

AQUÍ
SÍ PASA
BOGOTÁ
MI CIUDAD
MI CASA

BOGOTÁ

INFORME DE RENDICIÓN DE CUENTAS 2025

Nodo del Sector Movilidad Distrital

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	4
1. LA ENTIDAD Y DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO.....	5
1.1. Organigrama de la Entidad (Decreto 672 de 2018)	6
1.2. Plataforma Estratégica	6
1.3. Procesos.....	7
1.4. Productos, Trámites y Servicios	8
1.5. Grupos de valor y partes interesadas.....	9
1.6. Mecanismos para adelantar el proceso de Rendición de Cuentas de la SDM / Espacios de participación ciudadana	9
2. INFORMACIÓN PRESUPUESTAL Y FINANCIERA	11
2.1 Planeación Institucional.....	11
2.1.1 Ejecución Presupuestal.....	11
2.1.1.1 Presupuesto de Funcionamiento 2025	11
2.1.1.2 Presupuesto de Inversión 2025	12
2.1.1.3 Reserva presupuestal de inversión 2025.....	14
2.1.1.4 Plan Anual de Adquisiciones – PAA 2025.....	16
2.2 Estados Financieros.....	18
3. CUMPLIMIENTO DE METAS / PLANES DE ACCIÓN Y PROGRAMAS Y PROYECTOS EN EJECUCIÓN.....	18
4. AVANCE DE PROGRAMAS Y PROYECTOS ESTRATÉGICOS	19
4.1 Salvar vidas	19
4.2 Recuperar la Autoridad	43
4.3 Espacio Público Para La Movilidad Sostenible	52
4.4 Uso De La Bicicleta.....	60
4.5 Sistema de Gestión Antisoborno	75
4.6 Sistema de Gestión efr.....	77
4.7 Programa Estratégico - Plan Integral de Movilidad Sostenible - PIMS.....	78
4.8 Gestión Documental.....	81
4.9 Sistema de Gestión Ambiental	82
4.10 Automatización del Inventario de Bienes.....	86
4.11 Apoyo al proceso de depuración contable a las áreas implicadas (2023-2025) 87	
4.12 Diagnóstico SICAPITAL	88
4.13 Implementación Fase III Proyecto KACTUS.....	88
4.14 Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo - SGSST.....	88
4.15 Desarrollo de los sistemas de información KACTUS de la Dirección de Talento Humano	91
4.16 FORTALECIMIENTO INTEGRAL AGENTES DE TRÁNSITO	93
4.17 Estudio de cargas institucional	94

4.18	Atención a la Ciudadanía	94
4.19	Dirección de Representación Judicial.....	105
4.20	Dirección de Normatividad y Conceptos.....	105
5.	INFORME DE GESTIÓN	106
6.	METAS E INDICADORES DE GESTIÓN.....	106
7.	ENTIDADES DE CONTROL QUE VIGILAN LA ENTIDAD	106
7.1	Entidades que vigilan	106
7.2	Informes antes de control.....	107
8.	GESTIÓN CONTRACTUAL.....	107
9.	CAMBIOS EN EL SECTOR O EN LA POBLACIÓN BENEFICIARIA	108
10.	PLANES DE MEJORA	110
11.	APORTE DE LA SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD A LA CONSTRUCCIÓN DE PAZ.....	110
12.	ESCENARIOS DE DIÁLOGO EN EL MARCO DEL PROCESO DE RENDICIÓN DE CUENTAS	110
13.	CONCLUSIONES	110

INTRODUCCIÓN

El presente documento se consolida en el cumplimiento de la política de Rendición de Cuentas definida en el documento CONPES 3654 de 2010, cuyo objetivo central es fortalecer este ejercicio como un proceso permanente de interacción entre la rama ejecutiva y la ciudadanía. Para su construcción, la Secretaría Distrital de Movilidad de ha integrado de manera armónica el Manual Único de Rendición de Cuentas expedido por el Departamento Administrativo de la Función Pública (DAFP), los Lineamientos Metodológicos de la Veeduría Distrital incluyendo la Circular 009 de 2025, y el Protocolo de Rendición de Cuentas permanente de la Secretaría General. Este marco se complementa con las medidas de Gobierno Abierto establecidas en el Decreto 189 de 2020 y la Directiva 005 de 2020, que buscan garantizar un manejo efectivo de los recursos, el cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo y el acceso irrestricto a la información pública.

Esta gestión de transparencia se sustenta en una estructura normativa que incluye la Ley 1757 de 2015 sobre participación democrática, la Ley 1712 de 2014 de transparencia y derecho de acceso a la información, y la Ley 1474 de 2011 (Estatuto Anticorrupción). Asimismo, en coherencia con los lineamientos para el periodo 2025-2026, se incorpora el cumplimiento de la Ley 1909 de 2018 referente al Estatuto de Oposición y el Acuerdo 380 de 2009. Bajo este sustento legal, la Secretaría no solo cumple con un mandato administrativo, sino que adopta un enfoque de derechos humanos y construcción de paz, asumiendo la rendición de cuentas como un acto de humanización. Esto implica fomentar el sentido de pertenencia, agudizar la capacidad de escucha y reconocer la diversidad de los actores sociales para restaurar las redes de relaciones y cimentar las bases donde la ciudadanía incide realmente en la definición de los horizontes del territorio.

Por lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad dispone este informe con el fin de que la ciudadanía, grupos de valor y partes interesadas conozcan, desde la fuente principal de la gestión, los resultados alcanzados y las acciones orientadas a ofrecer mejores explicaciones sobre el actuar institucional. El documento ha sido elaborado bajo los principios de lenguaje claro y conceptos sencillos, facilitando el ejercicio del control social y el derecho a la participación. Para permitir la visualización de la información clave y de interés general, este informe se encuentra disponible de manera permanente para su consulta y análisis en el portal web oficial de la entidad, a través del siguiente enlace:

<https://www.movilidadbogota.gov.co/informes-rendicion-cuentas>

INFORME DE RENDICIÓN DE CUENTAS

2025

1. LA ENTIDAD Y DESCRIPCIÓN DEL CONTEXTO

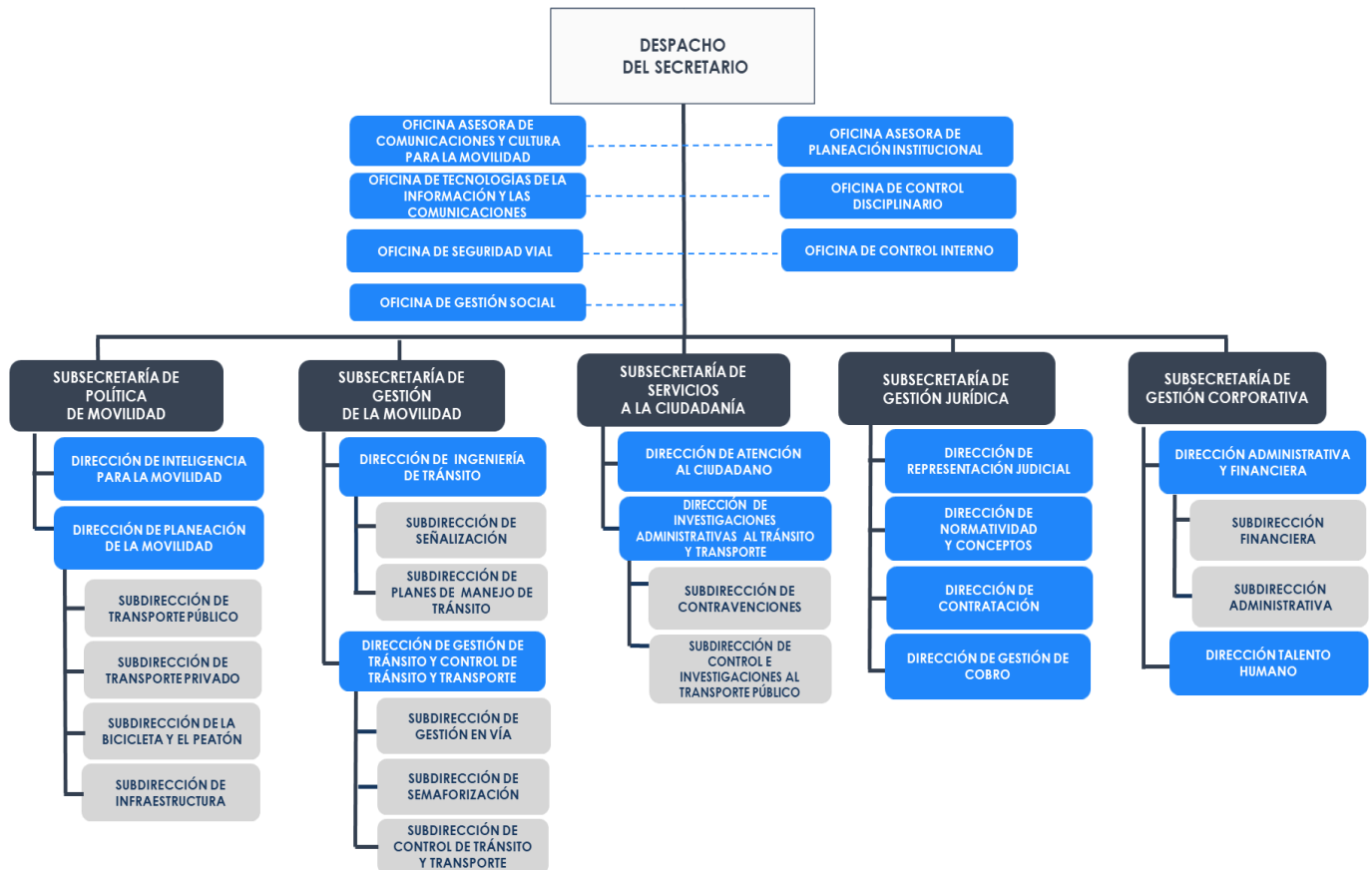
La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), constituida bajo el Acuerdo Distrital 257 de 2006, tiene como misión principal el liderazgo y la formulación de políticas integrales de movilidad. Su gestión se enfoca en regular el desplazamiento de pasajeros y carga, tanto en áreas urbanas como rurales, garantizando la conectividad del Distrito Capital con la región central, el país y el entorno internacional.

