.COM</a>
DATATOOLS	<a href="mailto:EDGAR.PARRA@DATATOOLS.COM">EDGAR.PARRA@DATATOOLS.COM</a>
WM - WIRELESS & MOBILE	<a href="mailto:SGOMEZ@WI-MOBILE.COM">SGOMEZ@WI-MOBILE.COM</a>
SARAVIA BRAVO	<a href="mailto:INFO@SARAVIABRAVO.COM">INFO@SARAVIABRAVO.COM</a>
ANDCOM LTDA	<a href="mailto:JCARLOS.BERNAL@ANDCOM.CO">JCARLOS.BERNAL@ANDCOM.CO</a>
MELTEC COMUNICACIONES S.A	<a href="mailto:EGARCIA@MELKTEC.COM.CO">EGARCIA@MELKTEC.COM.CO</a> / <a href="mailto:INFO@MELTEC.COM.CO">INFO@MELTEC.COM.CO</a>
CREATIVESOFT	<a href="mailto:GMARULANDA@CREATIVESOFT.COM.CO">GMARULANDA@CREATIVESOFT.COM.CO</a>
SKG TECNOLOGÍA	<a href="mailto:DIRECCIONCOMERCIAL@SKGTECNOLOGIA.COM">DIRECCIONCOMERCIAL@SKGTECNOLOGIA.COM</a>
MNEMO COLOMBIA	<a href="mailto:BC.DIAZ@MNEMO.COM">BC.DIAZ@MNEMO.COM</a>
VAITS S.A	<a href="mailto:ARUEDA@VAITS.COM">ARUEDA@VAITS.COM</a>
ETB	<a href="mailto:RICARDO.LEONB@ETB.COM.CO">RICARDO.LEONB@ETB.COM.CO</a>
INVERSIONES TECNOLÓGICAS DE AMÉRICA S.A	<a href="mailto:INFO@ITA-SA.COM">INFO@ITA-SA.COM</a>
SEVIAL	<a href="mailto:COMERCIALSEVIAL@SEVIAL.COM.CO">COMERCIALSEVIAL@SEVIAL.COM.CO</a>
TIPI	<a href="mailto:SOLUCIONES@TIPI.COM.CO">SOLUCIONES@TIPI.COM.CO</a>
RAYCO	<a href="mailto:LEONARDO.GARCIA@RAYCO.CO">LEONARDO.GARCIA@RAYCO.CO</a> / <a href="mailto:HUGO.CHAVEZ@RAYCO.CO">HUGO.CHAVEZ@RAYCO.CO</a>
INDENOVA	<a href="mailto:JGISBERT@INDENOVA.COM">JGISBERT@INDENOVA.COM</a> / <a href="mailto:INDENOVA@INDENOVA.COM">INDENOVA@INDENOVA.COM</a> / <a href="mailto:PLOMBILLO@INDENOVA.COM">PLOMBILLO@INDENOVA.COM</a>
TETRONIC	<a href="mailto:JAIRO.GOMEZ@TELTRONICAANDINA.COM.CO">JAIRO.GOMEZ@TELTRONICAANDINA.COM.CO</a>
INDRA	<a href="mailto:EFJAIME@INDRACOMPANY.COM">EFJAIME@INDRACOMPANY.COM</a>
HONEYWELL	<a href="mailto:RENE.MONROY@HONEYWELL.COM">RENE.MONROY@HONEYWELL.COM</a>
PROVETEC SOLUCIONES SAS	<a href="mailto:GERENCIA@PROVETECSAS.COM">GERENCIA@PROVETECSAS.COM</a>
GCA TECHNOLOGIES S.A	<a href="mailto:GREDOR@GCATECH.NET">GREDOR@GCATECH.NET</a>

