

# Hacia una nueva lógica en materia de Parqueos. Bogotá en contravía?

Eduardo Bayón Pardo



- Visión: más para la gente que para los automóviles
- Reconocer al peatón como punto de referencia del diseño de ciudad
- Nueva lógica de distribución modal (menos onerosa)
- El ciudadano debe elegir entre modos del transporte (desde condiciones más homogéneas)

## The System

[www.systemcomic.com](http://www.systemcomic.com)



# Una foto rápida del sector de parqueos en Bogotá

- Contrato de estacionamiento es un depósito, responsabilidad por la integralidad del vehículo.
- 1.600.000 circulando (aprox)
- En vía = gratis. El prohibido se controla poco = gratis
- 48% de los usuarios encuentran estacionamiento en menos de 5 minutos, y caminan menos de una cuadra.
- 30% dura menos de media hora, el 22% entre media y una hora y el 18% entre una y dos horas.
- 33% parquean fuera de vía, el 34% parquea en zonas ilegales o antejardines, y el 33% en vía.
- Estructura del negocio: 99% privada en los 3000 parqueaderos de la ciudad (Aprox. 1900 inscritos en Cámara Comercio)
- Estructura empresarial similar a transporte informal (atomizada, pequeños propietarios) – sin gestión sobre informalidad del sector.
- Estructura de costos ligada principalmente al costo del suelo.
- Ocupación promedio 25% estacionamientos fuera de vía



# Una foto del sector de parqueos en Bogotá

- Gran cantidad estacionamientos vinculados a un uso
- Tarifas liberadas en 1995, reguladas por oferta y demanda.
- Actualmente cobro por minuto con precio regulado - reduce el valor final pagado en un 24%, reduciendo permanencias y aumentando viajes cortos
- Tarifa se empieza a desfasar con el costo de la tierra con congelación de tarifa (6 años)
- Hoy Tarifa Bogotá (11USD dia / 144 USD mes) por debajo de Buenos Aires, Sao Paulo, Rio Janeiro, Santiago, Ciudad México, Lima (Colliers)
- POT y UPZ definen estacionamientos en edificaciones especializadas en altura (2 o mas pisos) o subterráneos. Revisión propuesta POT elimina uso estacionamientos. 400 parqueaderos declarados de construcción prioritaria.
- Pico y placa por franjas (6 am a 8:30 y 3pm a 7:30 pm) en horas pico al 50% del parque automotor



