

DIAGNÓSTICO DE LA PARTICIPACIÓN

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

Oficina de Gestión Social

Diciembre de 2025

1. INTRODUCCIÓN

El presente documento busca presentar un análisis diagnóstico de la participación ciudadana en los procesos de la Secretaría Distrital de Movilidad, con miras al cumplimiento del artículo 2 de la Ley 1757 de 2015, la cual establece que “todas las entidades del orden nacional y territorial deberán diseñar, mantener y mejorar espacios que garanticen la participación ciudadana en todo el ciclo de la gestión pública (diagnóstico, formulación, implementación, evaluación y seguimiento)”, así como el fortalecer de la relación Estado - ciudadanía.

De esta forma, la Oficina de Gestión Social como líder de la Política de Participación Ciudadana Incidente en la entidad, diseñó una metodología de recolección de información para identificar las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas de los procesos de participación ciudadana.

Cabe mencionar que el Plan Institucional de Participación Ciudadana 2025 como una de las hojas de ruta para los asuntos de relacionamiento de la Secretaría Distrital de Movilidad con la ciudadanía, tuvo en cuenta para su construcción el diagnóstico de la participación 2024 y el ejercicio de Mini Publics realizado con la ciudadanía a inicio de 2025, incluyendo los sentires e ideas propuestos por los grupos de valor y de interés participantes en el encuentro.

El Plan Institucional de Participación Ciudadana cuenta con 4 líneas estratégicas, a saber: 1. Gestión Social de Políticas Públicas, en la cual se incorporan estrategias de colaboración ciudadana para las fases del ciclo de las políticas de la entidad y se transversalizan los enfoques diferencial-poblacional, de género, territorial y de derechos humanos, 2. Gestión Social de Proyectos, en esta línea se diseñan e implementan acciones de participación ciudadana en todas las fases del ciclo de proyectos del sector movilidad, 3. Rendición de cuentas locales, se desarrollan ejercicios de transparencia que permiten fortalecer la confianza entre las entidades que conforman el Sector Movilidad y la ciudadanía, y 4. Gestión Social Territorial, busca fortalecer la participación ciudadana y el diálogo social en la escala local (ver imagen 1).

Imagen 1. Líneas estratégicas del Plan Institucional de Participación Ciudadana

GESTIÓN SOCIAL PARA LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, Oficina de Gestión Social

Así las cosas, a continuación se muestra el desarrollo metodológico para la recolección de la información y posterior análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas - FODA.

2. METODOLOGÍA PARA LA RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

Para la elaboración del Diagnóstico del estado actual de la participación ciudadana en la Secretaría Distrital de Movilidad, se atendió a los lineamientos de El Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG y la Política Pública de Participación Ciudadana Incidente del distrito.

En este sentido el ejercicio de diagnóstico del estado actual de la participación se desarrolla a partir de: 1. La identificación de actores, 2. Determinación de variables de análisis, 3. Levantamiento de información primaria y 4. Análisis de la información obtenida.

Lo anterior se sintetiza por variable en una matriz FODA; método que permite dar cuenta de manera holística de un actuar interno, frente a un contexto territorial, alrededor de la participación ciudadana, como espacio de construcción conjunta Ciudadanía – Estado.

2.1. Identificación de actores: Al revisar las misionalidades de las áreas de la Secretaría Distrital de Movilidad, se identificaron como actores clave para este diagnóstico de participación ciudadana, en razón de su vínculo directo con la ciudadanía:

- Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad

- Oficina de Seguridad Vial
- Oficina Asesora de Planeación Institucional
- Dirección de Inteligencia para la Movilidad
- Dirección de Planeación para la Movilidad
- Subdirección de Transporte Público
- Subdirección de Transporte Privado
- Subdirección de Bicicleta y el Peatón
- Subdirección de Infraestructura
- Dirección de Ingeniería de Tránsito
- Dirección de Atención al Ciudadano
- Oficina de Subrepresentación Judicial

Estas áreas fueron seleccionadas debido a que, a partir de su mandato institucional y actividades específicas, se relacionan de manera directa con la ciudadanía: desde la formulación de estrategias de comunicación y cultura ciudadana, hasta la atención de solicitudes, trámites y procesos de interlocución ciudadana. Además, cumplen un rol clave en el diseño e implementación de documentos estratégicos, políticas y acciones en campo, que requieren procesos de retroalimentación y participación ciudadana para fortalecer su efectividad y legitimidad.

2.2. Determinación de variables de análisis: Para este diagnóstico se tendrán en cuenta dos variables principales: los niveles de participación ciudadana dados por el Decreto 477 de 2023 y la transversalización de los enfoques diferencial-poblacional, de género, territorial y de derechos humanos. Estas dos variables son relevantes porque permiten analizar el tipo de interacción que se ha establecido con la ciudadanía y la manera en que las acciones institucionales reconocen las diversidades y promueven la inclusión en la gestión pública.

2.2.1. Participación ciudadana incidente: Es el proceso por el cual las y los ciudadanos se involucran activamente en la toma de decisiones y en la gestión de asuntos públicos, en este caso, relacionados con la movilidad en el distrito. A partir de Decreto 477 de 2023, por el cual se adopta la Política Pública de Participación Incidente del Distrito Capital 2023-2034, se mide la participación ciudadana en los siguientes seis niveles:

- Informar: Socialización de información una política, proyecto o plan de la entidad y que sea de interés público.
- Consultar: Se presenta a consideración de la ciudadanía una iniciativa, proyecto o plan. Sus consideraciones podrán ser tenidas en cuenta, pero no son vinculantes.

- Co-crear: Es el proceso colectivo de creación para establecer objetivos, metodologías, estrategias, etc. que busquen solucionar una problemática.
- Controlar: Control social y seguimiento a proyectos, políticas, planes de las entidades.
- Co-ejecutar: Vinculación ciudadana en la ejecución de los planes, programas, proyectos o estrategias de las entidades.
- Decidir: Espacios deliberativos. Se propende porque las decisiones que se tomen sean reflejo de las preferencias e iniciativas de la ciudadanía.

2.2.2. Transversalización de enfoques: Se entiende como la incorporación de los enfoques diferencial-poblacional, territorial, de género y de derechos humanos en los procesos participativos, con el objetivo de promover la inclusión social y la participación ciudadana incidente. Esta transversalización permite que las intervenciones relacionadas con la movilidad en la ciudad reconozca las diversidades y diferencias existentes entre los distintos grupos poblacionales, territorios y sectores. Al hacerlo, se contribuye a reducir brechas de exclusión social y a garantizar que las decisiones institucionales respondan de manera equitativa a las realidades y necesidades de todas las personas en el Distrito (Guía de transversalización, 2025).

Enfoque diferencial-poblacional: Este enfoque reconoce la diversidad de las personas en sus formas de ser, pensar, vivir y relacionarse con el entorno, así como la pluralidad étnica, cultural y social presente en el Distrito. Parte del principio de integralidad e interseccionalidad, identificando características individuales y colectivas relacionadas con creencias, costumbres, modos de vida y concepciones del mundo. Su aplicación implica el diseño e implementación de políticas, programas y proyectos que respondan a esa diversidad, buscando transformar dinámicas de discriminación y exclusión social (Resolución 2210 de 2021 – Secretaría Distrital de Planeación).

Enfoque territorial: Este enfoque parte del reconocimiento del territorio como un espacio socialmente construido, donde interactúan múltiples dimensiones: poblacional, espacial, económica, social, ambiental e institucional. Promueve una visión multidimensional del territorio, entendiendo que los actores sociales poseen derechos, conocimientos, relaciones y capacidad de acción sobre su entorno. A partir de su aplicación se planifica e interviene el espacio considerando las particularidades de cada territorio y las dinámicas sociales que lo configuran, favoreciendo así procesos más contextualizados y efectivos (Resolución 2210 de 2021 – Secretaría Distrital de Planeación).

Enfoque de género: Se entiende como una herramienta que permite visibilizar las desigualdades que existen entre hombres, mujeres y personas con identidades de género diversas, producto de las relaciones sociales de género. Este enfoque permite analizar cómo estas relaciones generan brechas, violencias o limitaciones en el acceso a derechos (Secretaría Distrital de Planeación, 2021).

Enfoque de derechos humanos: Parte del reconocimiento de que todas las personas son titulares de derechos inherentes que deben ser protegidos, promovidos y garantizados por el Estado. Implica adoptar una perspectiva centrada en la dignidad humana, el respeto, la inclusión y la participación, asegurando condiciones de igualdad y no discriminación. Presta especial atención a los grupos históricamente marginados o discriminados, promoviendo su reconocimiento como sujetos activos en la formulación, implementación y seguimiento de las políticas públicas (Secretaría Distrital de Planeación, 2021).

Interseccionalidad: Ahora bien, con estos conceptos definidos, se propone que el desarrollo de sus actividades tenga en cuenta el concepto de interseccionalidad. Esta es una herramienta de análisis que permite entender cómo diversas formas de discriminación — como el racismo, el sexismo, la xenofobia o la discriminación por clase social— pueden coexistir y reforzarse mutuamente. Reconoce que las personas viven múltiples dimensiones de su identidad de manera simultánea, lo cual influye en el acceso que tienen a sus derechos y oportunidades. Este enfoque busca garantizar una atención integral e inclusiva desde las políticas públicas (Secretaría Distrital de Planeación, 2021).

2.3. Levantamiento de información: Para el desarrollo de este diagnóstico se aplicarán dos herramientas: la primera es una encuesta para las áreas identificadas previamente y la segunda es una encuesta a la ciudadanía para identificar sus percepciones y participación.

2.3.1. Encuesta interna: Con el objetivo de identificar los niveles de participación alcanzados, los grupos de valor o interés con los que trabajan y la transversalización de los enfoques diferencial-poblacional, de género, territorial y de derechos humanos, se les solicita a las dependencias contestar la encuesta.

2.3.2. Encuesta a ciudadanía: Se realiza una encuesta para identificar los niveles de participación y la percepción frente a la incorporación e incidencia de sus aportes en la toma de decisiones de la Secretaría Distrital de Movilidad. Se envía la encuesta a los grupos de interés y de valor por medio del equipo de Gestión Social Local a través de un cuestionario en Google Forms.

2.4. Análisis de la información: La información recopilada será organizada y analizada mediante una matriz FODA, estructurada por cada una de las variables definidas. Este método permite identificar de manera integral las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas que enfrentan las áreas analizadas en relación con la participación ciudadana. El análisis FODA facilita una comprensión holística del accionar institucional (factores internos), en articulación con el contexto territorial y social (factores externos), reconociendo la participación como un espacio de construcción conjunta entre ciudadanía y Estado.

3. CRONOGRAMA DE APLICACIÓN

Para la elaboración del diagnóstico de la participación se contempla el siguiente cronograma:

Tabla 1. Cronograma de aplicación, diagnóstico de la participación

Actividad	I Trimestre	II Trimestre	III Trimestre	IV Trimestre
Desarrollo de estrategia y lineamientos	X			
Alistamiento de los instrumentos de recolección de información		X		
Aplicación de los instrumentos			X	
Análisis de la información y construcción de documento				X

4. Análisis de resultados

4.1. Encuesta interna

Instrumento

Se diseñó una encuesta de autodiagnóstico con 21 preguntas en las cuales se abordaron los siguientes ejes temáticas:

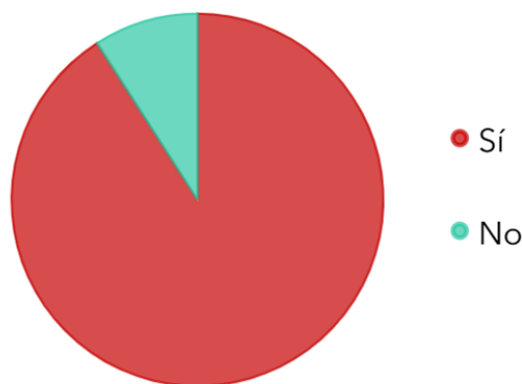
- Identificación de cualificación en temas de participación y enfoques diferenciales.
- Preguntas desagregadas por nivel de participación ciudadana según el Decreto 477 de 2023 (informar, consultar, co-crear, controlar, co-ejecutar y decidir).
- Identificación de documentos clave por área en los que se haya considerado la participación de la ciudadanía.
- Grupos de interés y de valor, herramientas y canales de participación.
- Aprendizajes y retos para la transversalización de los enfoques diferencial-poblacional, de género, territorial y de derechos humanos.