Con el fin de robustecer su capacidad de respuesta frente a las dinámicas actuales del sector, la SDM ejecutó un rediseño institucional que optimizó su estructura organizacional y planta de personal. Este proceso se encuentra formalizado mediante los Decretos Distritales 672 y 673 de 2018, además de la Resolución 236 de 2018, la cual actualiza el manual de funciones y competencias laborales de la entidad.

El presente documento detalla la rendición de cuentas correspondiente a la vigencia 2025; este ejercicio se alinea con las competencias legales de la entidad y los objetivos trazados en el Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá Camina Segura” 2024-2027, el Plan de Movilidad Sostenible y Segura, el Plan Distrital de Seguridad Vial y el Plan de Ordenamiento Territorial (POT).

1.1. Organigrama de la Entidad (Decreto 672 de 2018)

Ilustración 1. Organigrama de la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad – SDM

1.2. Plataforma Estratégica

La plataforma estratégica se fundamenta en la articulación entre las funciones de la Entidad y el Plan de Desarrollo 2024-2027, “Bogotá Camina Segura”. Los elementos que la conforman fueron adoptados mediante la Resolución 759884 del 11 de diciembre de 2024, y se describen a continuación:

Misión

"La Secretaría Distrital de Movilidad formula e implementa políticas y estrategias para una movilidad segura, sostenible, inclusiva y accesible, que contribuyan al bien-estar y la calidad de vida de la ciudadanía, promoviendo la cultura ciudadana, la protección de la

vida, el espacio público para la movilidad y el uso eficiente de medios de transporte en Bogotá y la región, con una gestión de trámites y servicios integral y transparente, y un equipo humano que genera confianza en la ciudadanía y en la Entidad".

Visión

"A 2035 la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, será modelo en la construcción e implementación de soluciones de movilidad accesibles, seguras e incluyentes, que permitan a la ciudadanía moverse de manera eficiente en la ciudad, mediante la promoción de hábitos y comportamientos seguros, gestión de la infraestructura que articule los sistemas de movilidad, estrategias innovadoras en la gestión y control en el espacio público así como en sus trámites y servicios, y una entidad moderna que genere confianza en la ciudadanía".

Objetivos Estratégicos

- ✓ Proteger vidas en el espacio público para la movilidad, a través de la formulación e implementación de proyectos e intervenciones, así como el fomento de la cultura ciudadana.
- ✓ Prestar trámites y servicios confiables, eficientes, oportunos y de calidad, mediante el uso de tecnologías y seguridad de la información y las comunicaciones, innovación, gestión del conocimiento, promoción de la participación incidente y formación ciudadana.
- ✓ Fortalecer el uso de medios de transporte sostenibles y alternativos mediante políticas de movilidad amigables con el ambiente y con un enfoque diferencial e incluyente.
- ✓ Consolidar un equipo humano calificado, comprometido e íntegro fomentando su bienestar, la lucha contra la corrupción, la protección de recursos públicos y el cumplimiento normativo.
- ✓ Mejorar la calidad de vida y bien-estar de la ciudadanía a través de políticas, programas y acciones de gestión, innovación, control en vía, prestación de servicios y optimización de la infraestructura para la Movilidad en Bogotá – Región.

Debido a la dinámica del contexto de la Entidad, las debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas son analizadas y actualizadas de acuerdo con su necesidad y quedan consolidadas en la matriz DOFA disponible en el siguiente link:

<https://www.movilidadbogota.gov.co/analisis-del-contexto>

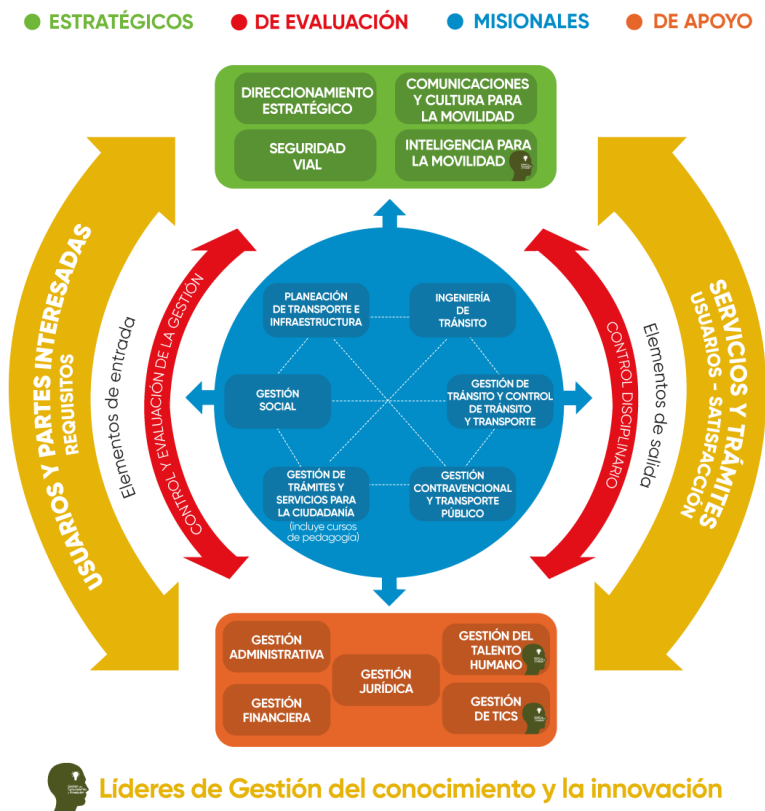
1.3. Procesos

La Entidad ha adoptado el enfoque por procesos como una estrategia orientada a incrementar la satisfacción de sus grupos de valor, garantizando el cumplimiento de los

requisitos legales y atendiendo de manera oportuna las necesidades de la ciudadanía que accede a los diferentes trámites y servicios.

En este sentido, se elaboró una representación gráfica de los procesos y de sus interacciones, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución 759884 de 2024:

Ilustración 2. Mapa de Procesos de la SDM



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad – SDM

1.4. Productos, Trámites y Servicios

El portafolio de trámites y servicios de la Secretaría Distrital de Movilidad está conformado por los trámites y servicios prestados por las diferentes dependencias de la entidad, tanto de manera directa como indirecta, así como por los distintos canales y medios de atención a la ciudadanía dispuestos para su realización. Dicho portafolio puede ser consultado a través de la página web y la intranet institucional.

La información relacionada con los trámites y servicios que presta la entidad se encuentra publicada en la Guía de Trámites y Servicios y en el Sistema Único de Información de Trámites (SUIT), plataformas que se describen a continuación:

Guía de Trámites y Servicios: es el sistema de información distrital de carácter oficial que facilita la interacción entre la Administración Distrital y la ciudadanía. Brinda orientación sobre los requisitos, puntos y horarios de atención para la realización de trámites y la prestación de servicios de las entidades distritales y de aquellas que hacen parte de la Red CADE.

Sistema Único de Información de Trámites (SUIT): es una herramienta de apoyo para la implementación de las fases de la Política de Racionalización de Trámites, administrada por el Departamento Administrativo de la Función Pública, en cumplimiento de la Ley 962 de 2005 y el Decreto 019 de 2012. Su propósito es constituirse en la fuente única y válida de la información sobre los trámites que las entidades del Estado ofrecen a la ciudadanía. El SUIT funciona como repositorio de los trámites y otros procedimientos administrativos (OPA) y Consultas de Acceso de Información Pública (CAIP) de la administración pública y es accesible a través del enlace dispuesto en la página web de la entidad.