# Una foto del sector de parqueos en Bogotá-Marco legal

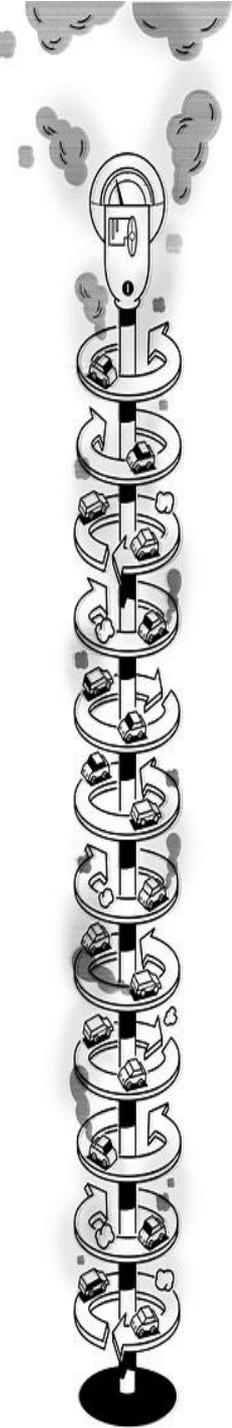
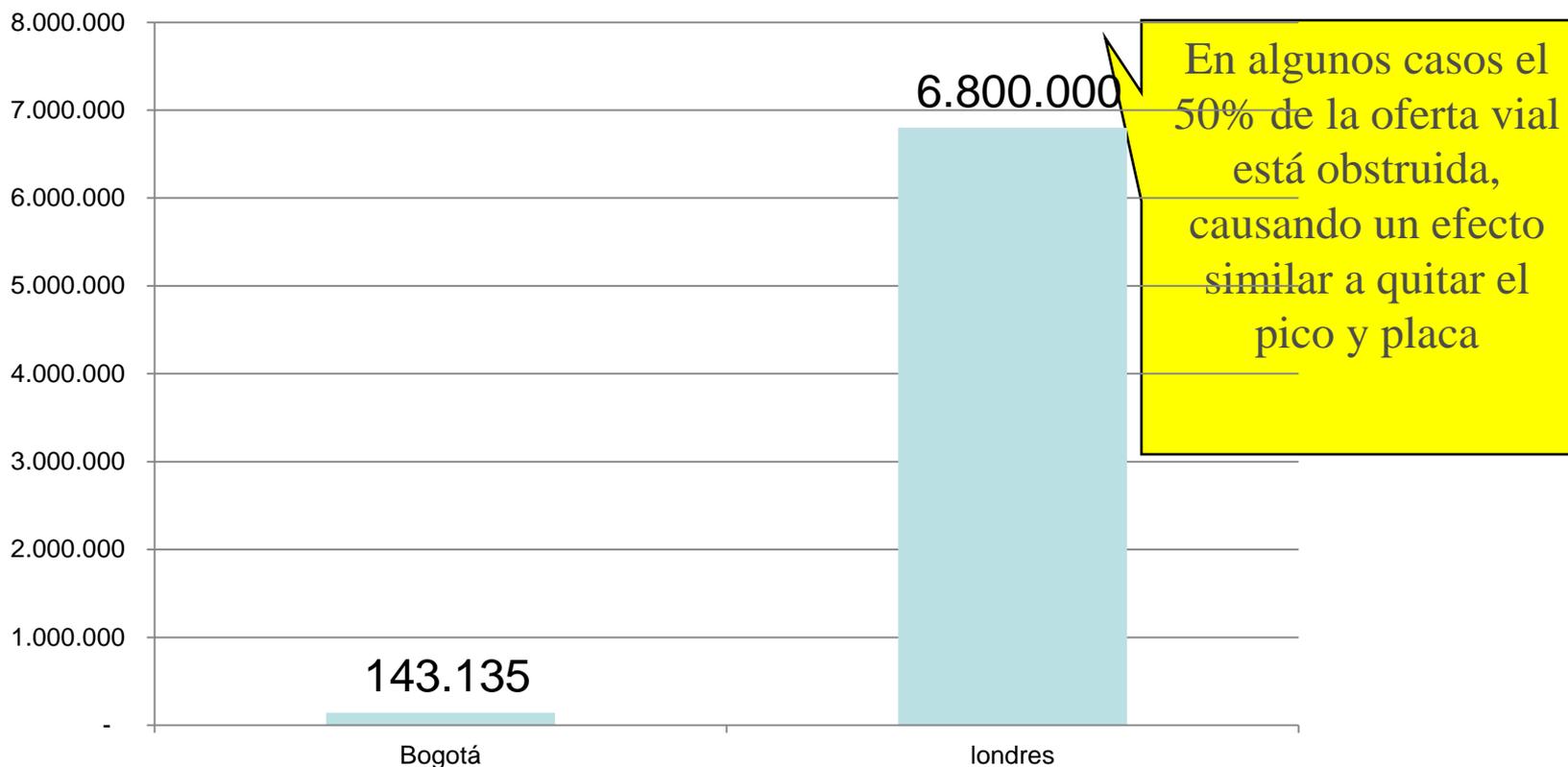
- Una política de cultura ciudadana se materializa en el decreto distrital 423 de 1.995 creando el régimen de libertad vigilada en materia de tarifas
- El concejo de Bogotá expidió el 30 de diciembre de 2004 el acuerdo 139 por el cual se fijo el cobro del servicio bajo la modalidad de cuarto de hora.
- Luego de dos decretos inéditos por su confusión, el 445 de diciembre 31 de 2004 y el 001 de enero 4 de 2005, la administración expidió el decreto 115 de marzo 31 de 2005 por el cual se fijo una tarifa máxima autorizada para el cuarto de hora en *mil trescientos pesos (\$1.300.00)* con vigencia hasta el 31 de enero de 2008.
- Mediante el decreto distrital 019 de enero 31 de 2008, se prorrogó por un año más la vigencia de la tarifa máxima permitida hasta el 31 de enero de 2009 y adicionalmente, en su artículo 2°. formuló un nuevo esquema tarifario para los parqueaderos vinculados al uso urbano o dotacionales reduciéndola al cincuenta por ciento (50%) de la tarifa máxima permitida.
- El 29 de diciembre de 2008 conocemos como acuerdo 356 de 2008 por el cual se implementa como unidad de cobro del servicio de parqueadero el minuto, se clasifican los niveles de servicio, se introducen en la legislación distrital de parqueaderos factores de demanda zonal y se repite o se copia del decreto 139 de 2004