Con corte al 24 de septiembre, se cuenta con la respuesta de 11 de las 12 áreas a las cuáles se les envió el formulario, por lo cual se presentan los siguientes hallazgos de acuerdo con cada eje temático:

4.1.1. Identificación de cualificación en temas de participación y enfoques diferenciales

Frente a la pregunta “¿Su área ha requerido el apoyo de la Oficina de Gestión Social?”, la mayoría de las áreas de la entidad (91 %) han requerido apoyo de la Oficina, lo que refleja que esta dependencia se ha consolidado como un actor clave para la implementación de acciones de participación ciudadana y relacionamiento con comunidades. Solo un área indicó no haber requerido este acompañamiento, lo que sugiere que su quehacer puede estar menos expuesto a procesos de interacción directa con la ciudadanía o que existe una posibilidad de mejora en la articulación (ver gráfica 1).

Gráfica 1. ¿Su área ha requerido el apoyo de la Oficina de Gestión Social?

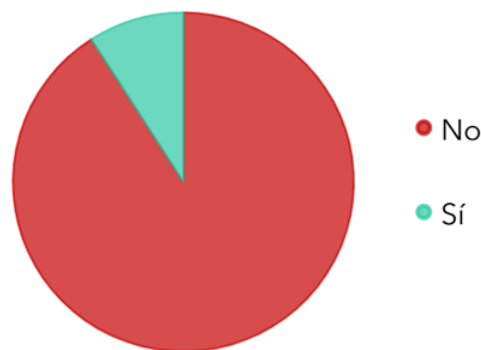


Al indagar por los temas que principalmente se articuló con la Oficina de Gestión Social se identifican los siguientes grupos de categorías:

- **Socialización y jornadas informativas:** La gestión social es vista como el canal para explicar, informar y legitimar las intervenciones técnicas en territorio. Los temas que principalmente se informan son: cambios de sentido vial, elementos de reducción de velocidad (resaltos parabólicos, bandas en agregado), elementos de seguridad vial y accesibilidad peatonal (materas, bolardos), socialización de circulación, cargue y descargue de mercancías, proyectos como Barrios Vitales, Foncarga, Zonas de Parqueo Pago, urbanismo táctico, estacionamiento fuera de vía y el Observatorio de Movilidad.
- **Metodologías y procesos de participación:** Se evidencia que la Oficina también es demandada para fortalecer capacidades internas, brindar herramientas metodológicas y garantizar que las acciones técnicas incorporen enfoques transversales. Entre los temas abordados están: escenarios de planeación, formulación, reformulación y seguimiento de políticas públicas, procesos de rendición de cuentas, citaciones del concejo y comunidades, Modelo Distrital de Relacionamento Integral con la Ciudadanía y espacios de enfoque diferencial, poblacional y de género.
- **Gestión de conflictos y mediación:** La Oficina cumple un rol clave como puente entre la ciudadanía y los equipos técnicos, ayudando a prevenir tensiones y garantizar procesos más participativos. Algunos de los escenarios articulados son: acompañamiento a comunidades frente a proyectos de cicloinfraestructura, peatones y micromovilidad, mediación en conflictos territoriales y supervisión de visitas técnicas realizadas por contratistas.
- **Procesos de caracterización y medición de satisfacción:** La Oficina es reconocida como responsable de recoger la voz ciudadana y retroalimentar los procesos con datos sobre percepciones y satisfacción, fortaleciendo la rendición de cuentas.
- **Transversalización de los enfoques diferenciales:** El espectro de apoyo solicitado es amplio y demuestra que la Oficina ha sido referente no solo en temas de gestión social, sino también en la incorporación de enfoques diferenciales e innovadores.

Por su parte al preguntar “¿Su dependencia ha recibido capacitación frente a la Política Pública de Participación y las estrategias para incorporarlas dentro de su quehacer?”, se evidencia una brecha significativa en la formación institucional sobre la Política Pública de Participación: únicamente una dependencia reconoce haber recibido capacitación, mientras que la gran mayoría (91 %) no la ha tenido (ver gráfica 2).

Gráfica 2. ¿Su dependencia ha recibido capacitación frente a la Política Pública de Participación y las estrategias para incorporarlas dentro de su quehacer?

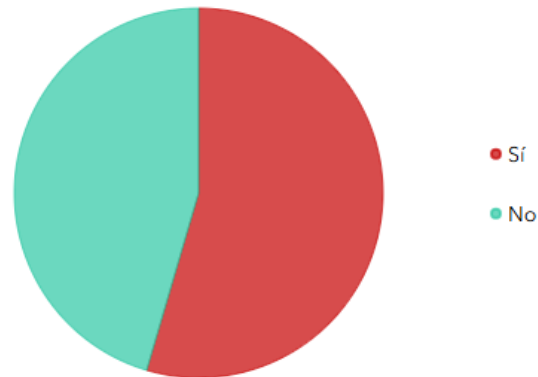


Esto sugiere que, a pesar de que las áreas requieren frecuentemente apoyo de la Oficina de Gestión Social y reconocen la importancia de la participación (como se vio en la primera parte del análisis), no cuentan con herramientas suficientes para incorporar autónomamente los lineamientos de participación en su quehacer diario.

La falta de capacitación puede generar una dependencia excesiva hacia la Oficina de Gestión Social y limita la capacidad de las dependencias para aplicar de manera estructurada y consistente los principios de participación ciudadana.

Frente a la pregunta “¿Su dependencia ha recibido capacitación frente a la transversalización del enfoque diferencial-poblacional, de género, territorial y de derechos humanos y las estrategias para incorporarlos dentro de su quehacer?”. Los resultados muestran un panorama más equilibrado: el 55 % de las dependencias afirma haber recibido capacitación en enfoques diferenciales, mientras que el 45 % no lo ha hecho (ver gráfica 3).

Gráfica 3. ¿Su dependencia ha recibido capacitación frente a la transversalización del enfoque diferencial-poblacional, de género, territorial y de derechos humanos y las estrategias para incorporarlos dentro de su quehacer?



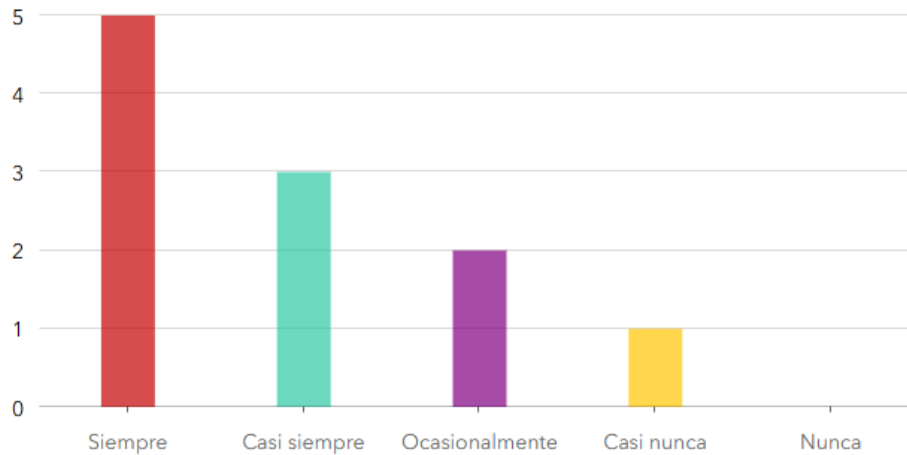
Esto refleja un avance parcial en la incorporación de estos enfoques, aunque persisten vacíos que impiden su aplicación homogénea en todos los procesos institucionales. La existencia de áreas capacitadas y otras no capacitadas puede generar desigualdades internas: algunas dependencias tienen mayor capacidad para aplicar los enfoques diferenciales en proyectos y relacionamiento con la ciudadanía, mientras que otras aún dependen de orientaciones externas.

4.1.2. Preguntas desagregadas por nivel de participación ciudadana según el Decreto 477 de 2023 (informar, consultar, co-crear, controlar, co-ejecutar y decidir)

Estas preguntas se centraron en identificar los niveles de participación alcanzados por cada una de las áreas participantes en la encuesta.

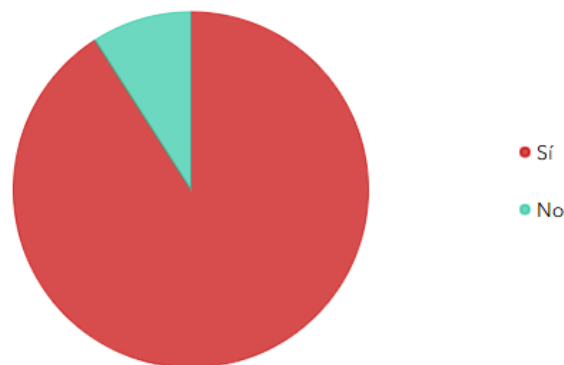
Ante la pregunta “Frente a la información que su área produce, ¿esta siempre es socializada o informada a la ciudadanía?” La mayoría respondió “Siempre” o “Casi siempre”, lo que indica que existe una práctica constante de socialización de información hacia la ciudadanía. Sin embargo, aparece una respuesta de “Casi nunca”, lo que muestra que no todas las áreas garantizan esta práctica (ver gráfica 4).

Gráfica 4. Frente a la información que su área produce, ¿esta siempre es socializada o informada a la ciudadanía?



En cuanto a la pregunta “¿En su área han tenido en cuenta las opiniones o ideas de la ciudadanía para tomar decisiones?”, se evidencia que principalmente (91%) de las áreas realizan ejercicios de consulta ciudadana, sin embargo, en varias dependencias, aunque se socializa información, no se incorpora la retroalimentación ciudadana en la toma de decisiones (ver gráfica 5).

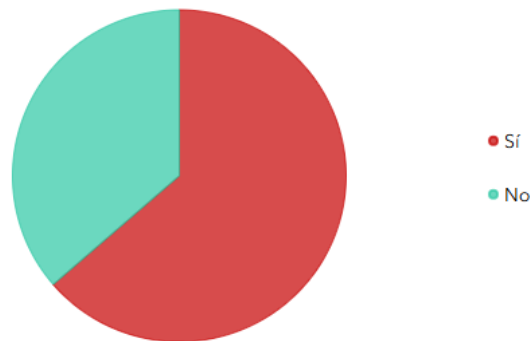
Gráfica 5. ¿En su área han tenido en cuenta las opiniones o ideas de la ciudadanía para tomar decisiones?



Frente a la pregunta “¿Su área ha involucrado a la ciudadanía para establecer objetivos, métodos o estrategias de una política, programa o proyecto?” predominan las respuestas “Sí” (63%), pero se presentan algunos “No” (36%), asociados a áreas con menos apertura o menor experiencia en procesos participativos. Esto refleja que, aunque existen casos de

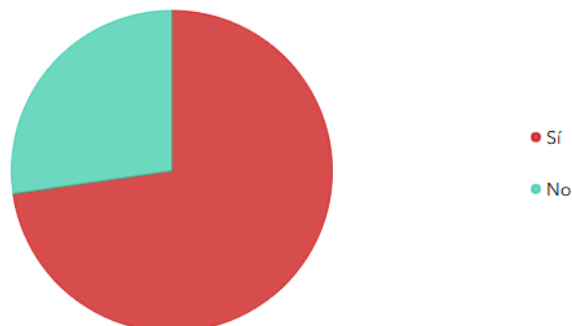
construcción conjunta, no todas las áreas promueven una participación desde la planeación (ver gráfica 6).