ENTIDAD	EMAIL/WEBSITE
ADA SHARED SERVICES SOLUTIONS	<a href="http://WWW.ADA.CO">WWW.ADA.CO</a>
INFORMÁTICA EL CORTE INGLES	<a href="http://WWW.INFORMATICAELCORTEINGLES.COM">WWW.INFORMATICAELCORTEINGLES.COM</a>
TELEINTE SAS	<a href="mailto:INFO@TELEINTE.COM">INFO@TELEINTE.COM</a> / <a href="http://WWW.TELEINTE.COM">WWW.TELEINTE.COM</a>
ATEK HOLDING SAS	<a href="mailto:CCUARTAS@ATEKHOLDING.COM.CO">CCUARTAS@ATEKHOLDING.COM.CO</a>
PROTRAFFIC SAS	<a href="mailto:COMERCIAL3@PROTRAFICO.COM">COMERCIAL3@PROTRAFICO.COM</a> / <a href="mailto:MARIO.VARON@PROTRAFICO">MARIO.VARON@PROTRAFICO</a>
FLOWBIRD URBAN INTELLIGENCE	<a href="https://WWW.FLOWBIRD.GROUP/CONTACT-US/">HTTPS://WWW.FLOWBIRD.GROUP/CONTACT-US/</a>
<b>TOTAL</b>	<b>28</b>

Fuente: Elaboración propia (2019)

## 6.2 Gremios y asociaciones

En el sector de servicios, participan agremiaciones y entidades estatales, entre otras, las cuales aportan información estadística, lineamientos técnicos y legales que contribuyen a la estructuración del presente proceso, las cuales se relacionan a continuación:

- DANE, Departamento Administrativo Nacional de Estadística
- ICONTEC, Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación
- INVÍAS, Instituto Nacional de Vías
- IDU, Instituto de Desarrollo Urbano
- Ministerio de Transporte
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
- Superintendencia de Industria y Comercio
- Superintendencia de Sociedades
- ANDI, Asociación Nacional de Empresarios de Colombia
- FENALCO, Federación Nacional de Comerciantes
- CAMACOL, Cámara Colombiana de la Construcción
- DEFENCARGA, Defensa para el Transporte Terrestre de Carga
- ASOCRETO, Asociación Colombiana de Productores de Concreto
- ASECARGA, Asociación Nacional de Empresas Transportadoras de Carga

- ACOPI, Asociación Colombiana de las Micro, Pequeñas y Medianas Empresas.

### 6.3 Especificaciones de calidad y términos de entrega del servicio

Se encuentran definidas en el anexo 4 del presente proceso.

### 6.4 Plazo de Ejecución

El plazo de la concesión será de 136 meses que corresponden a once (11) años y cuatro (4) meses.

Durante la ejecución del contrato, podrá ampliarse el plazo cuando ocurra la suspensión total del contrato o en la medida en que se presenten situaciones que afecten de manera relevante las condiciones de ejecución del mismo, de forma que sea necesaria tal extensión para la preservación de la ecuación contractual.

Este plazo se estableció a partir del análisis técnico del periodo de vida útil de los equipos y del análisis financiero que considera el tiempo suficiente para remunerar adecuadamente las inversiones del Concesionario, de acuerdo con las estimaciones realizadas en el marco del Contrato de Consultoría No. 2016-1167. No obstante, el mecanismo de ingreso esperado no define el plazo del contrato, dado que, si este se alcanza antes de cumplir el plazo, el concesionario deberá continuar cumpliendo con todas sus obligaciones con una disminución del 20% en las tarifas de remuneración vigentes al momento de alcanzar el ingreso esperado, de acuerdo con lo establecido en el Anexo 7.

Dado que el ingreso esperado incluye el CAPEX necesario para el buen funcionamiento del servicio hasta que se cumpla el plazo de ejecución del contrato, el concesionario no podrá argumentar la solicitud de pagos adicionales por este concepto en caso de que obtenga el ingreso esperado antes de cumplir el plazo de ejecución del contrato.

Una vez se dé cumplimiento al plazo de ejecución, el concesionario deberá retirar los bienes que puso a disposición para prestar el servicio y deberá entregar los derechos patrimoniales de la información generada en el desarrollo y ejecución del contrato.

En caso de que se llegue a la fecha de finalización del contrato sin que el concesionario haya alcanzado el ingreso esperado, el plazo de ejecución terminará y se procederá a la liquidación de mutuo acuerdo y no habrá lugar a ningún tipo de reclamación o compensación por este concepto. La vigencia del contrato será igual al plazo de ejecución del mismo y doce (12) meses más.