## Una foto del sector de parqueos en Bogotá-Marco legal

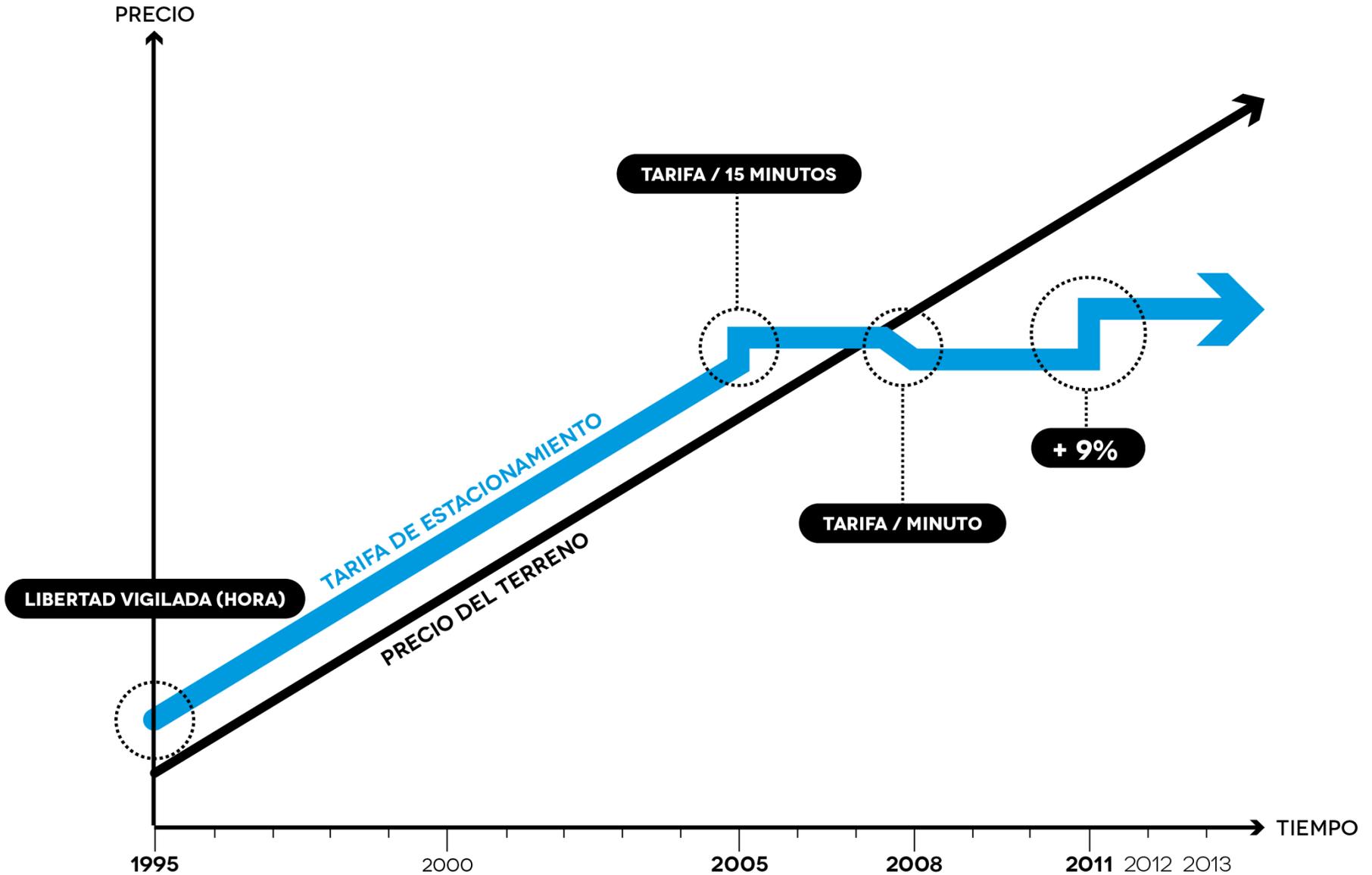
- **Decreto 032 de enero 30 de 2009** prorroga la tarifa máxima para el cuarto de hora de \$ 1.300.00 que data del decreto 115 de 2006 por el termino previsto de seis (6) meses consignado en el acuerdo 356 de 2008.
- Finalmente se expide el 30 de junio de 2009 y como reglamentario del acuerdo 356 de 2008, **el decreto 268** que fija el cobro máximo por minutos para el servicio de parqueadero fuera de vía , simplemente dividiendo 1,300 pesos entre 15 para fijar en 87 pesos el valor por minuto.
- **Decreto 550 de diciembre 30 de 2010.-** por el cual se reglamenta el acuerdo 356 de diciembre 29 de 2008 que adoptó medidas para el cobro del estacionamiento fuera de vía y *deroga el artículo 4°. del decreto 115 de 2006\*, el decreto 032 de 2009 y las disposiciones que le sean contrarias aumentando de 87 a 95 pesos el minuto la tarifa máxima.*
- *Circular 01 aclaratoria del decreto anterior expedida el 14 de enero de 2011.*