Gráfica 6. ¿Su área ha involucrado a la ciudadanía para establecer objetivos, métodos o estrategias de una política, programa o proyecto?



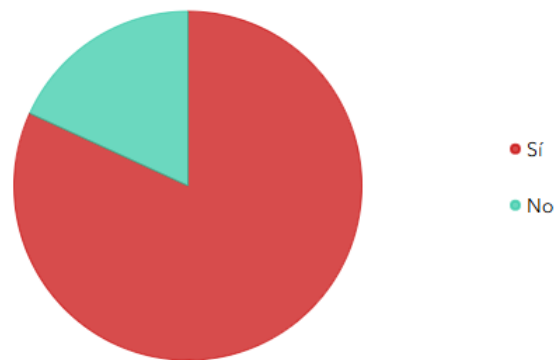
Frente a la pregunta "¿Las personas pueden realizar control social, seguimiento y brindar recomendaciones frente a los planes, programas o proyectos que desde su área se desarrollan?", la mayoría respondió "Sí" (73%), aunque hay casos de "No" (27%). Esto indica que el control social está habilitado en varios escenarios, pero aún hay barreras o limitaciones en ciertas áreas (ver gráfica 7).

Gráfica 7. ¿Las personas pueden realizar control social, seguimiento y brindar recomendaciones frente a los planes, programas o proyectos que desde su área se desarrollan?



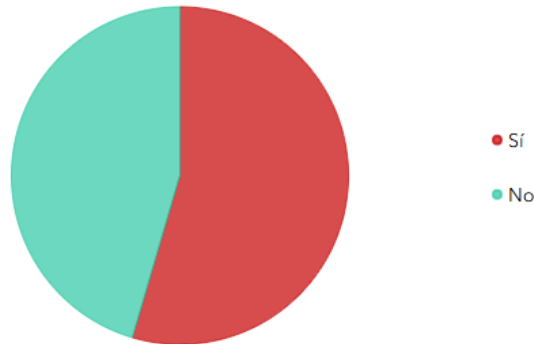
Al preguntar “¿Desde su área se ha permitido alguna vez vincular a la ciudadanía en la ejecución de los planes, programas, proyectos o iniciativas que desarrolla?”, se observó que el 81% de las áreas participantes refieren que “Sí” y el 19% refiere que “No”, esto muestra un porcentaje importante de acciones participación en los niveles de participación más alto, sin embargo también evidencia que la participación en la ejecución no es un ejercicio generalizado, sino más bien selectivo (ver gráfica 8) .

Gráfica 8. ¿Desde su área se ha permitido alguna vez vincular a la ciudadanía en la ejecución de los planes, programas, proyectos o iniciativas que desarrolla?



Finalmente frente a la pregunta “¿En su área se han generado ejercicios deliberativos con la ciudadanía, en donde las decisiones tomadas reflejan sus preferencias e iniciativas?”, se evidencia la mayor brecha, ya que varias dependencias respondieron “No” (45%), incluso cuando sí socializan información o permiten control social. Solo en pocos casos se reconocen ejercicios de deliberación real, donde las decisiones reflejan directamente la voz ciudadana (ver gráfica 9).

Gráfica 9. ¿En su área se han generado ejercicios deliberativos con la ciudadanía, en donde las decisiones tomadas reflejan sus preferencias e iniciativas?



Estos datos muestran que la Secretaría Distrital de Movilidad desarrolla constantemente escenarios de socialización e información hacia la ciudadanía frente a sus planes, programas y proyectos. Reconoce la importancia del control social para fomentar un gobierno abierto y transparente y tiene algunos avances en acciones co-creación y diseños participativos. Sin embargo, presenta baja sistematicidad en la vinculación de la ciudadanía en la ejecución de los proyectos y escasez de ejercicios deliberativos, lo que limita la participación ciudadana en los niveles más altos de incidencia, a continuación en la tabla 2 se muestra un esquema semafórico de los niveles de participación como resumen de lo expuesto anteriormente.

Tabla 2. Esquema semafórico niveles de participación

Pregunta	Nivel de participación	Resultado predominante	Nivel de apropiación	Interpretación
1. ¿La información que su área produce siempre es socializada o informada a la ciudadanía?	Informar	Mayoría “Siempre” / “Casi siempre”	● Verde	La socialización de información está bien posicionada en la mayoría de áreas. Falta homogeneidad, pues algunas reportan “Casi nunca”.

2. ¿En su área se han tenido en cuenta las opiniones o ideas de la ciudadanía para tomar decisiones?	Consultar	Predominan “Sí”, pero con excepciones	 Amarillo	Aunque se informa, no siempre se incorporan las opiniones ciudadanas en la toma de decisiones. Se queda en un nivel consultivo sin incidencia.
3. ¿Su área ha involucrado a la ciudadanía para establecer objetivos, métodos o estrategias de políticas, programas o proyectos?	Co-crear	Predominan “Sí”, pero con excepciones	 Amarillo	Existen avances hacia la co-creación, aunque no es práctica transversal en todas las áreas.
4. ¿Las personas pueden realizar control social, seguimiento y brindar recomendaciones frente a los planes y proyectos?	Controlar	Mayoría “Sí”	 Verde	Se reconoce el control social como parte del ejercicio de participación, aunque no siempre de forma sistemática.
5. ¿Desde su área se ha permitido vincular a la ciudadanía en la ejecución de planes,	Co-ejecutar	Respuestas mixtas: varios “Sí” y varios “No”	 Amarillo	El involucramiento en ejecución existe, pero no está consolidado ni es generalizado.

programas o proyectos?				
6. ¿En su área se han generado ejercicios deliberativos donde las decisiones reflejan preferencias ciudadanas?	Decidir	Predominan los “No”	● Rojo	Es el aspecto más débil: la deliberación real y la incidencia ciudadana en decisiones aún es muy limitada.

Fuente: Datos encuesta de autodiagnóstico de la participación 2025, Secretaría Distrital de Movilidad

4.1.3. Identificación de documentos clave por área en los que se haya considerado la participación de la ciudadanía

Frente a la pregunta “¿Su área cuenta con documentos de planeación y gestión que incorporen aportes de la ciudadanía?” el 73% de las áreas contestó afirmativamente, lo que refleja un avance significativo en la incorporación de opiniones y percepciones ciudadanas dentro de los instrumentos que orientan el quehacer de la Secretaría Distrital de Movilidad. En total, ocho áreas señalaron de manera específica los documentos o proyectos se han integrado estos aportes, que van desde Planes y Programas, hasta documentos técnicos de soporte para proyectos puntuales (ver tabla 3)

Tabla 3. Documentos de planeación y gestión por área en los cuales se incorporan aportes de la ciudadanía

Área	Documentos de planeación y gestión con aportes de la ciudadanía
------	---

Oficina Asesora de Planeación Institucional	PTEP Programa de Transparencia y Ética Pública Planes Institucionales Documentos del SIGD Anteproyecto de Presupuesto Formulación de proyectos de inversión.
Oficina de Seguridad Vial	Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV).
Subdirección de Transporte Privado	Matriz de observaciones de actos administrativos, pacto transportador.
Subdirección de Transporte Público	Estructuración del Modelo de Calidad.
Dirección de Normativa y Conceptos	Instructivo Normatividad y Conceptos Formato matriz de observaciones ciudadanas en la estructuración normativa. Portal Distrital LegalBog
Dirección de Planeación para la Movilidad	Informe Técnico y documento técnico de soporte del Barrio vital San Felipe Elaboración del barrio vital Teusaquillo
Subdirección de Bicicleta y el Peatón	Documento técnico de soporte - Proyecto circuitos peatonales Sierra Morena
Dirección de Atención al Ciudadano	Modelo de encuesta de satisfacción ciudadana Radicación presencial de Peticiones, Quejas, Reclamos, Sugerencias y Denuncias (PQRSD). Guías didácticas para el desarrollo de los cursos pedagógico

Fuente: Datos encuesta de autodiagnóstico de la participación 2025, Secretaría Distrital de Movilidad

Como complemento a la pregunta anterior, también se indagó “¿Cómo incluyen la información recolectada en los proyectos o políticas que desarrolla su área?”. Al respecto, se evidencia que hay una incorporación transversal en la Secretaría, ya que la ciudadanía ha sido involucrada desde las fases de diagnóstico de necesidades locales mediante talleres, encuestas, recorridos territoriales y procesos de observación. Estos insumos han permitido integrar aportes de la ciudadanía en los diseños técnicos de elementos de seguridad vial,

en la definición de medidas como reductores de velocidad y cambios de sentido vial, así como en el desarrollo de proyectos estratégicos como Barrios Vitales.

De igual forma, se observa la inclusión de la información ciudadana en procesos normativos y administrativos, a través de mecanismos como LegalBog, que permiten a la ciudadanía conocer los actos administrativos, presentar observaciones y sugerencias, recibir respuestas y generar ajustes en los documentos. Otras dependencias incorporan la información dada por la ciudadanía en la estructuración de políticas, planes de servicio, actualización de manuales y rediseño de trámites, con un énfasis particular en la accesibilidad, el lenguaje claro y la mejora en la atención a la ciudadanía.

4.1.4. Grupos de interés y de valor, herramientas y canales de participación.

Frente a la pregunta “¿Cuáles son los grupos de interés y de valor con los que trabaja su área?” se encuentra que las áreas identifican diversidad de actores con los que tienen relación. Esta ciudadanía se concentra en grandes grupos: ciudadanía en general y actores viales en específico, gremios y sectores de transporte, sector privado, la academia, entidades públicas distritales y nacionales, Consejo de la Bicicleta y colectivos de la ciudadanía, y, finalmente, colaboradores internos de la entidad (ver tabla 4).

Tabla 4. Grupos de interés y de valor por área.

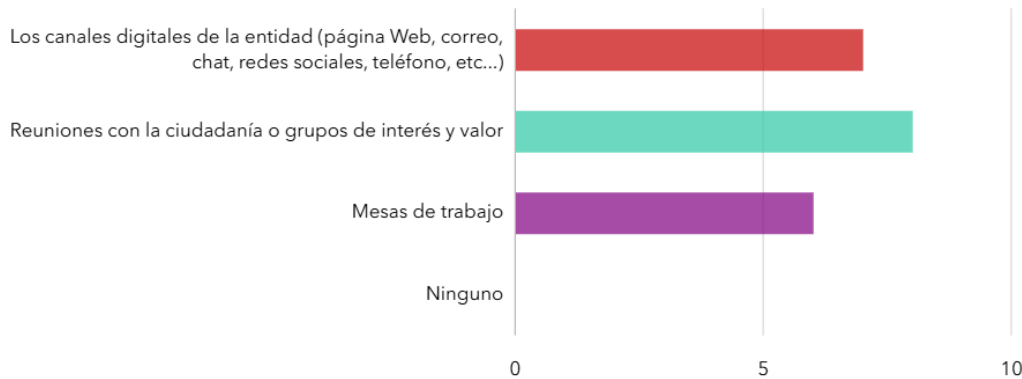
Área	Grupos de interés y de valor
Subdirección de Transporte Público	Gremios de las diferentes modalidades de transporte público
Oficina de Seguridad Vial	Colectivos de motociclistas Empresas privadas Academia
Subdirección de Bicicleta y Peatón	Entidades distritales Consejo Distrital de la Bicicleta Actores viales como ciclistas y peatones
Dirección de Normativa y Conceptos	Gremios del sector transporte Entidades adscritas y vinculadas Gobierno Distrital

Dirección de Inteligencia para la Movilidad	Entidades del sector movilidad Entidades distritales Ciudadanía Academia
Oficina Asesora de Planeación Institucional	Colaboradores y contratistas de la Secretaría Distrital de Movilidad. Diferentes entidades públicas distritales y nacionales.
Dirección de Ingeniería de Tránsito	Ciudadanía/usuarios finales: peatones, ciclistas, conductores, comunidades vecinas.
Dirección de Atención al Ciudad	Ciudadanía en general Entidades públicas y entes de control
Dirección de Planeación para la Movilidad	Ciudadanía en general
Subdirección de Transporte Privado	Ciudadanía en general Empresas de transporte de carga Agremiaciones Establecimientos comerciales Entidades públicas Empresas privadas

Fuente: Datos encuesta de autodiagnóstico de la participación 2025, Secretaría Distrital de Movilidad

Frente a la pregunta “¿Cuáles son los principales medios, canales o mecanismos de participación que usa?” Se encuentra que la mayoría de las áreas señalan como principal mecanismo las reuniones con la ciudadanía, los grupos de interés y de valor. Estos espacios permiten desarrollar ejercicios de comunicación asertiva, promover la transparencia en los procesos de la Secretaría y generar escenarios de co-creación. De manera complementaria, siete de las once áreas reportan el uso de canales digitales, los cuales se consolidan como una herramienta valiosa para diversificar y ampliar las oportunidades de participación ciudadana (ver gráfico 10).