1.5. Grupos de valor y partes interesadas

En el **Anexo 3 – Grupos de valor y partes interesadas SDM 2025** se pueden consultar los grupos de valor y partes interesadas de la Entidad. Esta información también se puede consultar en el siguiente link:

<https://www.movilidadbogota.gov.co/grupos-de-valor-partes-interesadas-sdm>

1.6. Mecanismos para adelantar el proceso de Rendición de Cuentas de la SDM / Espacios de participación ciudadana

La Entidad formuló la estrategia de rendición de cuentas de la vigencia 2025 a realizarse en 2026, con base en la metodología para rendición de cuentas de la Veeduría Distrital y el Protocolo de Rendición de Cuentas para las entidades del Distrito Capital de la Secretaría General – Circular 104 de 2020, cuyo objetivo se centra en pautas comunes de trabajo relacionadas con el despliegue de procesos de rendición de cuentas permanentes, integrales y transversales a la gestión pública: demanda ciudadana, huella de gestión y balance ciudadano; conceptos que complementan la Metodología tanto de la Veeduría como del Departamento Administrativo de la Función Pública (DAFP), respecto a los procesos de rendición de cuentas.

En consecuencia, la Oficina Asesora de Planeación Institucional, en conjunto con la Oficina de Gestión Social y la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad, iniciaron en enero del 2025 las actividades de la estrategia de rendición de cuentas según la normatividad respectiva, y como resultado se publicó en la página Web de la Entidad la “ESTRATEGIA ANUAL DE RENDICIÓN DE CUENTAS 2025”, la cual se puede consultar en el siguiente link:

<https://www.movilidadbogota.gov.co/informes-rendicion-cuentas>

De igual forma, se puede consultar en la página Web de la Entidad información de interés sobre participación ciudadana y el documento de caracterización de partes interesadas y grupos de valor de la Secretaría Distrital de Movilidad que se pueden consultar en los links:

<https://www.movilidadbogota.gov.co/rendicion-de-cuentas-locales>

<https://www.movilidadbogota.gov.co/puntos-de-atencion>

<https://www.movilidadbogota.gov.co/analisis-del-contexto>

En el marco de la estrategia de rendición de cuentas, la Entidad diseñó las siguientes piezas comunicativas para invitar la ciudadanía, personal vinculado y Entidades del Sector para que participen en la Rendición de Cuentas y las diferentes actividades que se realizaron:

Ilustración 3. Piezas gráficas de divulgación



Fuente: Elaboración propia Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad

2. INFORMACIÓN PRESUPUESTAL Y FINANCIERA

La Secretaría Distrital de Movilidad para la ejecución presupuestal cuenta con cinco (5) ordenadores de gasto delegados mediante Acto Administrativo, los cuales corresponden a las Subsecretarías de la Entidad: Política de Movilidad, Gestión de la Movilidad, Servicios a la Ciudadanía, Gestión Jurídica y Gestión Corporativa.

La ejecución del presupuesto está relacionada de manera directa con el avance y cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo y de manera específica, con los 15 proyectos de inversión de la Entidad, los cuales cuentan con presupuesto y metas claramente establecidas. En estos informes se reflejan los compromisos y los giros realizados por la Secretaría Distrital de Movilidad del presupuesto de inversión y funcionamiento en la vigencia 2025.

2.1 Planeación Institucional

En articulación con el Despacho de la Secretaría, la Oficina Asesora de Planeación Institucional lidera el proceso de Direccionamiento Estratégico de la SDM y tiene, entre otras funciones, la formulación de los lineamientos metodológicos para la definición, seguimiento y evaluación de los planes y proyectos de la entidad; la promoción de la implementación, sostenibilidad y mejora continua del Modelo Integrado de Planeación y Gestión; así como el seguimiento y control de la ejecución presupuestal.

En relación con este último aspecto a continuación, se presenta el avance de la ejecución presupuestal con corte al 31 de diciembre de 2025.

2.1.1 Ejecución Presupuestal

El comportamiento de la ejecución presupuestal de la Entidad se puede observar en el siguiente link: <https://www.movilidadbogota.gov.co/ejecucion-presupuestal> mientras que el presupuesto de gastos se encuentra en el siguiente link:

<https://www.movilidadbogota.gov.co/presupuesto-general-de-ingresos-gastos-e-inversion>

2.1.1.1 Presupuesto de Funcionamiento 2025

En la siguiente tabla se presenta la ejecución presupuestal de funcionamiento durante la vigencia 2025.

Tabla 1. Ejecución presupuestal de funcionamiento corte 31 de diciembre

RUBRO	PRESUPUESTO ASIGNADO	COMPROMISO - RP	% DE EJECUCIÓN RP
GASTOS DE PERSONAL	\$ 132.961.786.000	\$ 132.961.671.885	100,0%
ADQUISICIÓN DE BIENES Y SERVICIOS	\$ 16.374.239.062	\$ 15.507.145.809	94,7%
TRANSFERENCIAS CORRIENTES DE FUNCIONAMIENTO	\$ 10.938.080.000	\$ 10.938.080.000	100,0%
GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	\$160.274.105.062	\$ 159.406.897.694	99,5%

Fuente: BOG DATA 31 diciembre 2025

2.1.1.2 Presupuesto de Inversión 2025

La Oficina Asesora de Planeación Institucional programó en coordinación con los ordenadores del gasto, el presupuesto de inversión y emitió los conceptos de viabilidad solicitados, de acuerdo con las necesidades contenidas en el Plan Anual de Adquisiciones - PAA 2025.

En la vigencia 2025, los proyectos de inversión presentan la siguiente ejecución presupuestal, al corte del 31 de diciembre 2025:

Tabla 2. Ejecución presupuestal de inversión corte 31 de diciembre

PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO	PROYECTO DE INVERSIÓN		PRESUPUESTO ASIGNADO		COMPROMISOS (RP)	% DE EJEC	GIROS	%	%
			2025			RP		GIRO APROP	GIRO RP
Bogotá Camina Segura	7969	Mejoramiento en la gestión de las acciones de transparencia e integridad de la Secretaría Distrital de Movilidad en Bogotá D.C	TOTAL	\$ 467.974.466	\$ 467.949.741	100,00%	\$ 409.959.644	87,60%	87,60%
	7982	Mejoramiento y mantenimiento de los servicios de TI asociados a la infraestructura tecnológica operacional de la Secretaría Distrital de la Movilidad Bogotá D.C.	TOTAL	\$ 27.859.432.235	\$ 27.726.065.970	99,50%	\$ 15.069.636.673	54,10%	54,40%
			INVERSIÓN	\$ 27.858.744.235	\$ 27.725.377.970	99,50%	\$ 15.068.952.300	54,10%	54,40%
			PASIVOS	\$ 688.000	\$ 688.000	100,00%	\$ 684.373	99,50%	99,50%
	7985	Consolidación del trabajo colaborativo y apoyo institucional en la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C	TOTAL	\$ 30.377.510.129	\$ 30.370.744.009	100,00%	\$ 18.990.294.359	62,50%	62,50%
	SUB. GESTIÓN CORPORATIVA		TOTAL	\$ 58.704.916.830	\$ 58.564.759.720	99,80%	\$ 34.469.890.676	58,70%	58,90%
	7994	Fortalecimiento de la Gestión Jurídica en la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C.	TOTAL	\$ 23.919.815.107	\$ 23.919.805.389	100,00%	\$ 20.820.982.472	87,00%	87,00%
			INVERSIÓN	\$ 23.915.100.578	\$ 23.915.090.860	100,00%	\$ 20.816.267.943	87,00%	87,00%
			PASIVOS	\$ 4.714.529	\$ 4.714.529	100,00%	\$ 4.714.529	100,00%	100,00%

PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO	PROYECTO DE INVERSIÓN		PRESUPUESTO ASIGNADO		COMPROMISOS (RP)	% DE EJEC	GIROS	%	%
			2025			RP		GIRO APROP	GIRO RP
	SUB. GESTIÓN JURÍDICA		TOTAL	\$ 23.919.815.107	\$ 23.919.805.389	100,00%	\$ 20.820.982.472	87,00%	87,00%
	UNIDAD EJECUTORA 01		TOTAL	\$ 82.624.731.937	\$ 82.484.565.109	99,80%	\$ 55.290.873.148	66,90%	67,00%
	7941	Fortalecimiento del componente de gobernanza para la implementación de la estrategia de seguridad vial en Bogotá D.C.	TOTAL	\$ 6.838.937.578	\$ 6.838.937.578	100,00%	\$ 5.011.350.283	73,30%	73,30%
	7975	Implementación de acciones para una movilidad sostenible, segura y confiable para Bogotá D.C.	TOTAL	\$ 28.572.749.910	\$ 28.533.516.340	99,90%	\$ 21.536.129.125	75,40%	75,50%
	8012	Implementación de espacios de participación ciudadana incidentes en Bogotá D.C.	TOTAL	\$ 5.038.727.596	\$ 5.025.362.049	99,70%	\$ 4.210.651.339	83,60%	83,80%
	SUB. POLÍTICA DE MOVILIDAD		TOTAL	\$ 40.450.415.084	\$ 40.397.815.967	99,90%	\$ 30.758.130.747	76,00%	76,10%
	7980	Implementación de intervenciones integrales de cultura, comunicación y pedagogía, para la movilidad segura en Bogotá D.C.	TOTAL	\$ 9.638.709.736	\$ 9.638.695.067	100,00%	\$ 6.541.870.208	67,90%	67,90%
	SUB. GESTIÓN CORPORATIVA		TOTAL	\$ 9.638.709.736	\$ 9.638.695.067	100,00%	\$ 6.541.870.208	67,90%	67,90%
	7996	Fortalecimiento del programa niñas y niños primero para mejorar la seguridad vial y la confianza en el camino al colegio en Bogotá D.C.	TOTAL	\$ 19.176.487.354	\$ 19.154.539.536	99,90%	\$ 18.507.989.524	96,50%	96,60%
	7998	Fortalecimiento de la red de ciclo infraestructura en la ciudad de Bogotá D.C	TOTAL	\$ 2.243.423.633	\$ 2.226.834.667	99,30%	\$ 1.916.711.734	85,40%	86,10%
	8000	Fortalecimiento del sistema de señalización para la movilidad enfocado en la mejora de la seguridad vial en la ciudad de Bogotá D.C.	TOTAL	\$ 89.700.630.184	\$ 88.370.838.211	98,50%	\$ 63.875.116.626	71,20%	72,30%
			INVERSIÓN	\$ 85.856.174.184	\$ 85.843.959.181	100,00%	\$ 61.348.237.596	71,50%	71,50%
			PASIVOS	\$ 3.844.456.000	\$ 2.526.879.030	65,70%	\$ 2.526.879.030	65,70%	100,00%
	8001	Consolidación de las intervenciones en el espacio público para el mejoramiento de las condiciones de movilidad y seguridad vial en los corredores y puntos estratégicos en Bogotá D.C.	TOTAL	\$ 192.439.216.829	\$ 192.276.444.109	99,90%	\$ 86.982.700.583	45,20%	45,20%
			INVERSIÓN	\$ 191.305.684.829	\$ 191.145.870.402	99,90%	\$ 85.852.126.876	44,90%	44,90%
			PASIVOS	\$ 1.133.532.000	\$ 1.130.573.707	99,70%	\$ 1.130.573.707	99,70%	100,00%
	8009	Fortalecimiento de las intervenciones de control y prevención del tránsito y el transporte para mejorar la seguridad vial en Bogotá D.C.	TOTAL	\$ 48.430.835.838	\$ 48.250.377.590	99,60%	\$ 30.365.383.601	62,70%	62,90%
INVERSIÓN			\$ 47.557.919.838	\$ 47.377.461.590	99,60%	\$ 29.492.467.601	62,00%	62,20%	
PASIVOS			\$ 872.916.000	\$ 872.916.000	100,00%	\$ 872.916.000	100,00%	100,00%	

PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO	PROYECTO DE INVERSIÓN		PRESUPUESTO ASIGNADO		COMPROMISOS (RP)	% DE EJEC	GIROS	%	%
			2025			RP		GIRO APROP	GIRO RP
	SUB. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD		TOTAL	\$ 351.990.593.838	\$ 350.279.034.113	99,50%	\$ 201.647.902.068	57,30%	57,60%
	7974	Fortalecimiento de los procesos contravencionales asociados a las infracciones de normas de tránsito y transporte público en Bogotá D.C.	TOTAL	\$ 38.967.974.582	\$ 38.921.707.713	99,90%	\$ 29.433.804.713	75,50%	75,60%
			INVERSIÓN	\$ 38.949.935.022	\$ 38.904.382.713	99,90%	\$ 29.416.479.713	75,50%	75,60%
			PASIVOS	\$ 18.039.560	\$ 17.325.000	96,00%	\$ 17.325.000	96,00%	100,00%
	8008	Mejoramiento de los servicios prestados en la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C	TOTAL	\$ 40.801.539.493	\$ 37.205.332.960	91,20%	\$ 27.951.516.625	68,50%	75,10%
			INVERSIÓN	\$ 40.778.719.493	\$ 37.187.662.960	91,20%	\$ 27.933.846.625	68,50%	75,10%
			PASIVOS	\$ 22.820.000	\$ 17.670.000	77,40%	\$ 17.670.000	77,40%	100,00%
	SUB. DE SERVICIOS A LA CIUDADANÍA		TOTAL	\$ 79.769.514.075	\$ 76.127.040.673	95,40%	\$ 57.385.321.338	71,90%	75,40%
	UNIDAD EJECUTORA 02		TOTAL	\$ 481.849.232.733	\$ 476.442.585.820	98,90%	\$ 296.333.224.361	61,50%	62,20%
	TOTAL SDM			\$ 564.473.964.670	\$ 558.927.150.929	99,00%	\$ 351.624.097.509	62,30%	62,90%

Fuente: BOG DATA 31 diciembre 2025

2.1.1.3 Reserva presupuestal de inversión 2025

Se entienden como los compromisos que al 31 de diciembre de la vigencia anterior no se han girado por razones imprevistas y/o excepcionales. En la vigencia 2025 se giraron reservas presupuestales al 31 de diciembre, de la siguiente manera:

Tabla 3 Reservas presupuestales 2025

PROYECTO DE INVERSIÓN		RESERVAS CONSTITUIDAS 2025	GIROS	%GIRO
7589	Desarrollo de la gestión jurídica en la Secretaría Distrital de Movilidad en Bogotá	\$ 1.082.163.276	\$ 1.010.323.069	100,00%
7994	Fortalecimiento de la Gestión Jurídica en la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C.	\$ 2.270.693.532	\$ 2.246.489.908	100,00%
SUB. GESTIÓN JURÍDICA		\$ 3.352.856.808	\$ 3.256.812.977	100,00%
7568	Fortalecimiento institucional de la Secretaría Distrital de Movilidad	\$ 418.868.965	\$ 366.259.883	100,00%
7570	Actualización, mantenimiento y gestión de tecnologías de la información y las comunicaciones para la secretaría distrital de movilidad de Bogotá	\$ 352.585.738	\$ 330.813.563	100,00%
7574	Fortalecimiento de la gestión documental de la Secretaría Distrital de Movilidad	\$ 373.932.064	\$ 176.436.638	100,00%

PROYECTO DE INVERSIÓN		RESERVAS CONSTITUIDAS 2025	GIROS	%GIRO
7969	Mejoramiento en la gestión de las acciones de transparencia e integridad de la Secretaría Distrital de Movilidad en Bogotá D.C	\$ 952.852.105	\$ 949.667.921	100,00%
7982	Mejoramiento y mantenimiento de los servicios de TI asociados a la infraestructura tecnológica operacional de la Secretaría Distrital de la Movilidad Bogotá D.C.	\$ 10.010.709.796	\$ 9.881.925.891	100,00%
7985	Consolidación del trabajo colaborativo y apoyo institucional en la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C	\$ 13.185.810.280	\$ 11.953.178.966	100,00%
SUB. GESTIÓN CORPORATIVA		\$ 25.294.758.948	\$ 23.658.282.862	100,00%
TOTAL UNIDAD EJECUTORA 01		\$ 28.647.615.756	\$ 26.915.095.839	100,00%
7596	Desarrollo de Lineamientos estratégicos e insumos con enfoques diferenciales para mejorar la movilidad en Bogotá	\$ 90.214.269	\$ 89.613.957	100,00%
7588	Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región	\$ 399.321.959	\$ 399.081.200	100,00%
7583	Implementación del sistema de transportes de bajas y cero emisiones para Bogotá	\$ 265.068.479	\$ 200.925.540	100,00%
7579	Implementación del plan distrital de seguridad vial en Bogotá	\$ 227.249.509	\$ 221.120.227	100,00%
7941	Fortalecimiento del componente de gobernanza para la implementación de la estrategia de seguridad vial en Bogotá D.C.	\$ 2.710.299.305	\$ 2.697.357.336	100,00%
7975	Implementación de acciones para una movilidad sostenible, segura y confiable para Bogotá D.C.	\$ 4.799.199.577	\$ 4.765.436.316	100,00%
8012	Implementación de espacios de participación ciudadana incidentes en Bogotá D.C.	\$ 861.950.857	\$ 842.825.642	98,40%
SUB. POLÍTICA DE MOVILIDAD		\$ 9.353.303.955	9.216.360.218	99,80%
7581	Fortalecimiento de la comunicación y la cultura para la movilidad como elementos constructivos y pedagógicos del nuevo contrato social en Bogotá	\$ 33.362.741	32.079.175	100,00%
7980	Implementación de intervenciones integrales de cultura, comunicación y pedagogía, para la movilidad segura en Bogotá D.C.	\$ 3.557.987.170	3.471.406.283	100,00%
SUB. GESTIÓN CORPORATIVA		\$ 3.591.349.911	3.503.485.458	100,00%
7573	Apoyo a las acciones de regulación y control de tránsito y transporte	\$ 1.365.401.638	797.539.759	61,80%
7576	Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá	\$ 457.285.606	437.260.889	100,00%
7587	Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá	\$ 4.343.199.754	1.902.413.565	43,90%
7578	Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá	\$ 22.561.241.242	20.689.926.037	97,10%