# Si el control sobre el estacionamiento ilegal es clara para la movilidad , por que no se hace?

## Multas por parqueo



# Evolución precio del suelo vs tarifa parqueaderos en Bogotá



# Cero articulación entre parqueo en vía y fuera de vía;

## Modelo de permanencias invertido

Permanencias	De cero a 1/2 hora	de 1/2 a 1 hora	de 1 a 2 hras	mas de 2 hras
2000	15%	25%	30%	30%
2012	30%	22%	30%	18%

Permanencias de menos de media hora en parqueaderos fuera de vía han subido del 15% al 30% en los últimos 10 años

CENTRALIDAD	OFERTA DE CUPOS EN VÍA TOTAL	OFERTA DE CUPOS AFORADA		FACTOR DE EXPANSIÓN		NÚMERO TOTAL DE VEHÍCULOS REGISTRADOS (NTV)		NÚMERO TOTAL DE VEHÍCULOS EXPANDIDOS (NTV DEMANDA -)		PROMEDIO DE OCUPACIÓN EXPANDIDA (DEMANDA-)		ÍNDICE DE OCUPACIÓN PROMEDIO		ÍNDICE DE ROTACIÓN PROMEDIO EXPANDIDA (NTV/CUPOS)		ÍNDICE DE ROTACIÓN HORARIA		DURACIÓN PROMEDIO (MIN)	
		DÍA TÍPICO	DÍA ATÍPICO	DÍA TÍPICO	DÍA ATÍPICO	DÍA TÍPICO	DÍA ATÍPICO	DÍA TÍPICO	DÍA ATÍPICO	DÍA TÍPICO	DÍA ATÍPICO	DÍA TÍPICO	DÍA ATÍPICO	DÍA TÍPICO	DÍA ATÍPICO	DÍA TÍPICO	DÍA ATÍPICO	DÍA TÍPICO	DÍA ATÍPICO
USAQUÉN	539	479	311	1,13	1,73	3272	2766	3682	4794	287	288	53,19%	53,48%	6,83	8,89	48,00%	58,00%	81	62
CALL 72 - CALL 100	793	385	346	2,06	2,29	2228	1891	4589	4334	402	399	50,63%	50,37%	5,79	5,47	41,80%	39,90%	64	75
CHAPINERO	169	163	169	1,04	1	1119	1346	1160	1346	83	83	49,27%	49,32%	6,86	7,96	56,60%	62,40%	58	49
RESTREPO	376	232	225	1,62	1,67	2061	1807	3340	3020	171	197	45,41%	52,40%	8,88	8,03	55,50%	63,90%	60	45
CENTRO	1828	1058	306	1,73	5,97	6248	2356	10795	14074	987	955	54,00%	52,27%	5,91	7,7	54,30%	73,00%	66	47