Gráfica 10. ¿Cuáles son los principales medios, canales o mecanismos de participación que usa?

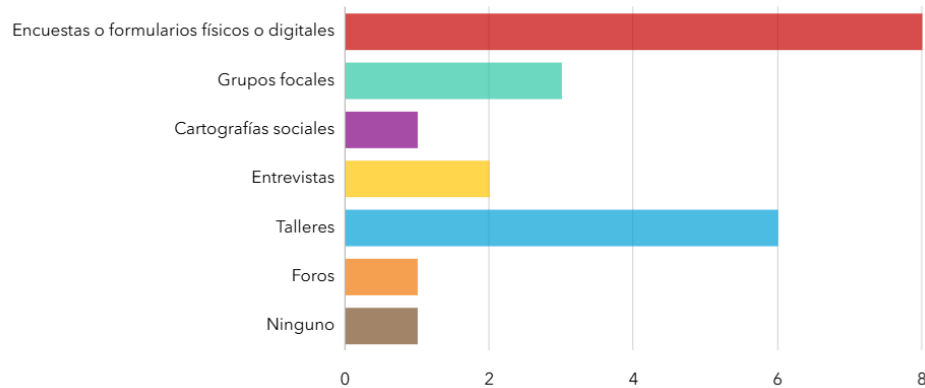


Fuente: Datos encuesta de autodiagnóstico de la participación 2025, Secretaría Distrital de Movilidad

Frente a la pregunta “¿Qué herramientas de participación usa su área?”, se observa que las más utilizadas son las encuestas o formularios físicos y digitales, reportadas por el 73% de las áreas, seguidas por los talleres con un 56%. Estas herramientas destacan por su capacidad de recoger información de manera amplia y, especialmente los talleres, por promover la interacción directa entre la ciudadanía y la entidad. Es importante resaltar que la mayoría de las áreas están aplicando estas herramientas de participación, pues responde tanto a la solicitud de la Oficina de Gestión Social como a las expectativas de la misma ciudadanía, en el sentido de que la Secretaría, incluyendo sus áreas técnicas, fortalezcan su relacionamiento con las comunidades.

En menor medida, se reporta el uso de herramientas como grupos focales (27%), entrevistas (18%), cartografías sociales (9%) y foros (9%). Finalmente, el hecho de que una dependencia haya manifestado no emplear ninguna herramienta refleja un reto, pues se deben garantizar ejercicios de participación que incluyan las voces ciudadanas en el quehacer de la Secretaría (ver gráfica 11).

Gráfica 11. ¿Cuáles herramientas de participación usa?

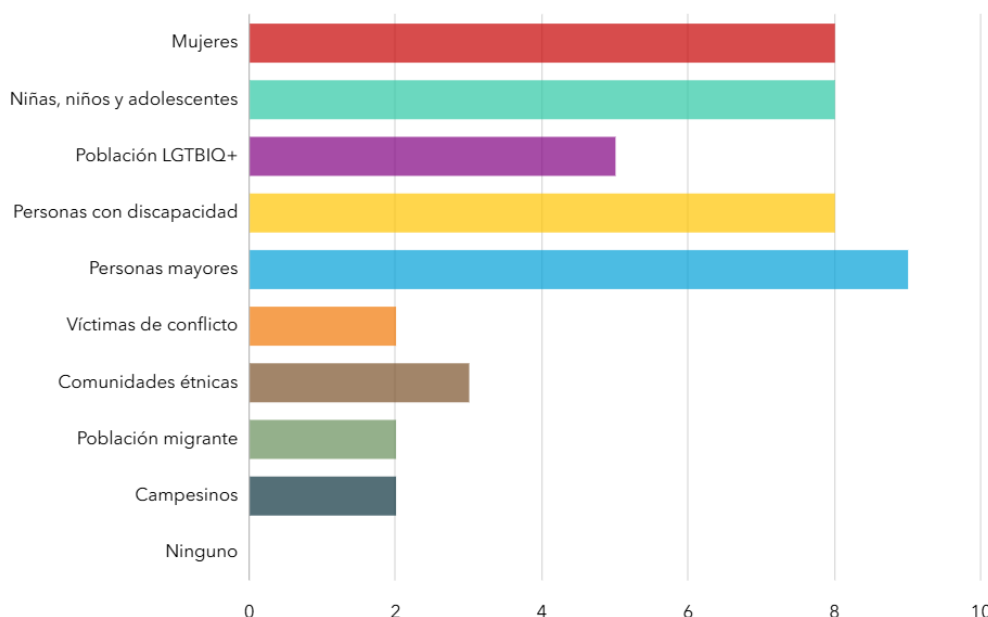


Fuente: Datos encuesta de autodiagnóstico de la participación 2025, Secretaría Distrital de Movilidad

4.1.5. Aprendizajes y retos para la transversalización de los enfoques diferencial-poblacional, de género, territorial y de derechos humanos.

Con el objetivo de identificar cómo se ha hecho la transversalización del enfoque diferencial-poblacional, de género, territorial y de derechos humanos en la gestión de las diferentes áreas de la Secretaría se consultó: “Dentro de los grupos de valor e interés con los que trabaja ¿puede identificar los siguientes grupos?”. Los resultados muestran un avance significativo en la identificación de grupos poblacionales, pues la mayoría de las áreas identifica a personas mayores (82%), mujeres (73%), niñas, niños y adolescentes (73%) y personas con discapacidad (73%) como actores con los que trabajan directamente. También se reflejan avances, aunque parciales, en la identificación del sector social LGBTI (45%) y las comunidades étnicas (27%) y en menos medida en la identificación de víctimas del conflicto armado (18%), población migrante (18%) y campesinos (18%), lo cual refleja un reto para la Secretaría, pues se debe ampliar el alcance hacia grupos poblacionales diversos que, aunque no pueden no ser visibles en la movilidad diaria, igual enfrentan condiciones particulares que puede afectar su derecho a una movilidad segura (ver gráfica 12).

Gráfica 12. Dentro de los grupos de valor e interés con los que trabaja ¿puede identificar los siguientes grupos?



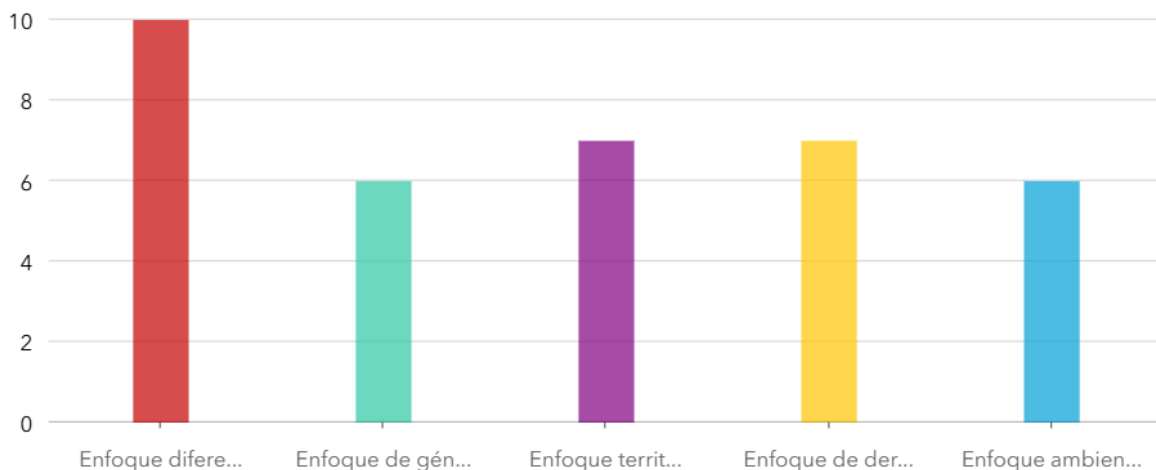
Fuente: Datos encuesta de autodiagnóstico de la participación 2025, Secretaría Distrital de Movilidad

Con relación a la pregunta anterior, fue importante la pregunta “¿En su área se han identificado posibles soluciones de movilidad específicas para esos grupos?”, a la cual el 82% de las áreas respondió afirmativamente. Esto permite considerar que el ejercicio de caracterizar a la ciudadanía con la que se relacionan se ha traducido en prácticas internas que consideran las necesidades particulares de dichos grupos poblacionales. De esta manera, se evidencia un proceso institucional que no solo reconoce la diversidad poblacional, sino que también empieza a generar acciones diferenciales orientadas a garantizar una movilidad más inclusiva.

A partir de este reconocimiento de grupos poblacionales y de la identificación de soluciones para los mismos, también se indagó por qué enfoques han sido implementados y cuáles son los principales retos que identifican en su transversalización. Frente a la pregunta “¿Cuáles enfoques son tenidos en cuenta por su área para el desarrollo de políticas, programas, proyectos o intervenciones?” Se observan los avances, en parte gracias a los procesos de cualificación adelantados. El 91% de las áreas reconocen y actúan a partir del enfoque diferencial-poblacional, seguido por un 64% que incorpora tanto el enfoque territorial como el de derechos humanos y un 56% que aplica el enfoque de género y el enfoque ambiental.

Estos resultados evidencian una apropiación progresiva de los enfoques, aunque aún con niveles distintos de desarrollo entre ellos. En este sentido, resulta clave no solo continuar con los procesos de cualificación, sino también profundizar en la transversalización práctica de los enfoques (ver gráfica 13).

Gráfica 13. ¿Cuáles enfoques son tenidos en cuenta por su área para el desarrollo de políticas, programas, proyectos o intervenciones?



Fuente: Datos encuesta de autodiagnóstico de la participación 2025, Secretaría Distrital de Movilidad

En cuanto a la pregunta “¿Qué retos ha identificado para la implementación del enfoque diferencial- poblacional, de género, territorial, de derechos humanos y ambiental?” las áreas señalan diversas limitantes que pueden agruparse en tres grandes grupos: En primer lugar, se destacan las dificultades técnicas y de información, relacionadas con la falta de caracterización detallada de poblaciones específicas, como personas con discapacidad, mujeres transportadoras o niñas y niños en movilidad escolar, así como la ausencia de datos estadísticos desagregados por género o territorio. Esto dificulta diseñar soluciones para sus necesidades particulares y priorizar intervenciones.