PROYECTO DE INVERSIÓN		RESERVAS CONSTITUIDAS 2025	GIROS	%GIRO
7996	Fortalecimiento del programa niñas y niños primero para mejorar la seguridad vial y la confianza en el camino al colegio en Bogotá D.C.	\$ 1.364.560.764	1.360.699.609	99,70%
8000	Fortalecimiento del sistema de señalización para la movilidad enfocado en la mejora de la seguridad vial en la ciudad de Bogotá D.C.	\$ 27.850.929.394	26.245.571.550	94,30%
8001	Consolidación de las intervenciones en el espacio público para el mejoramiento de las condiciones de movilidad y seguridad vial en los corredores y puntos estratégicos en Bogotá D.C.	\$ 39.450.640.163	28.217.885.764	71,80%
8009	Fortalecimiento de las intervenciones de control y prevención del tránsito y el transporte para mejorar la seguridad vial en Bogotá D.C.	\$ 18.011.865.981	17.229.453.770	99,20%
SUB. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD		\$ 115.405.124.542	96.880.750.943	85,50%
7593	Investigación por infracción a las normas de tránsito y transporte público en Bogotá	\$ 1.967.446.983	1.697.966.450	99,90%
7653	Implementación de políticas integrales y transparentes al servicio de la ciudadanía	\$ 2.297.088.042	2.239.790.910	99,00%
7595	Implementación de estrategias de participación ciudadana para una movilidad segura, incluyente, sostenible y accesible en Bogotá	\$ 179.644.243	134.120.095	100,00%
7907	Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas	\$ 194.418.683	194.418.683	100,00%
7974	Fortalecimiento de los procesos contravencionales asociados a las infracciones de normas de tránsito y transporte público en Bogotá D.C.	\$ 4.914.992.964	4.388.154.162	98,60%
8008	Mejoramiento de los servicios prestados en la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C.	\$ 8.964.612.937	8.544.795.694	99,70%
SUB. DE SERVICIOS A LA CIUDADANÍA		\$ 18.518.203.852	17.199.245.994	99,30%
TOTAL UNIDAD EJECUTORA 02		\$ 146.867.982.260	126.799.842.613	88,50%
TOTAL SDM		\$ 175.515.598.016	153.714.938.452	90,30%

Fuente: BOG DATA 31 diciembre 2025

2.1.1.4 Plan Anual de Adquisiciones – PAA 2025

El principal objetivo del Plan Anual de Adquisiciones - PAA es aumentar la posibilidad de lograr mejores condiciones de competencia a través de la participación de un mayor número de operadores económicos interesados en los procesos de selección que se van a adelantar durante el año fiscal, haciendo que el Estado cuente con información suficiente para realizar compras coordinadas.

A través de las compras y los contratos públicos, la SDM cumple con sus metas y objetivos, siendo el PAA la herramienta de verificación de esa planeación. Su buen funcionamiento permite a la Entidad entregar los bienes y servicios que tienen a cargo y, en consecuencia, se legitiman frente a la ciudadanía.

Tal como lo señala la norma, la SDM actualizó el Plan Anual de Adquisiciones cuando: (i) se realizaron ajustes a los cronogramas de adquisición, valores, modalidad de selección, origen de los recursos; (ii) para incluir nuevas obras, bienes y/o servicios; (iii) excluir obras, bienes y/o servicios; o (iv) modificar el presupuesto anual de adquisiciones, cambios que fueron solicitados directamente por los(as) Orientadores(as) de Gasto de la Entidad.

El comportamiento de las adquisiciones de inversión de la SDM en la vigencia 2025 con corte al 31 de diciembre, de acuerdo con las modalidades de contratación según el P.A.A., es la siguiente:

Tabla 4. Modalidad de contratación

PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO	MODALIDADES DE CONTRATACIÓN	APROPIACIÓN	COMPROMISOS
BOGOTÁ CAMINA SEGURA	CONTRATACIÓN DIRECTA - ARRENDAMIENTO DE BIENES INMUEBLES	\$ 1.592.267.600	\$ 1.592.267.600
	CONTRATACIÓN DIRECTA - ADICIÓN CONTRATO EN CURSO	\$ 69.134.976.935	\$ 69.038.639.864
	CONTRATACIÓN DIRECTA-CONVENIOS O CONTRATOS INTERADMINISTRATIVOS	\$ 89.960.036.074	\$ 89.946.984.399
	CONTRATACIÓN DIRECTA-NO EXISTENCIA PLURALIDAD DE OFERENTES	\$ 24.239.082.711	\$ 24.239.057.983
	CONTRATACIÓN DIRECTA-SERVICIOS PROFESIONALES Y DE APOYO A LA GESTIÓN	\$ 163.890.889.851	\$ 163.588.954.863
	PROCESO MÍNIMA CUANTÍA	\$ 1.060.357.971	\$ 1.060.357.971
	PROCESO MINIMA CUANTIA - ADQUISICION GRANDES SUPERFICIES	\$ 119.298.245	\$ 119.298.245
	SELECCIÓN ABREVIADA - COMPRA CATÁLOGO ACUERDO MARCO PRECIOS	\$ 22.057.848.336	\$ 22.045.633.251
	SELECCIÓN ABREVIADA - BOLSAS DE PRODUCTOS	\$ 4.098.313.582	\$ 4.097.428.602
	LICITACIÓN PÚBLICA	\$ 81.061.370.592	\$ 77.588.695.184
	SELECCIÓN ABREVIADA-MENOR CUANTÍA	\$ 1.474.263.770	\$ 1.473.420.191
	CONCURSO DE MÉRITOS - SISTEMA ABIERTO	\$ 14.223.144.972	\$ 14.219.254.010
	SELECCIÓN ABREVIADA - SUBASTA INVERSA	\$ 24.901.657.627	\$ 24.607.926.865
	N/A-SOLO PAGO-NO SECOP	\$ 66.660.456.404	\$ 65.309.231.901
TOTAL SDM		\$ 564.473.964.670	\$ 558.927.150.929

Fuente: BOG DATA - corte 31 diciembre 2025

2.2 Estados Financieros

Desde la Subsecretaría de Gestión Corporativa se ha realizado la validación, reporte y publicación mensual de los Estados de situación Financiera y Estados de Resultados en la página web de la Entidad, esto, en cumplimiento de la Ley de transparencia y del derecho de acceso a la información pública nacional. Dichos documentos son elaborados desde el Proceso de Gestión Financiera y avalados por el contador de la Entidad, de manera que los estados financieros de las últimas dos vigencias, con corte a diciembre del año respectivo, pueden ser consultados en el siguiente link:

<https://www.movilidadbogota.gov.co/estados-financieros>

Notas de los estados financieros:

ANEXO 5. NOTAS ESTADOS FINANCIEROS SDM 31 DICIEMBRE DE 2025

ANEXO 6. ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DICIEMBRE 2025

ANEXO 7. ESTADO DE RESULTADOS A DICIEMBRE DE 2025

3. CUMPLIMIENTO DE METAS / PLANES DE ACCIÓN Y PROGRAMAS Y PROYECTOS EN EJECUCIÓN

Formulación, construcción y seguimiento al Plan de Acción Institucional

La entidad cuenta con un total de 32 Planes Operativos Anuales, 15 de inversión y 17 de gestión, que se constituyen en la herramienta y metodología para medir el avance y cumplimiento de los objetivos y compromisos propuestos en el Plan Distrital de Desarrollo Bogotá Camina Segura 2024-2027 así como la contribución al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, labor soportada en el procedimiento PE01-IN03 Instructivo de Planeación Institucional Integrada de la Secretaría Distrital de Movilidad, que contiene los Planes Operativos Anuales para proyectos de Inversión con su respectiva territorialización, así como los Planes Operativos de Gestión.

Entre las principales acciones de la entidad, se encuentran:

- ✓ Alineación de la plataforma estratégica de la Entidad.
- ✓ Revisión, análisis y reporte de la información de avance físico y presupuestal de las metas del Plan Distrital de Desarrollo PDD, metas proyecto de inversión, indicadores PMR y Trazadores Presupuestales del PDD 2024-2027 correspondiente a la vigencia 2025.
- ✓ Verificación del avance presupuestal de los proyectos de inversión y validación con el Plan Anual de Adquisiciones, y remisión de alertas.
- ✓ Reporte en el Sistema de seguimiento a los programas, proyectos y metas al Plan de Desarrollo de Bogotá D.C. – SEGPLAN, de la ejecución presupuestal, anteproyecto y ejecución física de los proyectos de la SDM.

- ✓ Actualización de la información de los proyectos de inversión desde el rol de Formulator y Control formulación en la Plataforma Integrada de Inversión Pública – PIIP.
- ✓ Realización de las mesas de seguimiento trimestrales y demás actividades de seguimiento.