En vía las perman. ha subido

Fuente: Contrato interadministrativo 1252 de 2009

# Estudios independientes tarifa parqueaderos



Tabla 1. Simulación de tarifas bajo distintos escenarios de ocupación

Ocupación	Costo Variable	Costo fijo	Precio por minuto para punto equilibrio (no incluye utilidad esperada)
14%	54	122	175
20%	54	91	145
25%	54	73	125

Fuente: cálculos Jorge Andrés Perdomo Calvo con información de City Parking.

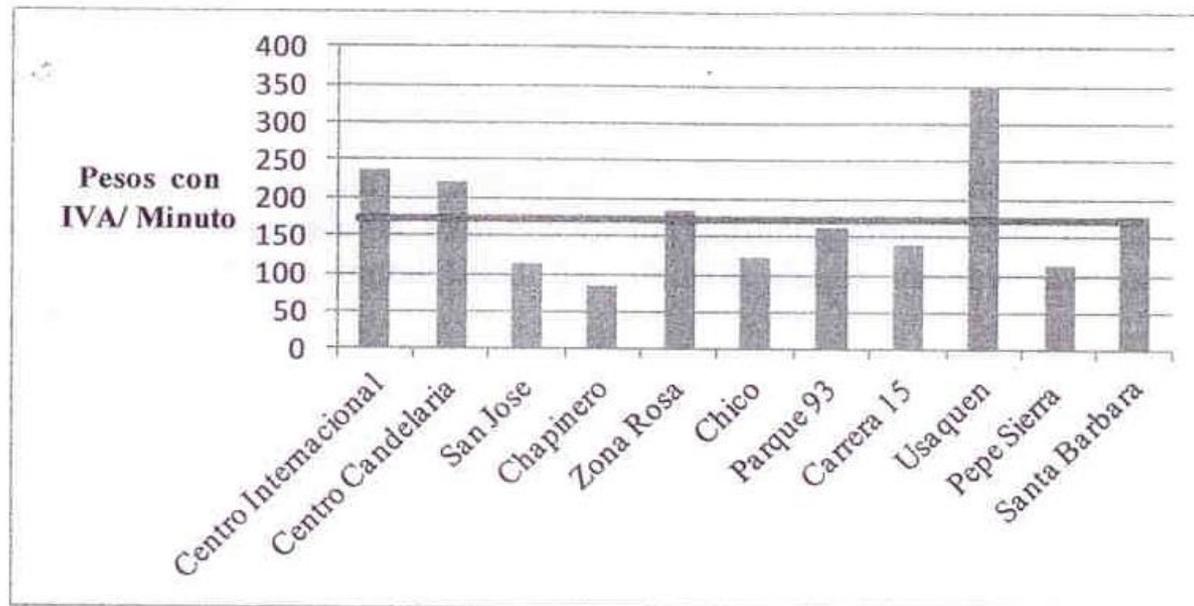


<sup>4</sup> Usando el programa estadístico y econométrico Stata 11.

# Estudios independientes tarifas parqueaderos muestran el desfase

## Actual de la tarifa regulada

Ilustración 4. Tarifas por Minuto Parqueaderos en Nivel



La grafica anterior permite observar las tarifas para cada una de las zonas analizadas, para parqueaderos construidos en nivel, en los que el valor promedio de la tarifa se ubica en \$173 pesos el minuto, aunque se observan casos como en Usaquén donde se requiere una tarifa de \$351 pesos, o el Centro Internacional o la Candelaria, cuyos valores superan los \$200 pesos el minuto. Si se excluye el valor de la tarifa de la zona de Usaquén, por lo elevada, el promedio del resto de las zonas se ubicaría en \$150 pesos el minuto.