En segundo lugar, identificaron limitaciones institucionales, como la necesidad de integrar los enfoques desde la estructuración inicial de los proyectos y de recibir más capacitaciones y sensibilizaciones sobre estos temas. Además, se menciona en varias áreas las restricciones presupuestales que reducen el alcance de las intervenciones.

Finalmente, en relación con la ciudadanía, encuentran desafíos de implementación en territorio, como las resistencias al cambio frente a proyectos de urbanismo táctico, la

dificultad para conciliar intereses entre diferentes poblaciones y sectores, y la baja participación ciudadana en procesos de creación. Estos elementos muestran que, aunque la Secretaría ha avanzado en la incorporación de los enfoques diferencial-poblacional, de género, territorial y de derechos humanos, aún enfrenta el reto de consolidar procesos que garanticen la participación efectiva y el reconocimiento de las necesidades particulares de toda la ciudadanía.

4.2. Encuesta a ciudadanía

Instrumento

Se diseñó una encuesta de percepción sobre la participación de cara a la ciudadanía en las cuales se realizaron 18 preguntas a partir de los seis niveles de participación ciudadana dispuestos por el Decreto 477 de 2023 y aspectos generales sobre su experiencia en el relacionamiento con la Secretaría Distrital de Movilidad:

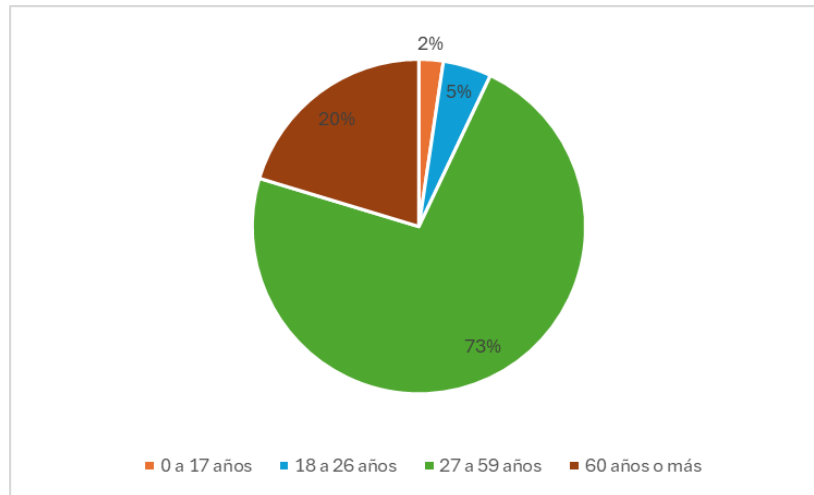
- Primer nivel: informar
- Segundo nivel: consultar.
- Tercer nivel: co-crear.
- Cuarto nivel: controlar.
- Quinto nivel: co-ejecuta.
- Sexto nivel: decisión.
- Experiencia general sobre la participación ciudadana.

Con corte al 24 de octubre, se cuenta con la respuesta de 595 personas. Se presenta a continuación la caracterización de la ciudadanía encuestada y los hallazgos por cada eje temático.

Caracterización

Para la encuesta de percepción de la participación aplicada a la ciudadanía se contó con las respuestas de 595 personas. De estas, 73% se encuentra en las edades entre los 27 a 59 años, seguidos de las personas con 60 años o más con el 20%, el 5% corresponde a las y los jóvenes entre los 18 y 26 años y finalmente están los niños, niñas y adolescentes entre los 0 a 17 años con el 2% (ver gráfica 14).

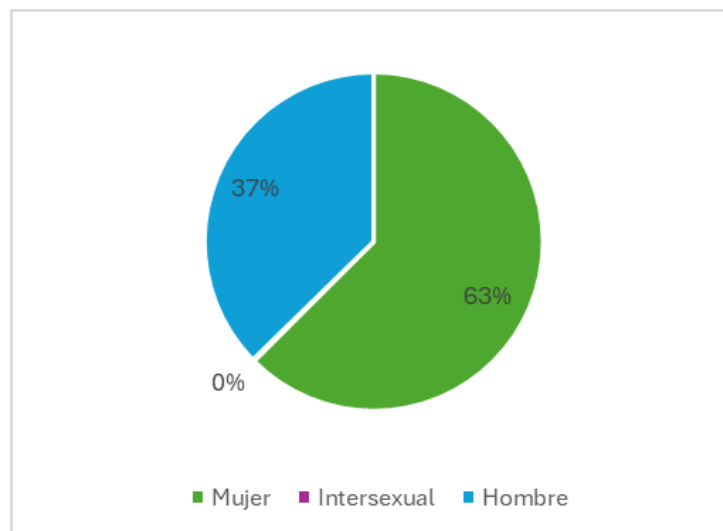
Gráfica 14. Distribución de la ciudadanía encuestada por rango etario.



Fuente: Datos encuesta percepción de la participación ciudadana 2025, Secretaría Distrital de Movilidad

Por otro lado, se identificó una mayor participación de las mujeres con el 63% de las personas encuestadas, frente al 37% de los hombres y solo una persona intersexual respondió a la encuesta (ver grafica 15). Con relación a la orientación sexual se contó con la respuesta de 5 personas bisexuales, 4 homosexuales/gays y 3 lesbianas. Sobre la identidad de género se obtuvo respuesta de 20 personas no binarias, 9 personas transexuales y 5 transgénero.

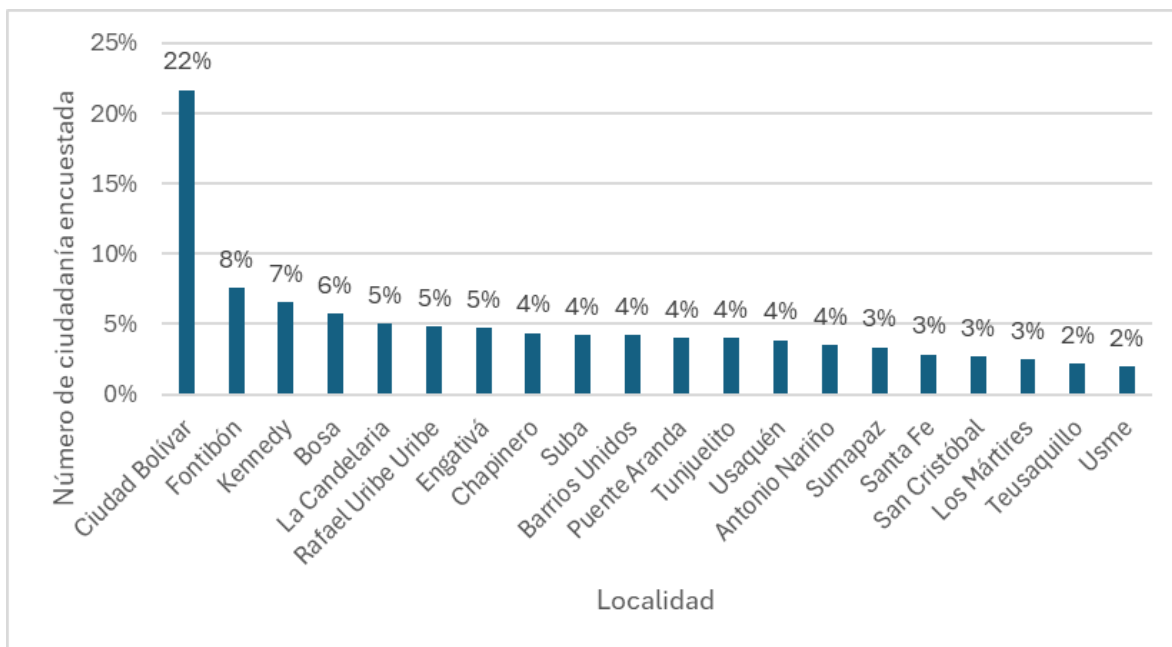
Gráfica 15. Distribución de la ciudadanía encuestada por sexo.



Fuente: Datos encuesta percepción de la participación ciudadana 2025, Secretaría Distrital de Movilidad

Así mismo, se identificó que 45 personas con discapacidad participaron en la encuesta: tres personas con discapacidad auditiva, dos cognitiva-intelectual, 28 física, dos mental o psicosocial, cinco múltiple y cinco con discapacidad visual. Por otro lado, sobre la identidad étnica se encuestó a cinco personas afro, tres personas que se identifican negras, cinco indígenas y cuatro raizales. Finalmente, hubo 48 personas campesinas encuestadas, ocho extranjeros y 34 víctimas del conflicto armado. Con relación a la localidad de vivienda de las personas encuestadas, el 22% corresponde a Ciudad Bolívar, seguido de Fontibón con la participación del 8% de personas encuestadas y en tercer lugar Kennedy con el 7% (ver gráfica 16).

Gráfica 16. Distribución de la ciudadanía encuestada por localidad.



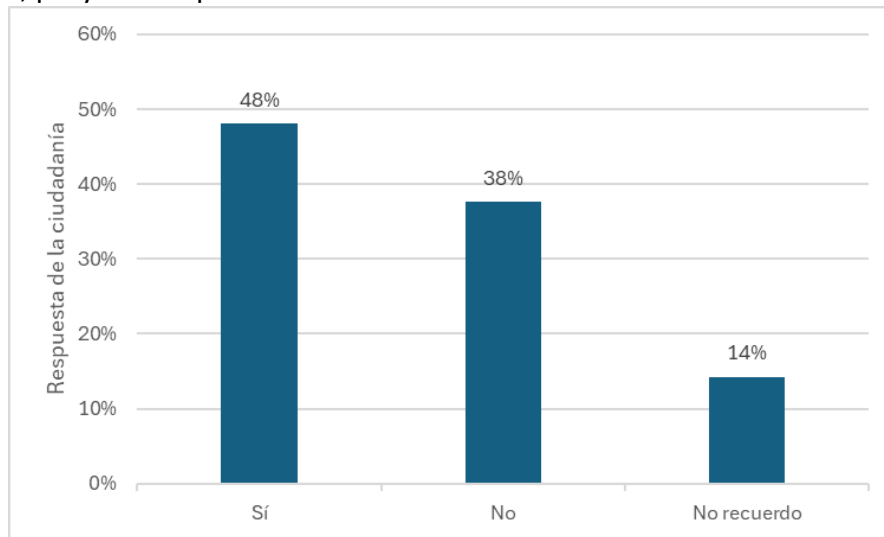
Fuente: Datos encuesta percepción de la participación ciudadana 2025, Secretaría Distrital de Movilidad

4.2.1. Primer nivel: informar

Informar es el primer nivel de participación incidente a partir del Decreto 477 de 2023. Para identificar la percepción de la ciudadanía sobre este nivel de participación se preguntó ¿has recibido información por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad sobre sus políticas, proyectos o planes? Ante esto, el 48% de las personas encuestadas indicaron que sí habían

recibido información, 38% indicaban que no habían recibido información, mientras que el 14% no lo recordaba (ver gráfica 17). Esta cifra refleja que la secretaría sí se vincula con la ciudadanía a partir del nivel más básico de participación, pero tampoco de una forma considerable, pues es menor al 50%.

Gráfica 17. ¿Has recibido información por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad sobre sus políticas, proyectos o planes?