El reporte de las metas del Plan Distrital de Desarrollo y de los proyectos de inversión de la entidad, donde se encuentran los objetivos, estrategias, proyectos, metas, responsables, y distribución presupuestal de los proyectos de inversión, se encuentra publicado en la página web en el link:

<https://www.movilidadbogota.gov.co/planes-de-accion-anual>

A su vez, la entidad tiene publicado el Informe Evaluativo de Proyectos de Inversión en el Anexo 1. INFORME EVALUATIVO DE PROYECTOS BCS VIGENCIA 2025.

Link: <https://www.movilidadbogota.gov.co/informes-rendicion-cuentas>

4. AVANCE DE PROGRAMAS Y PROYECTOS ESTRATÉGICOS

4.1 Salvar vidas

✓ Estudio de límites de velocidad

El Plan de Desarrollo Distrital 2024 - 2027 establece como meta producto la realización de un estudio técnico para evaluar y emitir recomendaciones frente a la definición de los límites de velocidad en la malla vial arterial de Bogotá. En cumplimiento de esta meta, la Oficina de Seguridad Vial de la Secretaría Distrital de Movilidad desarrolló un estudio técnico para evaluar los límites de velocidad de los 14 corredores principales de Bogotá.

Para el desarrollo del estudio, se utilizó la “Metodología para la definición de límites de velocidad de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)”, adoptada por la Resolución 20233040025995 de 2023 del Ministerio de Transporte.

El estudio analizó de manera integral las dinámicas y características urbanas del entorno de los corredores para definir límites de velocidad de circulación adecuados y seguros. Como resultado, el estudio determinó que el límite de velocidad para los 14 corredores analizados es de 50 km/h, decisión que se fundamenta en el análisis de información oficial de la ciudad y se encuentra alineada con estándares y buenas prácticas internacionales en materia de seguridad vial.

Los corredores analizados fueron:

- ✓ Autopista Norte

- ✓ Avenida Calle 26
- ✓ Avenida NQS (Autopista Sur y Carrera 9)
- ✓ Avenida Américas
- ✓ Avenida Boyacá
- ✓ Avenida Ciudad de Cali
- ✓ Avenida Centenario
- ✓ Avenida Calle 80
- ✓ Avenida Carrera 68
- ✓ Avenida Primero Calle de Mayo
- ✓ Avenida Caracas
- ✓ Avenida Carrera Décima
- ✓ Avenida Carrera Séptima
- ✓ Avenida Suba

Específicamente durante el 2025, se desarrolló y dio cierre al Documento Técnico de Soporte que compila estos resultados del estudio de límites de velocidad. De forma complementaria, se diseñó una estrategia de socialización y difusión, orientada a comunicar los resultados a actores clave y fortalecer la apropiación institucional y técnica del estudio.

En el marco de dicha estrategia, se llevó a cabo una mesa presencial con concejales y expertos en seguridad vial, en el cual se presentaron los principales hallazgos del estudio. Adicionalmente, los resultados fueron socializados al interior de la Secretaría Distrital de Movilidad durante el Comité Institucional de Seguridad Vial del mes de mayo, así como en la mesa Académica por la Movilidad Sostenible del mes de julio, dirigida a académicos y profesores expertos en movilidad y seguridad vial.

La estrategia de comunicación buscó socializar e informar a la ciudadanía y partes interesadas sobre los resultados del estudio de límites de velocidad, destacando los beneficios en términos de seguridad vial y calidad de vida. Adicionalmente, se integró y articuló el contenido y resultados del estudio de límites en el Documento Técnico de Soporte para la actualización del Plan de Gestión de la Velocidad de Bogotá (PGV).

✓ **Plan de gestión de la velocidad**

En el marco del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023 - 2032, adoptado mediante el Decreto 494 de 2023, y en alineación con los principios de visión cero y el Enfoque de Sistema Seguro, durante el periodo evaluado se realizó la construcción del documento técnico de soporte y el proyecto de decreto del Plan de gestión de Velocidad (PGV) de Bogotá 2026-2038, como instrumento estratégico para la gestión integral de la velocidad en la ciudad.

El objetivo principal del Plan de Gestión de Velocidad es establecer e implementar estrategias integrales de gestión de la velocidad en Bogotá para reducir el número de víctimas en siniestros viales y consolidar un Sistema de Movilidad más seguro, equitativo y sostenible, para lo cual se establecen un conjunto de estrategias que operan de manera articulada para transformar el conocimiento técnico en intervenciones efectivas y sostenibles.

En concordancia con lo establecido en la Guía Metodológica de la ANSV para la formulación de los Planes de Gestión de Velocidad, que soporta la Resolución 20233040025895 del Ministerio de Transporte, la estructura del Plan de Gestión de Velocidad se considera así:

Ilustración 4. Estructura del Plan de Gestión de Velocidad



Fuente: Elaboración propia SDM

Dentro de cada una de las estrategias se incluyen una serie de programas que se describen a continuación:

Estrategia: Conocimiento e Información

✓ Programa: Gestión del conocimiento

El programa de gestión del conocimiento tiene como objetivo utilizar los datos disponibles en la Secretaría Distrital de Movilidad para proponer lineamientos, metodologías y estudios que permitan identificar, priorizar y focalizar las acciones en los puntos críticos por siniestralidad y por exceso de velocidad en la ciudad. Por su naturaleza, está ligado con los demás programas, ya que sustenta la ejecución de los proyectos, su priorización y las metodologías para su seguimiento. El programa de gestión del conocimiento recoge las lecciones aprendidas de las medidas implementadas en la ciudad, mediante un proceso de

monitoreo, evaluación y aprendizaje sólido, que permite desarrollar y divulgar el conocimiento y escalar las medidas implementadas.

Los proyectos del programa de gestión del conocimiento son:

- ✓ Investigaciones en gestión de la velocidad.
- ✓ Gestión de la velocidad en cifras.
- ✓ Establecer mecanismo de medición de exceso de velocidad en la ciudad.

Estrategia: Medidas para la Gestión de Velocidad

✓ Programa: Infraestructura para la gestión de velocidad

El programa de Infraestructura para la gestión de la velocidad tiene como objetivo implementar infraestructura que fomente e induzca a los conductores a respetar los límites de velocidad establecidos con el propósito de mitigar los riesgos de siniestros para los actores viales, y que garanticen el cumplimiento de los límites de velocidad.

El programa propone una serie de proyectos y acciones orientados a la implementación, mejoramiento y mantenimiento de infraestructura segura en la ciudad. Estas intervenciones buscan gestionar las velocidades de circulación, con prioridad en ubicaciones críticas de siniestralidad y zonas de especial atención, como entornos escolares, hospitalarios, residenciales y zonas comerciales.

Los proyectos del programa de infraestructura para la gestión de la velocidad son:

- ✓ Intervenciones y medidas para la gestión de la velocidad
- ✓ Señalización para la seguridad vial y gestión de la velocidad
- ✓ Mantenimiento y sostenibilidad de intervenciones

✓ Programa: Control de los límites de velocidad

Un programa de control dentro de un Plan de Gestión de Velocidad se refiere al conjunto de acciones, herramientas, tecnologías e intervenciones diseñadas para vigilar, hacer cumplir y garantizar el respeto a los límites de velocidad establecidos, en el marco de una política pública de seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro.

Su objetivo es garantizar el cumplimiento efectivo de los límites de velocidad establecidos en la ciudad, mediante estrategias de control automatizado, vigilancia operativa, disuasión e investigación, que reduzcan los comportamientos de riesgo y contribuyan a la reducción de siniestros viales graves y fatales.

Entre los proyectos considerados en este programa se tiene:

- ✓ Control de velocidad a través de dispositivos SAST
- ✓ Herramientas tecnológicas para apoyo de control pedagógico
- ✓ Evaluación del cumplimiento de acciones de control en vía

Estrategia: Corresponsabilidad

✓ Programa: Gobernanza y comunicaciones para la gestión de velocidad

Este programa busca fortalecer la gobernanza del Plan de Gestión de la Velocidad en Bogotá mediante el posicionamiento institucional, la articulación intersectorial, la apropiación por parte de la ciudadanía y el acceso abierto a la información. Para ello, se desarrollan acciones orientadas a fomentar su apropiación dentro de la Secretaría Distrital de Movilidad, integrarlo en los principales instrumentos de planificación del distrito, identificar y vincular actores clave del sector público y privado.

Los proyectos del programa de gobernanza y comunicaciones para la gestión de velocidad son:

- ✓ Posicionamiento institucional del Plan de Gestión de Velocidad en el Distrito
- ✓ Integración del Plan de gestión de Velocidad en los instrumentos de planeación territorial de orden distrital
- ✓ Mapeo y alianzas con actores estratégicos
- ✓ Posicionamiento de la importancia de trabajar en velocidad

✓ Programa: Gestión social y pedagogía

El Programa de Gestión Social y Pedagógica busca fortalecer el cambio cultural necesario para reducir la velocidad en las vías de Bogotá, a través de una estrategia integral de pedagogía territorial y apropiación ciudadana. Reconociendo que la velocidad es un factor crítico en la severidad de los siniestros viales, el programa se enfoca en transformar percepciones, prácticas cotidianas y actitudes frente a la conducción y la movilidad, desde un enfoque de corresponsabilidad y protección de la vida.