## Dentro de esta nueva lógica, el control al parqueo en vía es fundamental

- Nuevo modelo de ciudad exige que buena parte de la demanda que se parqueaba en vía en Bogotá desaparezca o se cobre a precios de mercado
- Ciudades enfrentan gradual eliminación del parqueo en vía en dónde el costo sea superior al beneficio
- No necesariamente se debe construir una nueva red en vía o fuera de vía, sino de utilizar el estacionamiento como elemento clave en el equilibrio intermodal.
- Control se constituye en un aspecto clave para el éxito de la estrategia.( demanda)
- Donde ya estaba prohibido el parqueo en vía, **no debe** habilitarse gratis o subsidiado
- Control del parqueo ilegal es fundamental



Bogotá, ante una malla vial limitada y con dificultades de ampliarla, se hace necesario priorizar la utilización del espacio público y la vialidad.

1. Peatón ( todos somos peatones), más espacio, más accesibilidad, mas integración más seguridad
2. Priorización de las calzadas para transporte público y transporte no motorizado
3. Finalmente, queda un espacio destinado a tráfico general

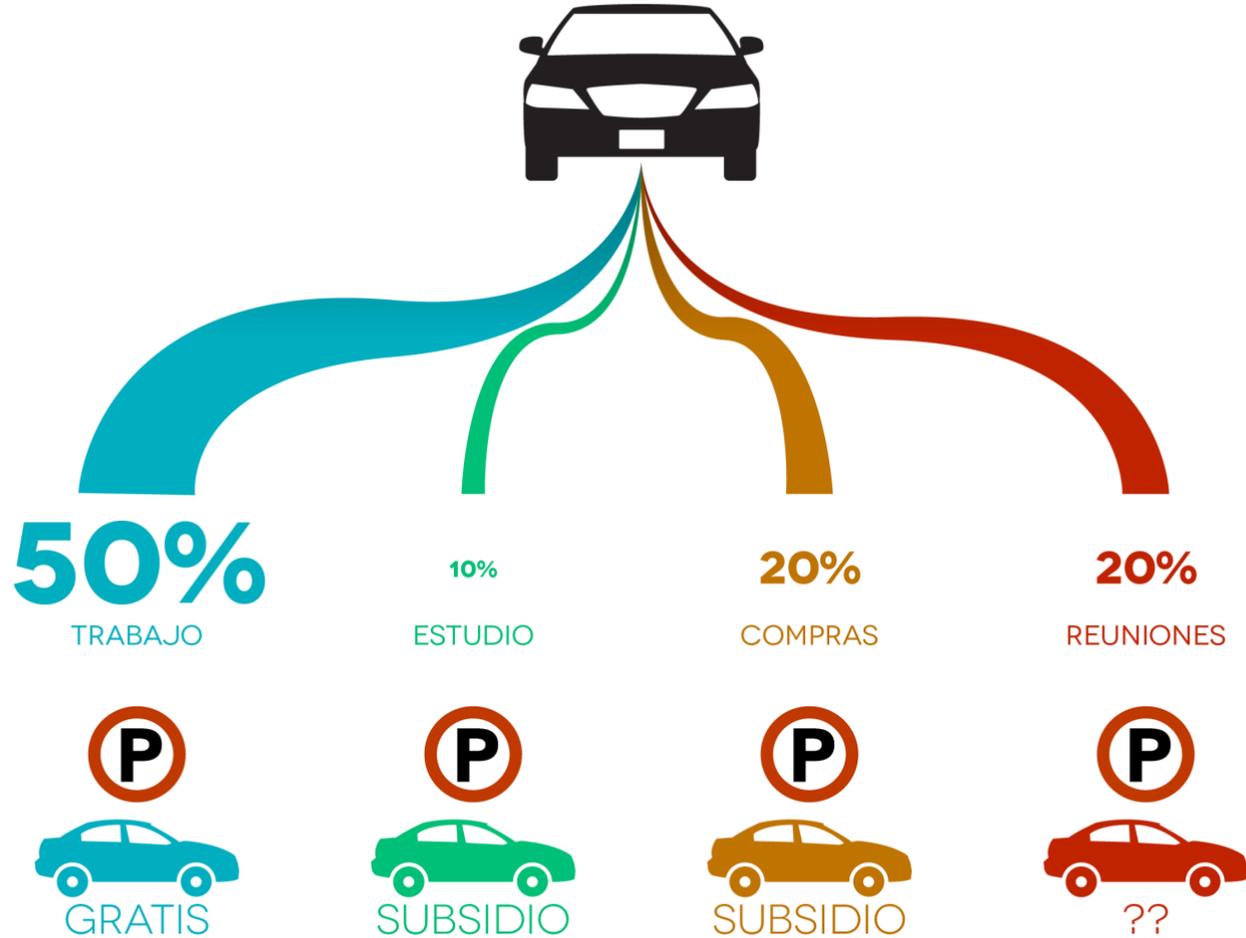