Fuente: Datos encuesta percepción de la participación ciudadana 2025, Secretaría Distrital de Movilidad

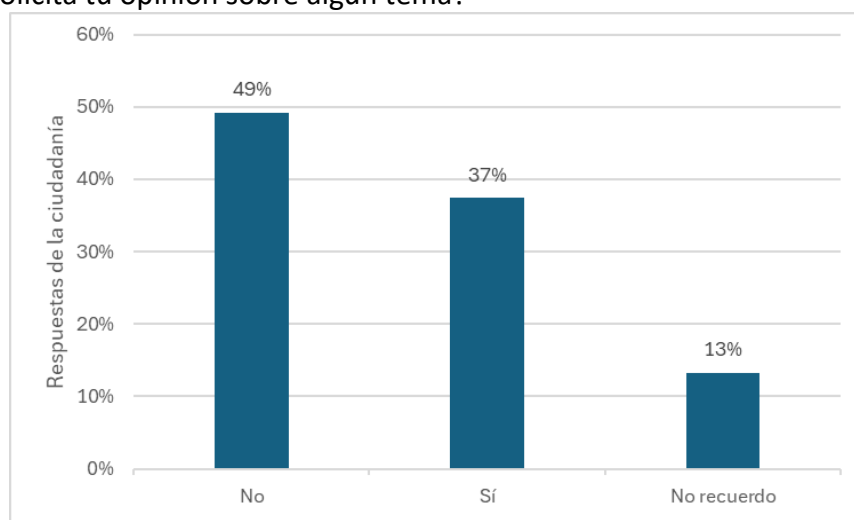
A quienes respondieron afirmativamente a la pregunta anterior, se les consultó por los canales o espacios a través de los cuales se han relacionado con la Secretaría. Los resultados muestran que los Centros Locales de Movilidad y las Ferias de servicios y Movilidad al Barrio son los espacios más usados por la ciudadanía para informarse, con un 58% y el 55% respectivamente, lo que evidencia la preferencia de la ciudadanía por la orientación y relacionamiento presencial y la cercanía territorial.

En segundo lugar, se encuentran los canales virtuales, entre los cuales destacan el correo electrónico (41%), redes sociales (39%) y la página web (34%), lo que indica la importancia creciente de los canales virtuales para el relacionamiento institucional. Finalmente, la Ventanilla Única de Servicios registra un 12% y los Centros de Servicios (Calle 13 o Paloquemao) un 5%, cifras que pueden ser asociadas a su menor presencia en territorio. Cabe recordar que esta pregunta permitía selección múltiple, por lo que la suma de porcentajes supera el 100%.

4.2.2. Segundo nivel: consultar.

La consulta es el segundo nivel de participación incidente. Frente a este nivel, se preguntó ¿Has participado en consultas o espacios donde la Secretaría Distrital de Movilidad solicita tu opinión sobre algún tema? El 49% de la ciudadanía indicó que no ha participado en estos espacios, mientras que un 37% señaló que sí lo ha hecho y un 13% indicó no recordar su participación (ver gráfica 18).

Gráfica 18. ¿Has participado en consultas o espacios donde la Secretaría Distrital de Movilidad solicita tu opinión sobre algún tema?



Fuente: Datos encuesta percepción de la participación ciudadana 2025, Secretaría Distrital de Movilidad.

Entre las personas que afirman haber participado en espacios de consulta y opinión promovidos por la Secretaría, a partir de una pregunta abierta, la mayoría señaló haberlo hecho en rendiciones de cuentas, reuniones interinstitucionales, instancias de participación como las Comisiones Locales de Movilidad, los Consejos Locales de Movilidad, los Consejos Locales de la Bicicleta y las ferias de servicio. También mencionaron otros mecanismos como encuestas, cualificaciones y mesas de trabajo (ver tabla 5).

Tabla 5: ¿En qué espacio o consulta has participado en donde la Secretaría Distrital de Movilidad ha pedido tu opinión?

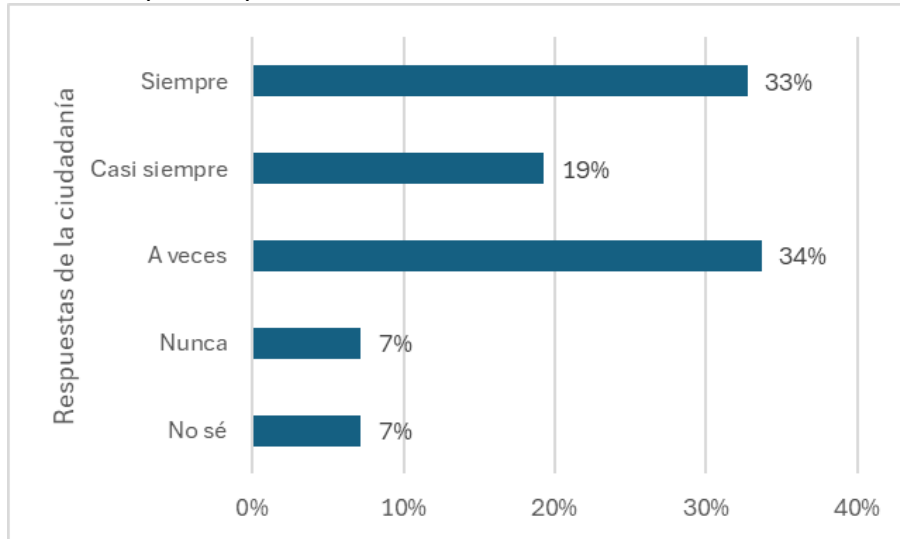
Espacio o consulta en la que participó la ciudadanía y dio su opinión	Número de menciones
---	---------------------

Rendición de cuentas	27
Reuniones con comunidad o interinstitucionales	40
Comisión y Consejo Local de Movilidad	15
Ferias de servicios	15
Consejo local de la bici	11
Encuestas	10
En espacios públicos como en los Barrios Vitales	9
Capacitaciones, cualificaciones o sensibilizaciones	10
Alcaldía local o instancias locales de participación	7
Mesas de trabajo	6
Orientación y atención a la ciudadanía	5
Encuentros o sensibilizaciones en Transmilenio y el Metro	3
Otros espacios y temáticas	65

En la categoría “otros espacios y temáticas” se agrupan las respuestas que no encajaban con las categorías previas. Aquí se incluyen menciones a proyectos específicos, como Tembici, y diversos planes piloto relacionados con cambios de sentido vial, señalización u otras intervenciones en los cuales se consultó a la ciudadanía. También, se identificaron menciones a temáticas asociadas con el espacio público y accesibilidad, el mal parqueo y el deterioro de los andenes, entre otros.

Adicionalmente, a las personas que afirmaron haber participado en consultas se les preguntó “¿Sientes que tu opinión fue tomada en cuenta?”. El 52% indicó que siempre o casi siempre siente que su opinión es considerada, el 34% informa que a veces, un 7% respondió que nunca y otro 7% señaló que no lo sabe (ver gráfica 19).

Gráfica 19. ¿Sientes que tu opinión fue tomada en cuenta?

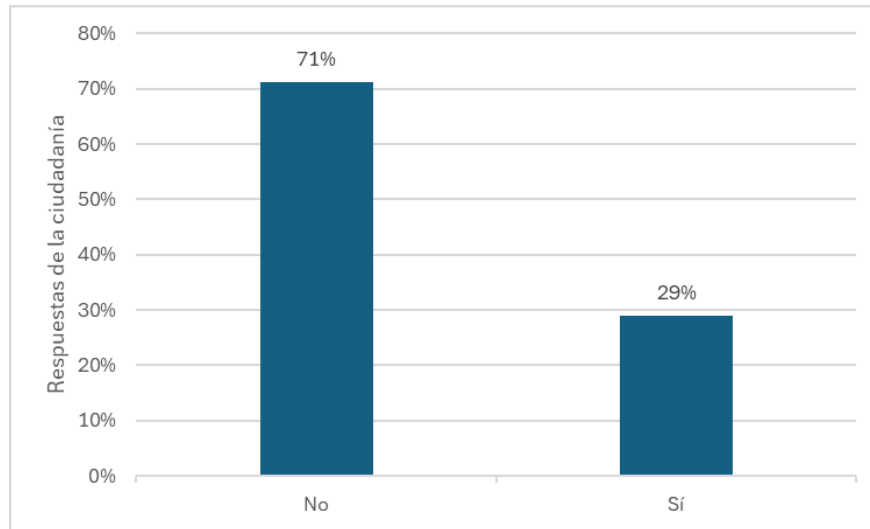


Fuente: Datos encuesta percepción de la participación ciudadana 2025, Secretaría Distrital de Movilidad.

4.2.3. Tercer nivel: co-crear.

El tercer nivel de participación ciudadana incidente es la co-creación. Para este nivel se preguntó “¿Has participado en espacios de la Secretaría Distrital de Movilidad donde se construyen colectivamente propuestas o estrategias?”. El 71% de las personas respondió que no ha participado en estos espacios, mientras que el 29% indicó que sí ha participado en ellos (ver gráfica 20).

Gráfica 20. ¿Has participado en espacios de la Secretaría Distrital de Movilidad donde se construyen colectivamente propuestas o estrategias?



Fuente: Datos encuesta percepción de la participación ciudadana 2025, Secretaría Distrital de Movilidad

Al 29% de las personas que afirmaron haber participado en estos espacios de co-creación se les preguntó “¿En qué espacios de construcción colectiva de la Secretaría Distrital de Movilidad has participado?” Las respuestas muestran que los espacios más reconocidos por la ciudadanía para la construcción de propuestas son las Comisiones Locales de Movilidad y Consejos Locales de Movilidad. En segundo lugar, se mencionan las mesas de trabajo temáticas desarrolladas tanto en la Secretaría como en las Alcaldías Locales.

De igual forma, las rendiciones de cuentas se perciben como espacios valiosos de diálogo y retroalimentación, junto con los Consejos de la bicicleta (locales y distrital) y las ferias de servicio. Finalmente, se menciona también la participación en proyectos específicos, donde la ciudadanía reconoce procesos de incidencia y colaboración (ver tabla 6).

Tabla 6: Espacios de construcción colectiva con la ciudadanía y la Secretaría Distrital de Movilidad.

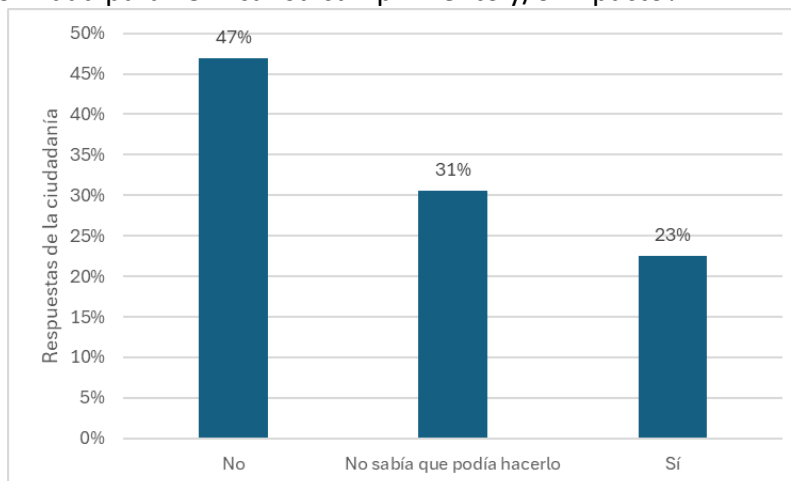
Escenarios de co-creación	Número de menciones
Comisiones y Consejos Locales de Movilidad	53
Mesas de trabajo	22
Ferias de servicios / Registro bici / Campañas / Movilidad al Barrio	17

Rendición de cuentas	16
Alcaldía Local / casas de cultura	14
Consejos Locales de la Bici	12
Reuniones / recorridos con ciudadanía / comunidad	10
Proyectos específicos (Metro, Puente 80, Marsella, Transmilenio, SITP)	9
Otros comités e instancias	8

4.2.4. Cuarto nivel: controlar.

El cuarto nivel de participación incidente corresponde a controlar. Para identificar este nivel se preguntó “¿Has hecho seguimiento a las políticas, proyectos, planes de la Secretaría Distrital de Movilidad para verificar su cumplimiento y/o impacto?”. Frente a esto, el 47% de las personas encuestadas señalaron que no hacen este seguimiento, el 31% indica no saber que podía ejercer ese control y solo el 23% informó que sí ha hecho algún tipo de seguimiento (ver gráfica 21).