## 7 CLASIFICADOR DE BIENES Y SERVICIOS

La clasificación de los bienes o servicios objeto del proceso de contratación es la siguiente:

TABLA 8. CÓDIGOS UNSPSC

SEGMENTO	FAMILIA	CLASE	PRODUCTO	DESCRIPCIÓN
93	14	15	11	Estudios de grupos sociales o servicios relacionados
46	16	15	04	Señales de tráfico
55	12	17	03	Señales iluminadas



SEGMENTO	FAMILIA	CLASE	PRODUCTO	DESCRIPCIÓN
81	10	22	01	Ingeniería de tráfico
72	15	37	01	Servicio de instalación de equipos en instalaciones de parqueaderos
78	11	18	07	Tarifas de parqueadero
78	18	17	03	Servicio de parqueadero de vehículos
95	12	16	44	Parqueadero
46	16	15	05	Medidores de estacionamiento
43	23	23	04	Software de sistemas de manejo de base de datos
43	23	23	13	Software de servidor de transacciones
80	10	16	04	Planificación o administración de proyectos
81	11	15	08	Servicios de implementación de aplicaciones
81	11	15	03	Diseño de integración de sistemas
81	11	22	10	Mantenimiento de software de gestión de sistemas
43	23	15	01	Software de mesa de ayuda o centro de llamadas (call center)
43	23	23	05	Software de reporte de base datos

Fuente: Elaboración propia a partir del clasificador de bienes y servicios CCE, 2018.

**NOTA:** Estos códigos son usados como **referencia** para contextualizar el requerimiento de la SDM. Sin embargo, como quiera que se trata de un contrato de concesión de servicios, no se requiere la inscripción en el RUP.

## 8 INFORMACIÓN PARA DEFINIR PRECIOS

### 8.1 Forma de Pago

La metodología de compensación determina el pago al operador y a los agentes del sistema, según la disponibilidad de los recursos recaudados por la operación del sistema de estacionamiento en vía pública, así como la determinación de los valores a transferir a las diferentes cuentas y subcuentas del patrimonio autónomo que se constituya para la administración de los recursos. El pago se hará de acuerdo a la forma de remuneración descrita en el Anexo 7 del presente proceso.

### 8.2 Condiciones de manejo del patrimonio autónomo

La administración de los recursos del sistema se realizará a través de un patrimonio autónomo, que para el efecto deberá constituir el contratista adjudicatario de la concesión tras la suscripción de un contrato de fiducia mercantil. El modelo de negocio del sistema de estacionamiento en vía pública asigna la función de recaudo y constitución del patrimonio autónomo al concesionario, quien deberá celebrar el contrato de fiducia mercantil de acuerdo con las especificaciones establecidas en los Anexos 7 y 8, documentos que hacen parte integral del presente proceso.

En el patrimonio autónomo se depositará la totalidad de los recursos recibidos por la operación del sistema de estacionamiento en vía pública. Este patrimonio autónomo no solo recibirá los ingresos, sino que destinará los recursos a cada uno de los beneficiarios (agentes) establecidos, y administrará las

diferentes subcuentas (o fondos) que se constituyan, junto con los posibles rendimientos financieros que se puedan obtener.

### 8.3 Estudio de Demanda

#### 8.3.1 Procesos de contratación con necesidades similares adelantados por la Secretaría Distrital de Movilidad

La entidad no ha realizado procesos similares a la necesidad requerida, por lo que a través del SECOP, se identificaron procesos relacionados con el objeto a contratar.