**Del espacio destinado al tráfico en general que queda..**

- 1. Distribución de un % a circulación rodada**
- 2. Distribución de un % a estacionamientos en vía**

El estacionamiento en vía debería ser la última prioridad. En Bogotá habría muy pocas zonas que se podrían habilitar

# TOMA DE DECISIONES ASOCIADA AL ESTACIONAMIENTO.



Si desestimulamos vía cobro y precio precio los viajes al trabajo estamos ayudando<sup>14</sup> a racionalizar el uso en el 50% de los viajes

# Los parqueaderos fuera de vía podrían convertir en verdaderos “PEAJES URBANOS” si:

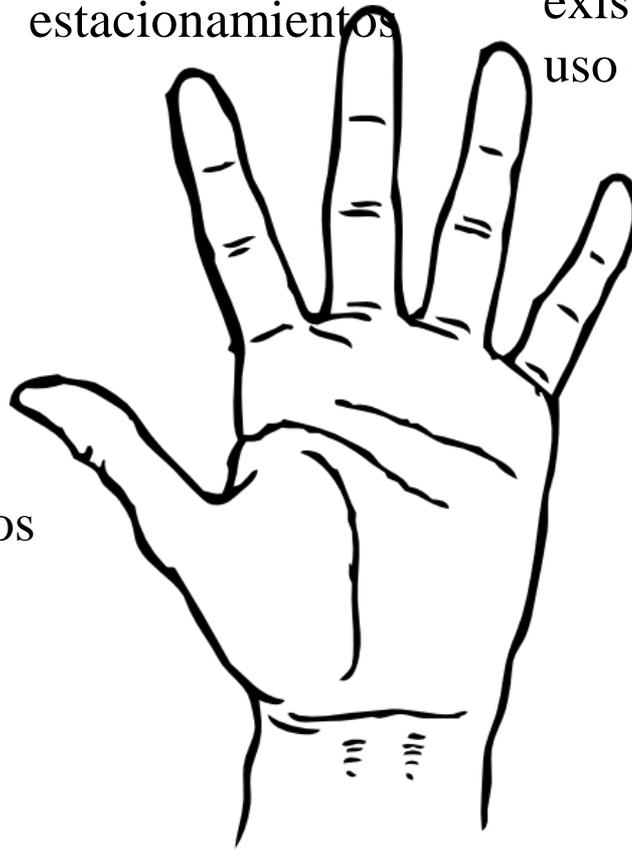
2. Libertad Tarifaria & Eliminación Subsidios en parqueaderos fuera de vía

1. Se tiene un Parqueo en vía controlado y cobrado a precios de mercado

3. Se logra una revisión POT & normas estacionamientos

4. Se logra aprovechar mejor y ampliación infraestructura existente vinculados y no a un uso ( Park Sharing)

5. Construcción infraestructura permanente parqueaderos



Sólo al eliminar los subsidios e internalizar el costo por el uso se logrará un cargo claro y directo al usuario que contribuya a una mejor toma de decisiones a la hora de transportarse.



# Gracias!

[ebayon@city-parking.com](mailto:ebayon@city-parking.com)