Gráfica 21. ¿Has hecho seguimiento a las políticas, proyectos, planes de la Secretaría Distrital de Movilidad para verificar su cumplimiento y/o impacto?



Fuente: Datos encuesta percepción de la participación ciudadana 2025, Secretaría Distrital de Movilidad

Adicionalmente, se realizaron dos preguntas clave para diferenciar los procesos de seguimiento que se llevan a cabo en el marco de las rendiciones de cuentas y aquellos que ocurren en otros espacios de participación. En primer lugar, ante la pregunta “¿Has participado en los espacios de diálogo y/o audiencias públicas en el marco de las rendiciones de cuentas?”, el 53% de las personas encuestadas respondió que no ha participado en estos espacios, mientras que el 35% afirmó que sí lo ha hecho y solo un 12% manifestó no recordar su participación.

En segundo lugar, se preguntó “¿En qué espacio o escenario (aparte de las audiencias públicas de rendición de cuentas) has hecho seguimiento a las políticas, planes o proyectos de la Secretaría Distrital de Movilidad?”. Nuevamente se destacan las Comisiones Locales de Movilidad y Consejos Locales de Movilidad, las mesas de trabajo en las Alcaldías Locales o en espacios territoriales como casas comunitarias, así como reuniones con ciudadanía no decretadas, la página web y redes sociales, los Consejos de la Bicicleta (locales y distrital) y las jornadas informativas y ferias de servicio (ver tabla 7).

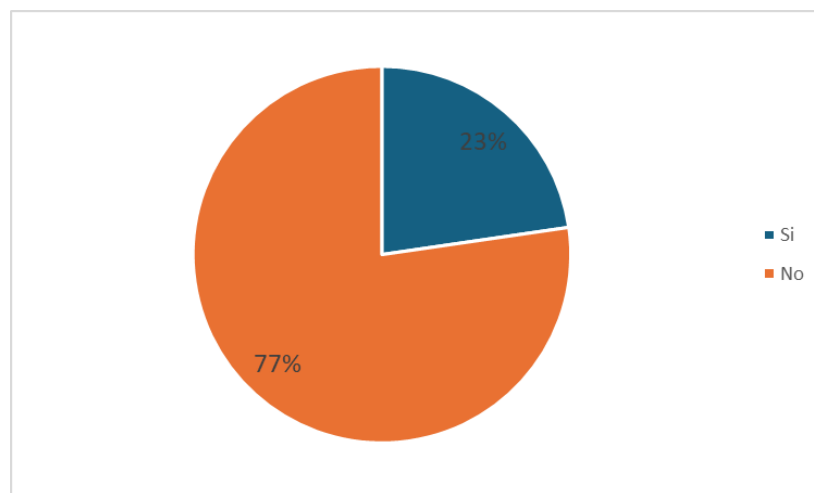
Tabla 7: ¿En qué espacio o escenario (aparte de las audiencias públicas de rendición de cuentas) has hecho seguimiento a las políticas, planes o proyectos de la Secretaría Distrital de Movilidad?

Espacio o escenario	Número de menciones
Comisiones y Consejos Locales de Movilidad	40
Mesas de trabajo en alcaldías locales o espacios territoriales	30
Reuniones no decretadas con ciudadanía	15
Proyectos específicos (Metro, Av. 68, semaforización, Marsella)	10
Página web	10
Redes sociales	6
Consejo Local y Distrital de la Bici	6
Jornadas informativas y ferias de servicio	6

4.2.5. Quinto nivel: co-ejecutar.

El quinto nivel de participación es la co-ejecución, el cual la vinculación de la ciudadanía está presente en la ejecución de planes, programas, proyectos e iniciativas. Frente a lo cual se le preguntó a la ciudadanía: ¿Has participado en la implementación de algún proyecto, actividad o iniciativa junto con la Secretaría Distrital de Movilidad?. De las personas participantes tan sólo el 23% refirió haber participado en alguna acción de co-ejecución, frente al 77% que refiere nunca haber participado, lo que refleja un bajo desarrollo de acción de colaboración entre la entidad y la ciudadanía, tan solo 1 de cada 4 personas reporta haber participado en algún proyecto, actividad o iniciativa (ver gráfica 22).

Gráfica 22. ¿Has participado en la implementación de algún proyecto, actividad o iniciativa junto con la Secretaría Distrital de Movilidad?



Fuente: Datos encuesta percepción de la participación ciudadana 2025, Secretaría Distrital de Movilidad

Frente a las respuestas afirmativas, se indagó en qué proyectos o actividades han participado, las más frecuentes son: registro de bicicleta, mesas de trabajo, ferias de servicios, proyecto guardacaminos, semana de la bicicleta, recuperación de espacio público y pedagogía y sensibilización. Dentro de las respuestas se puede identificar que la bicicleta aparece como el campo donde la entidad tiene mayor visibilidad y conexión comunitaria. A pesar de lo anterior, se reflejan comentarios de la ciudadanía en donde los procesos son percibidos como poco vinculantes, ya que se menciona poca retroalimentación, sensación de exclusión en decisiones y procesos participativos formales pero no efectivos.

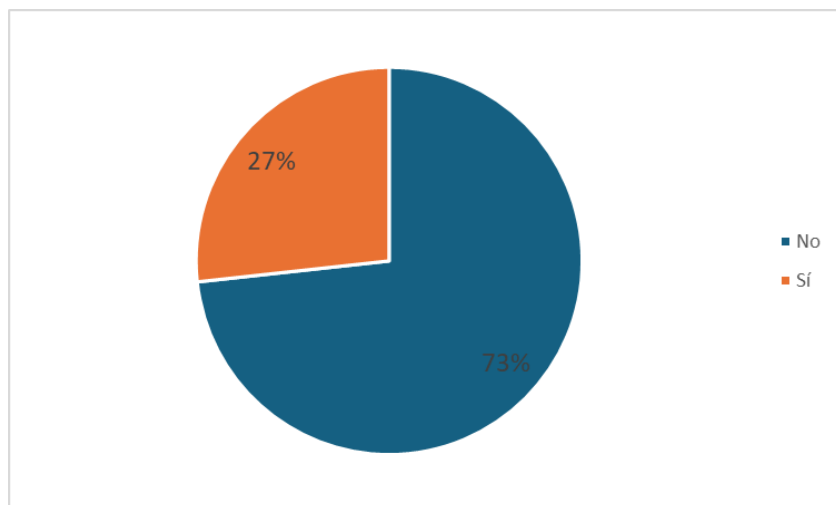
4.2.6. Sexto nivel: decisión.

El sexto nivel de participación corresponde a la toma de decisiones, entendido como la posibilidad de establecer un ejercicio deliberativo entre la ciudadanía y las instituciones del Estado sobre asuntos de interés público. Este nivel busca que las decisiones y acciones institucionales reflejen las preferencias, iniciativas y consideraciones de la población, derivadas del diálogo y de los procesos democráticos, los cuales son de obligatorio cumplimiento.

Para este nivel se formuló la pregunta: “¿Has estado en espacios donde se tomen decisiones conjuntas entre la ciudadanía y la Secretaría Distrital de Movilidad?” Ante esto, el 73 % de las personas manifestó no haber participado en espacios de decisión relacionados con los asuntos públicos de la entidad, mientras que un 27 % indicó que sí ha participado (ver gráfica 23). Esto evidencia que la participación ciudadana en espacios reales de decisión es baja y desigual, y que un número importante de personas no se reconoce como participante o desconoce la existencia de estos mecanismos.

Dentro del 27 % que afirmó haber participado, se mencionan espacios como mesas de trabajo, comisiones de movilidad, consejos locales de la bicicleta y actividades asociadas a proyectos estratégicos de ciudad (Metro, Troncal Bolivariana, Avenida Guayacanes, Transmilenio por la Avenida 68 y consultas del IDU). Sin embargo, estas personas señalan que, pese a la existencia de estos espacios, las opiniones no son realmente escuchadas, los acuerdos no se materializan y las decisiones institucionales parecen estar previamente definidas, sin una concertación efectiva con la comunidad.

Gráfica 23. ¿Has estado en espacios donde se tomen decisiones conjuntas entre la ciudadanía y la Secretaría Distrital de Movilidad?



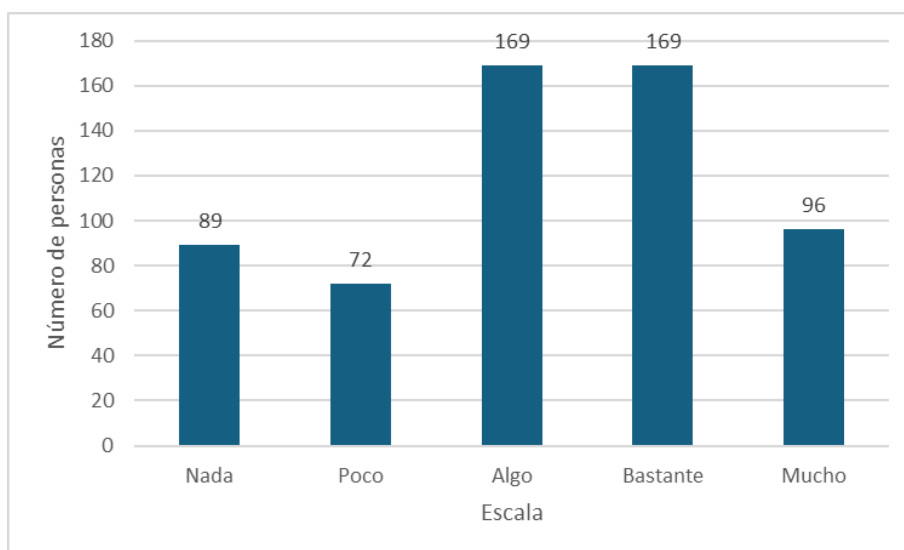
Fuente: Datos encuesta percepción de la participación ciudadana 2025, Secretaría Distrital de Movilidad

4.2.7. Experiencia general sobre la participación ciudadana.

Adicionalmente, se aplicaron cuatro preguntas para identificar la confianza en la entidad, la percepción de escucha y respuesta institucional, factores que desincentivan la participación, la calidad de los espacios, buenas prácticas y elementos necesarios para fortalecer la participación.

Frente a la pregunta: “¿Qué tanto sientes que la Secretaría Distrital de Movilidad valora y responde a los aportes ciudadanos?”, la mayoría de la ciudadanía participante contestó en puntos intermedios de la escala (algo y bastante), lo que corresponde al 47% (338 personas) de las respuestas, un 13% (96 personas) manifiestan un nivel alto de valoraciones de sus aportes y el 27% (161 personas) perciben bajo o nula valoración y respuesta de la entidad a los aportes ciudadanos (ver gráfica 24).

Gráfica 24. ¿Qué tanto sientes que la Secretaría Distrital de Movilidad valora y responde a los aportes ciudadanos?



Fuente: Datos encuesta percepción de la participación ciudadana 2025, Secretaría Distrital de Movilidad

Los datos demuestran que la mayoría de las personas se ubica en percepciones intermedias y favorables, lo que sugiere que la ciudadanía reconoce ciertos esfuerzos de la entidad por valorar los aportes, pero no percibe una respuesta completamente consistente o generalizada. La presencia de un grupo significativo (27%) con percepción negativa indica una brecha en términos de comunicación, retroalimentación y seguimiento de compromisos, lo que sugiere que aún es necesario fortalecer acciones que generen mayor confianza y legitimidad en los procesos participativos.