Entre los proyectos que se consideran en este programa se tiene:

- ✓ Cultura ciudadana desde el territorio
- ✓ Gestión social y socialización comunitaria

Con la construcción del Plan de Gestión de Velocidad se incluyen una serie de acciones integrales para ser realizadas por varias de las Entidades del Distrito donde se reconoce la importancia de la velocidad como el principal factor de riesgo en las vías y entendiendo que las acciones que se hacen sobre la velocidad pueden contribuir a una movilidad más segura y equitativa para todos los usuarios de las vías.

✓ **Seguridad Vial en Vehículos de Carga**

En los últimos años, los siniestros viales que involucran vehículos de transporte de carga han tenido un impacto marcado en la severidad de las consecuencias, en comparación con otras tipologías vehiculares. De acuerdo con los registros disponibles, los vehículos de carga se asocian con el 5% del total de personas lesionadas y con el 20% de las personas fallecidas por siniestros viales. Esta diferencia evidencia el efecto de la masa vehicular como un factor determinante en la severidad del daño, particularmente en escenarios de interacción entre vehículos de gran tamaño y usuarios vulnerables, como motociclistas y ciclistas, dentro de la red vial distrital.

En el marco del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032 (Eje de Vehículos Seguros), y del Plan de Movilidad Sostenible y Segura 2023-2035 (Decreto Distrital 497 de 2023, artículos 67, 68 y 70), la Secretaría Distrital de Movilidad desarrolla acciones enfocadas en fortalecer la seguridad vehicular y reducir los riesgos asociados a la interacción de vehículos de transporte de carga con usuarios vulnerables. Estas acciones y sus principales logros se describen a continuación:

✓ **Comunicación y pedagogía**

En 2025 se trabajó con aliados estratégicos del sector público y privado, como agremiaciones de transportadores, empresas de transporte de carga, generadores de carga y operadores logísticos para la realización de acciones pedagógicas y de sensibilización sobre los riesgos viales que representa la operación de vehículos de grandes dimensiones en vías de tráfico mixto con alta interacción de usuarios vulnerables. Entre las actividades realizadas están las jornadas informativas, talleres virtuales, contenido audiovisual, ferias y jornadas en vía en las que se fomentó la participación ciudadana y se divulgaron estrategias de prevención de riesgos y prevención de siniestros viales.

Se resaltan los siguientes resultados:

- ✓ Desarrollo de la “IV Feria de Tecnologías y Movilidad Sostenible para el Transporte de Carga” en donde integró el componente de seguridad vehicular en la exhibición de tecnologías para el transporte de carga y contenidos divulgados.
- ✓ Se efectuaron 2 talleres virtuales y continuas jornadas pedagógicas enfocadas en la mitigación de riesgos viales por la interacción de vehículos de transporte de carga con usuarios viales vulnerables, principalmente puntos ciegos, efecto venturi y exceso de velocidad; en estos espacios se contó con la participación de alrededor de 1645 personas.
- ✓ Se realizó la marcación de puntos ciegos en 575 vehículos de transporte de carga.

✓ **Incentivos y/o desincentivos a la circulación de vehículos de carga**

La implementación de un sistema de incentivos y desincentivos que contemple restricciones a la circulación de vehículos de transporte de carga en Bogotá se fundamenta

en la imperiosa necesidad de optimizar la seguridad vial y la movilidad. La regulación del transporte de carga constituye un componente fundamental del enfoque de sistema seguro y demanda un abordaje técnico que armonice las exigencias en materia de tránsito y transporte con el bienestar de la comunidad.

La circulación de vehículos de carga en Bogotá presenta varios desafíos:

- ✓ Seguridad vial: Los vehículos de carga están involucrados en un número significativo de siniestros, a menudo con consecuencias graves debido a su tamaño y peso.
- ✓ Congestión: Contribuyen a la congestión vehicular, especialmente en horas pico y en arterias viales principales, afectando la productividad y la calidad de vida de los ciudadanos.
- ✓ Impacto ambiental: La combustión de diésel genera emisiones contaminantes que afectan la calidad del aire y la salud pública.
- ✓ Infraestructura vial: El peso de los vehículos de carga pesada acelera el deterioro de carreteras y puentes, aumentando los costos de mantenimiento.

Por lo tanto, se ha elaborado un esquema de incentivos y desincentivos con el enfoque descrito a continuación:

Incentivos:

- ✓ Vehículos con elementos de seguridad: Ofrecer incentivos (por ejemplo, descuentos en impuestos o tarifas de trámites) a vehículos equipados con sistemas de protección lateral, espejos retrovisores complementarios para la detección de riesgos de puntos ciegos, sistemas antiempotramiento y otros dispositivos de seguridad. Esto reduce el riesgo de siniestros y protege a usuarios vulnerables de la vía.
- ✓ Vehículos de bajas emisiones: Incentivar el uso de vehículos de carga que utilicen tecnologías más limpias, como vehículos eléctricos o híbridos, mediante exenciones fiscales o subsidios. Esto contribuye a la reducción de la contaminación del aire y al cumplimiento de los objetivos de sostenibilidad.
- ✓ Horarios de operación nocturna: Ofrecer incentivos a empresas que operen vehículos de carga durante la noche, reduciendo la presión sobre la infraestructura vial y la congestión durante el día.
- ✓ Programas de capacitación y certificación: Incentivar a las empresas de transporte a capacitar a sus conductores en prácticas de conducción segura y eficiente.

Desincentivos:

- ✓ Vehículos sin dispositivos y sistemas de seguridad: Aplicar tarifas o restricciones más

altas a vehículos de carga que no cuenten con dispositivos de seguridad básicos, como espejos retrovisores auxiliares, sistemas antiempotramiento y señalización de puntos ciegos.

- ✓ Vehículos contaminantes: Imponer cargos por congestión más altos a vehículos que no cumplan con los estándares de emisiones más recientes.
- ✓ Incumplimiento de horarios y rutas: Establecer sanciones por incumplimiento de horarios y rutas designadas para vehículos de carga, para asegurar la distribución uniforme del tráfico y evitar congestiones.

✓ **Requerimientos de Seguridad Vehicular**

Consiste en la identificación de las condiciones mínimas de seguridad vehicular que pueden incorporarse en los procesos de compra, alquiler o tercerización de flota o servicios de transporte de carga que efectúen las Entidades del Distrito para hacer su operación más segura, con énfasis en la protección de los usuarios más vulnerables.

Al respecto, se ejecutó el análisis de viabilidad técnica, para la definición de los elementos y sistemas de seguridad vehicular que deberán tener los vehículos de transporte de carga adquiridos y contratados por las entidades distritales para el desarrollo de sus fines misionales.

✓ **Convenio Marco De Cooperación 2741 - 2024 UAERMV - SDM**

Este es un convenio por 3 años sin recursos asociados que tiene por objeto: “Aunar esfuerzos técnicos, administrativos, sociales, financieros, jurídicos, logísticos, para la gestión e intervención del Espacio Público para la Movilidad y el Tratamiento Integral de Ubicaciones Críticas por Siniestralidad Vial, que priorice la Secretaría Distrital de Movilidad”. En el 2025 se consiguió realizar por medio de este convenio el mantenimiento periódico de algunos segmentos viales, resaltos parabólicos en atención a solicitudes de la comunidad y complementos a intervenciones como los andenes de Bici Kennedy.

En el marco del convenio marco de cooperación se firmó el Convenio Derivado 3530 - 2024 con la UAERMV por un monto inicial de \$6.820.000.000 con el objeto de: “Planear, diseñar y ejecutar intervenciones de infraestructura del espacio público para la movilidad, señalización vial y el tratamiento integral de ubicaciones críticas ocasionadas por siniestralidad vial, en aras de mejorar las condiciones de infraestructura vial en la ciudad de Bogotá.”

En el 2025 se consiguió la implementación del Proyecto Bici Kennedy, resaltos parabólicos en tramos de alta siniestralidad como la avenida Boyacá y la Av. Guayacanes, Implementación de resaltos en vías locales por solicitudes comunitarias, Proyecto estratégico peatonal Barrio Colombia, y la atención a puntos por congestión. Este convenio fue adicionado con \$1.976.250.000,00 y prorrogado para seguir ejecutando otros proyectos

y tramos críticos.

✓ **Resaltos Parabólicos**

Durante el 2025 siguiendo con la estrategia de gestión de la velocidad a través de medidas de infraestructura en los tramos críticos de siniestralidad para la ciudad, se continúa la implementación de resaltos en la ciudad, superando la meta inicial de 150 resaltos, contabilizando a la fecha 165 sólo en vías arteriales, obteniendo resultados positivos reflejados en más del 90% de los conductores respetando los límites de velocidad, sin impacto en la congestión y la reducción de más del 45% de lesionados.