- Procesos anteriores celebrados en otras entidades estatales

TABLA 9. ESTUDIO DE DEMANDA

No. Proceso	Objeto a Contratar	Entidad Contratante	Monto	Estado del Contrato	Fecha de Inicio	Tipo de Proceso	Tipo de Contrato
4600063253	Administración delegada para la operación de las Zonas de Estacionamiento Regulado en la vía pública de la ciudad de Medellín y el arrastre y la custodia de los vehículos inmovilizados en cumplimiento de actuaciones administrativas adelantadas por la Secretaría de Movilidad del Municipio de Medellín	Alcaldía de Medellín	7,280,000,000	Liquidado	19 de enero de 2016	Contratación Directa	Servicios de apoyo gerencial
LP-004-DE 2014	Entregar en concesión la administración, operación, explotación, señalización y preservación de las zonas de permitido parqueo, en el municipio de Villavicencio - meta	Alcaldía de Villavicencio	491,705,121	Celebrado	09 de mayo de 2014	Licitación Pública	Servicios Públicos y Servicios Relacionados con el Sector Público

No. Proceso	Objeto a Contratar	Entidad Contratante	Monto	Estado del Contrato	Fecha de Inicio	Tipo de Proceso	Tipo de Contrato
LP-SD-012-2017	Administración, señalización y mantenimiento de las zonas de parqueo público permitido - zonas naranja y zonas naranja evento-en el municipio de Manizales	Alcaldía de Manizales	4.284.993.600	Celebrado	23 de octubre de 2017	Licitación Pública	Servicios de Gestión, Servicios Profesionales de Empresa y Servicios Administrativos

Fuente: SECOP (2019)

#### 8.4 Contratos celebrados a nivel internacional

Teniendo en cuenta que en Bogotá no existe este modelo de negocio, se tomaron como referencia proyectos con necesidades similares ejecutados en otros países. No obstante, no siempre estos utilizan dos operadores para realizar el recaudo y la operación del sistema.

TABLA 10 - CONTRATOS INTERNACIONALES

Ciudad de México	
Entidad	Sermivet-Opevsa
Objeto	Diseñar y poner en marcha con éxito el programa de parquímetros en las Colonias Juarez y Cuauhtemoc
Valor	No especificado
Duración	20 años
Madrid, España	
Entidad	Dornier S.A. API Movilidad SA., Vinci Park servicios y Aparcamientos S.A
Objeto	Operación del sistema de cobro de estacionamiento en vía pública
Valor	No especificado
Duración	10 años
Barcelona, España	
Entidad	Barcelona de Sevies Municipals (BPMS)
Objeto	Gestionar y controlar el funcionamiento del estacionamiento en Vía Pública.
Valor	No especificado
Duración	30 años

Fuente: Elaboración propia (2019)

## 8.5 Información Adicional

### 8.5.1 Costos

Con el fin de obtener los costos del presente proceso, se utilizó la estimación del CAPEX y OPEX, realizada por el consultor en el Contrato de Consultoría N° 2016-1167, con los cuales se estructuró la modelación financiera para la implementación y operación del Sistema de Estacionamiento en Vía Pública. La estimación de los costos se hizo teniendo en cuenta los siguientes componentes:

#### 8.5.1.1 CAPEX

- Estudios, diseños y trámites
- Aporte inicial al sistema
- Suministro de equipos e infraestructura
- Adecuaciones físicas.
- Otras inversiones que se requieran para la puesta en marcha del sistema.

#### 8.5.1.2 OPEX

Los costos de operación se estimaron bajo la premisa que se incluyen los costos del mantenimiento de la infraestructura y los costos asociados al modelo de control. A continuación, se describen cada uno de ellos:

- Costos de mantenimiento
- Costos de control
- Otros costos asociados a la operación.

## 9 VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

El valor del contrato es indeterminado pero determinable, a partir de la oferta que presente el adjudicatario en el proceso, el cual dependerá del ingreso alcanzado durante el plazo de ejecución y de las tarifas de adjudicación por zona, así como del ajuste a las mismas una vez sea alcanzado el ingreso esperado. El valor de las tarifas por zona será ajustado anualmente considerando las tarifas de adjudicación por zona y la canasta de costos presentada en la oferta económica. El cálculo de actualización corresponde al establecido en el Acuerdo Distrital 695 de 2017 y lo descrito en el Anexo 7.

Elaboró:

### COMITÉ ESTRUCTURADOR

Estructuradores Financieros:

Ricardo Andrés Ojeda Arias – Subsecretaría de Política de Movilidad 

Sandra Milena Castro – Subsecretaría de Gestión de la Movilidad 