Por su parte, al preguntar: “¿Cuál es la principal razón que impide la participación activa de la ciudadanía en temas de movilidad?”, las respuestas más frecuentes son: desconocimiento sobre cómo participar, falta de tiempo, falta de medios alternativos para la participación, baja efectividad de la institucionalidad, baja credibilidad en la institucionalidad, falta de horarios accesibles y poco interés.

Los resultados evidencian que la principal barrera para la participación activa de la ciudadanía en temas de movilidad es el desconocimiento sobre cómo participar, lo cual refleja debilidades en la difusión, accesibilidad y claridad de los mecanismos institucionales disponibles. A esta limitación se suman factores prácticos, como la falta de tiempo y la ausencia de medios alternativos que permitan una participación más flexible, lo que sugiere la necesidad de diversificar formatos, horarios y canales. Asimismo, emergen causas asociadas a la baja credibilidad y percepción de poca efectividad institucional, que indican

que, aun cuando existen espacios, la ciudadanía no siempre percibe resultados, seguimiento o materialización de sus aportes. En conjunto, estas barreras revelan que el desafío no radica en la falta de interés ciudadano, sino en la necesidad de fortalecer la comunicación, la apertura institucional y la capacidad de respuesta para consolidar una participación más informada, accesible y confiable.

Frente a la pregunta: “¿Qué experiencia, positiva o negativa, has tenido al participar en espacios o actividades de la Secretaría Distrital de Movilidad?”, al analizar las respuestas se evidencian tres grandes tendencias: un alto volumen de personas que no han participado, experiencias mayoritariamente negativas o críticas entre quienes sí lo han hecho, y un tercer grupo minoritario con percepciones positivas asociadas a procesos pedagógicos y de información.

La revisión de las experiencias reportadas evidencia que la mayoría de la ciudadanía no ha participado en actividades o espacios impulsados por la Secretaría Distrital de Movilidad, principalmente por desconocimiento, falta de información y limitaciones de acceso, lo cual plantea un reto estructural en términos de difusión y alcance territorial. Entre quienes sí han participado, predominan percepciones negativas, asociadas a la falta de respuesta oportuna, la ausencia de seguimiento a los compromisos, la poca incidencia de los aportes ciudadanos y la sensación de que muchas decisiones ya están tomadas. Esto ha generado niveles significativos de desconfianza institucional. No obstante, se identifican experiencias positivas, especialmente en espacios pedagógicos, ferias de servicios y acompañamientos comunitarios, donde se percibe claridad, respeto y escucha por parte de los equipos locales. En conjunto, los hallazgos indican que la participación ciudadana en movilidad requiere fortalecer la comunicación, la efectividad institucional, la incidencia real y la presencia territorial, para recuperar la confianza y consolidar procesos participativos más significativos.

Finalmente, se preguntó a la ciudadanía: “¿Qué sugerencias tienes para mejorar los espacios de participación ciudadana?”, frente a lo anterior, se identificaron 10 grandes categorías de sugerencias de mejora.

Tabla 8: Sugerencias de la ciudadanía para mejorar los espacios de participación ciudadana

Categoría	Sugerencias y temas a mejorar
Mayor información, divulgación y visibilidad	• Difusión anticipada de fechas, lugares y objetivos. • Uso de múltiples canales: redes sociales, WhatsApp, medios locales, instituciones educativas, iglesias,

	JAC, voz a voz. ● Publicidad dirigida a toda la comunidad, no solo a los líderes. ● Información accesible para personas sordas o con limitaciones de acceso digital.
Horarios flexibles y modalidades accesibles	● Horarios compatibles con trabajo y estudio (entre semana en la tarde, noches, fines de semana). ● Encuentros semi virtuales o virtuales para quienes no pueden desplazarse. ● Franja horaria variada según la población. ● Sesiones los sábados y en espacios educativos.
Mayor escucha, respeto y atención a la comunidad	● “Que nos escuchen”, “que tengan en cuenta a la comunidad”. ● Dar seguimiento a solicitudes (no “tirar la pelota”). ● No asumir que los funcionarios “son los únicos que saben”. ● Reconocer propuestas ciudadanas y responder.
Cumplimiento, compromiso institucional y credibilidad	● Falta de cumplimiento de acuerdos. ● Mejorar la credibilidad y transparencia. ● Rendir cuentas de forma clara. ● Actuar con mayor efectividad en terreno. ● Evitar percepciones negativas generadas por frentes de obra.
Inclusión territorial y poblacional	● Llegar más a localidades, barrios, JAC, colegios, instituciones educativas, iglesias. ● Incluir a docentes, jóvenes, padres de familia. ● Generar espacios dirigidos a comunidades educativas y familias.
Más accesibilidad y facilidad para participar	● Accesibilidad física. ● Información clara para nuevos participantes. ● Canales de contacto para resolver dudas. ● Medios alternativos para participar (encuestas, formularios, talleres).

Calidad técnica y pertinencia de los espacios	• Funcionarios atentos, preparados y expertos en los temas. • Explicaciones claras y comprensibles. • Información confiable sobre avances, logros y planes.
Trabajo comunitario, educación y campañas	• Más actividades pedagógicas. • Campañas de cultura ciudadana. • Talleres, encuentros, socializaciones. • Actividades con incentivos.
Soluciones a problemáticas locales	• Señalización (colegios, barrios). • Reductores de velocidad. • Mejora de paraderos SITP en zonas inseguras. • Control de parqueo indebido. • Mayor presencia de movilidad en los territorios.
Evitar intereses políticos y combatir la corrupción	• Dejar de lado los partidos políticos. • Actuar en beneficio ciudadano. • Transparencia en recursos. • Lucha contra la corrupción.

Fuente: Datos encuesta percepción de la participación ciudadana 2025, Secretaría Distrital de Movilidad

5. Análisis FODA

A partir de la información consolidada a través de la encuesta interna a las áreas de la entidad y la encuesta a la ciudadanía sobre su percepción de su participación se identifica lo siguiente a través de un análisis fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas (FODA). Este ejercicio permite articular la lectura institucional y la experiencia y percepción ciudadana sobre su participación y la incidencia que esta tiene en la entidad:

Tabla 9: Análisis FODA

Fortalezas	Oportunidades
• Reconocimiento de escenarios para la participación ciudadana: la entidad reconoce, mantiene y fortalece los	• Fortalecer las sensibilizaciones a las y los funcionarios en temas de participación y enfoques diferenciales.

procesos y escenarios de participación ciudadana en el nivel de informar. ● Presencia territorial activa: La entidad cuenta con presencia en los territorios a través de actividades como ferias, jornadas pedagógicas, Registro Bici y mesas de trabajo. ● Capacidad de articulación sectorial: Movilidad al Barrio moviliza entre 6 y 7 entidades del sector. ● Capacidad institucional para llevar información técnica al lenguaje ciudadano. ● Reconocimiento del sector movilidad como actor clave en la vida cotidiana y territorial. ● Fomento y fortalecimiento de escenarios de participación como las Comisiones y Consejos Locales de Movilidad. ● Alta participación ciudadana en procesos de consulta a través de las rendiciones de cuentas locales y las audiencias públicas. ● La ciudadanía demuestra disposición a participar y a hacer seguimiento cuando conoce los espacios. ● Procesos de articulación interinstitucional que facilita el relacionamiento con la ciudadanía en cada territorio.	● Convocar espacios desde la innovación para que la ciudadanía se vincule en los procesos de la Secretaría Distrital de Movilidad desde su formulación y diseño. ● Fortalecer las Comisiones y Consejos Locales de Movilidad al ser espacios legítimos y reconocidos por la ciudadanía para su participación en diversos niveles. ● Fomentar la articulación intrainstitucional e interinstitucional para desarrollar estrategias de participación aplicables en los territorios. ● Fortalecer procesos exitosos, como Registro Bici, jornadas de cualificación y trabajo en colegios. ● Mejorar legitimidad y confianza, cerrando la brecha entre aportes ciudadanos y decisiones finales. ● Aprovechar proyectos de gran escala (Metro, Corredor Verde, Guayacanes, Troncal Bolivariana) para generar procesos de diálogo ampliado. ● Consolidar una ruta territorial de participación basada en eventos como Movilidad al Barrio. ● Crece el interés por la movilidad sostenible, especialmente bicicleta, donde ya existe un consejo reconocido. ● Mayor disposición comunitaria para participar en temas de infraestructura y espacio público. ● Fortalecimiento de canales digitales institucionales que pueden apoyar
---	---

	procesos participativos híbridos.
Debilidades	Amenazas
● Pocas cualificaciones en las áreas de la entidad sobre la política pública de participación y enfoques diferenciales. ● Baja participación ciudadana en los niveles de participación más altos. ● Percepción ciudadana de participación simbólica (no se toman en cuenta aportes, no hay retroalimentación efectiva). ● Débil comunicación sobre resultados y decisiones luego de mesas, ferias o actividades pedagógicas. ● Escasa trazabilidad y retorno de información: no siempre se hace seguimiento visible a solicitudes o compromisos. ● La participación depende del acercamiento territorial, lo cual puede fragmentar el acceso a la información.	● Desconfianza creciente de la ciudadanía, expresada en testimonios sobre falta de escucha e incidencia real. ● Confusión entre roles institucionales, que recae en la Secretaría Distrital de Movilidad incluso cuando otras entidades son responsables. ● Impacto negativo de problemas persistentes (mal parqueo, señalización pendiente, malla vial), que afecta la percepción del sector movilidad. ● Fatiga ciudadana ante espacios de participación sin resultados tangibles. ● Limitaciones presupuestales o de talento humano para mantener una presencia territorial continua. ● Falta de claridad de las diferentes áreas y la ciudadanía sobre cómo alcanzar procesos de participación como la co-creación y co-ejecución.

Fuente: Diagnóstico de la Participación, Oficina de Gestión Social, Secretaría Distrital de Movilidad

La información aquí presentada evidencia que la entidad cuenta con una base institucional y territorial sólida para el desarrollo de la participación ciudadana, especialmente en los niveles de información y consulta, también de escenarios de participación reconocidos por la ciudadanía. Ahora bien, también se identifican brechas en la incidencia efectiva de los aportes hechos por la ciudadanía, por lo cual la ciudadanía no identifica estos espacios de co-creación, co-ejecución y decisión que la Secretaría Distrital de Movilidad ha llegado a presentar. Estos hallazgos plantean la necesidad de fortalecer la articulación interna, la comunicación estratégica y los procesos de retroalimentación, con el propósito de que la

participación ciudadana sea incidente, en coherencia con los lineamientos distritales y las expectativas de la ciudadanía.

6. Conclusiones

La información recogida a partir de la encuesta interna y a la ciudadanía permite identificar que la Secretaría Distrital de Movilidad ha logrado posicionar diferentes escenarios de participación, especialmente territoriales y de carácter presencial, siendo estos reconocidos por la ciudadanía. A través de los niveles de participación como informar y consultar, las Comisiones y Consejos Locales de Movilidad, las ferias de servicios, las mesas de trabajo territoriales y las rendiciones de cuentas se consolidan como aquellos escenarios clave para el relacionamiento entre la ciudadanía y la entidad.

Ahora bien, se identifica que la Secretaría cuenta con la oportunidad de fortalecer dichos escenarios para llegar a niveles de participación como la co-creación, la co-ejecución y la decisión. Esto, a través de ejercicios de retroalimentación con la ciudadanía, de convocatorias que permita, a través de mecanismos híbridos, a más ciudadanía participar.

Finalmente, el diagnóstico permite concluir que el principal desafío para fortalecer la participación ciudadana es la difusión, la accesibilidad, sistematicidad e incidencia real en los procesos de la entidad. En este sentido, se abre la oportunidad de consolidar la participación considerando los escenarios que ya son reconocidos por la ciudadanía, como también de fortalecer la articulación inter e intrainstitucional que garantice que los aportes de la ciudadanía se integren de manera transparente y comprensible en la gestión pública.