Para el año 2025 los tramos arteriales en operación que fueron intervenidos con un total de 126 resaltos:

- ✓ Av. Circunvalar entre Calle 22 y Calle 32 (8 resaltos)
- ✓ Av. Villavicencio entre Carrera 38 y Carrera 48 (6 resaltos)
- ✓ Av. Boyacá entre Carrera 24 y Carrera 33 (20 resaltos)
- ✓ Av. Boyacá entre Autopista Sur y Calle 11A bis (82 resaltos)
- ✓ Avenida Guayacanes entre Calle 63 sur y Calle 43 sur (10 resaltos)

Considerando la entrada en operación de nuevos proyectos viales y en coordinación interinstitucional con el IDU, se llevó a cabo la implementación de 39 resaltos en nuevos proyectos viales arteriales, los cuales corresponden a:

- ✓ Avenida Mutis entre Carrera 112 bis A y Carrera 122 (9 resaltos)
- ✓ Conectantes Av 68 por Av calle 26 (5 resaltos)
- ✓ Av. Rincón entre Avenida Boyacá y Calle 127b (15 resaltos)
- ✓ Av. Novena entre Calle 170 y Calle 183 (9 resaltos)
- ✓ Av. Las Américas por Av. Ciudad de Cali (1 resalto)

Adicionalmente, en vías intermedias y locales también se ha llevado la estrategia de resaltos y en el 2025, se han instalado otros 29 reductores que incluyen parabólicos y trapezoidales en los siguientes puntos:

- ✓ Carrera 22 y 21A a la altura de la Calle 127B Bis (3 resaltos)
- ✓ Carrera 3A Entre Calle 163C y Calle 163D (LA MARIPOSA) (1 resalto)
- ✓ Carrera 7A entre la Calle 88 y Calle 92 Barrio Chico (3 resaltos)
- ✓ Calle 103 y Calle 103A Barrio Santa Bibiana (3 resaltos)
- ✓ Bicikennedy (11 resaltos parabólicos y 5 trapezoidales)
- ✓ Liceo Francés calle 86 por carrera 7 (1 resalto)
- ✓ Villa Sagrario Carrera 105F entre Calle 70 y 72 (2 resaltos)

La implementación de los resaltos ha generado una buena aceptación entre la comunidad, lo cual se refleja en el recibo de más de 300 solicitudes de la comunidad para instalar nuevos resaltos,

La articulación entre la Secretaría de Movilidad, el IDU y la UAERMV, ha permitido llevar a cabo esta estrategia que permite consolidar una infraestructura más segura y alineada con los principios de Visión Cero.

✓ **Estrategias De Control**

✓ **Priorización acciones de control con enfoque de velocidad y medición de impacto:**

Se continuó con la implementación de la metodología de priorización de los controles de velocidad basada en el análisis de potencial de vidas salvadas (PVS) y heridos reducidos (PHR), con el fin de identificar y priorizar las ubicaciones en vías arteriales en donde la implementación del control de velocidad podría ayudar a reducir un mayor número de víctimas por siniestros viales. Esta estrategia se articuló con la mejora integral de la disposición de los controles en vía. En concordancia con la implementación de la metodología de priorización, con el apoyo de Bloomberg Philanthropies, se adelantó la medición de impacto de controles de velocidad encontrando que, en los corredores arteriales intervenidos entre enero y agosto de 2025 se logró una reducción del 20 % en las muertes y del 34 % en los lesionados.

✓ **Cámaras de Fotodetección:**

Durante 2025, el equipo de la OSV brindó apoyo técnico en la gestión de renovación y solicitudes de nuevos puntos SAST (Sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones) ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial. De esta forma se apoyó la priorización de ubicaciones para nuevos puntos mediante la metodología Potencial de Vidas Salvadas (PVS) y Potencial de Heridos Reducidos (PHR) y el análisis de Accidentes Equivalentes (AE) que establece la normativa vigente; adicionalmente, se apoyó la elaboración de los documentos de Análisis de Actores Vulnerables y Proyecto SAST para las solicitudes de 9 puntos nuevos y de 98 solicitudes de renovación.

✓ **Construcción Documento Técnico sobre control de embriaguez no alcohólica:**

En el entendido que la conducción bajo los efectos de las drogas representa una amenaza significativa y creciente para la salud pública y la seguridad vial a nivel global, y que esta práctica compromete seriamente la capacidad de operar un vehículo de manera segura, desde la OSV durante el año 2025 se trabajó en la construcción del DTS que consolida las limitaciones normativas para la implementación de acciones de control por parte de las autoridades de tránsito para controlar este factor de riesgo, así como una revisión de las alternativas en tecnología y/o dispositivos para la detección de sustancias psicoactivas

en el cuerpo y una revisión de los resultados del estudio piloto realizado en Bogotá y Medellín por la Liga contra la Violencia Vial que tenía por objetivo recopilar evidencia sobre la prevalencia del consumo de sustancias psicoactivas al volante y la aceptación de estas pruebas por parte de la población.

✓ **Actualización Documento Técnico Control de velocidad por tramos:**

Se trabajó en la actualización al DTS de control de velocidad por tramos, priorizando la atención a las inquietudes recibidas por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en las mesas de trabajo sobre este tema. Dentro de los puntos actualizados, se encuentra el análisis de comportamiento de la velocidad en tres corredores viales clave de la ciudad, estos son: la Autopista Norte, la Avenida NQS y la Avenida Boyacá, concluyendo que aunque los puntos donde existe control se registran bajos excesos de velocidad, en los tramos intermedios se evidencian comportamientos de compensación de la velocidad, llevando a que los conductores superen los límites establecidos por el Distrito, también se logró identificar que el comportamiento más crítico ocurre en distancias intermedias o cortas (no más de 3 km).

✓ **Proyectos Estratégicos En Gestión Del Conocimiento**

Durante el 2025 desde el equipo de Gestión del conocimiento de la OSV, se realizaron diferentes informes de siniestralidad, dentro de los cuales se destacan los siguientes:

✓ **Anuario de siniestralidad 2024:**

se elaboró, publicó y socializó el anuario de siniestralidad vial con los datos reportados del 2024. Este documento se encuentra publicado en la página de datos abiertos de la entidad desde abril del 2025.

✓ **Boletín de siniestralidad:**

Se realizó la publicación de 3 boletines de siniestralidad, uno por cada trimestre del año.

✓ **Informe de seguimiento de la Av. Guayacanes:**

Se elaboró el estudio de impacto y monitoreo luego de tres meses de implementación de los resaltos parabólicos en la Av. Guayacanes entre Calle 34A sur y Av. Villavicencio. Este documento incluye análisis en términos de siniestralidad y velocidad.

✓ **Informe de seguimiento de la Av. Villavicencio:**

Se elaboró el estudio de impacto y monitoreo luego de tres meses de implementación de los resaltos parabólicos en la Av. Villavicencio entre la Carrera 38 y Carrera 48. Este documento incluye análisis en términos de siniestralidad y velocidad.

✓ **Informe de seguimiento de la Av. Boyacá (tramo sur):**

Se elaboró el estudio de impacto y monitoreo luego de tres meses de implementación de los resaltos parabólicos en la Av. Boyacá entre la Carrera 24 y Carrera 33. Este documento incluye análisis en términos de siniestralidad y velocidad.

✓ **Informe de seguimiento de la Av. Boyacá (tramo norte):**

Se elaboró el estudio de impacto y monitoreo luego de un mes de implementación de los resaltos parabólicos en la Av. Boyacá entre la Autopista Sur y Calle 11A bis. Este documento incluye análisis en términos de siniestralidad y velocidad.

✓ **Investigación de resaltos:**

Con apoyo de la iniciativa BIGRS, la DIM y la OSV se realizó el documento de Caso de estudio: resaltos parabólicos Av. Guayacanes.

✓ **Informe de PVS y PHR:**

Con apoyo la DIM se elaboró el documento de la metodología del cálculo de potencial de vidas salvadas (PVS) y heridos reducidos (PHR). Este documento se basa en análisis realizados previamente por WRI.

✓ **Análisis de fatalidades en la interacción Moto peatón:**

Se realizó un análisis detallado de la siniestralidad asociada a la interacción entre peatones y motociclistas. El resultado principal del análisis permite identificar que los siniestros en los que fallece un peatón en interacción con motocicleta tienen características diferentes (con alta significancia estadística) a cualquier otro fallecimiento de peatón en otra circunstancia. La identificación de los factores permite orientar decisiones enfocadas en la reducción de fatalidades producto de esta interacción.

En cuanto a cámaras de foto detección se realizaron los siguientes estudios:

✓ **Estudio de cámaras de Foto detección:**

Se realizó el seguimiento y supervisión al estudio realizado por el ITDP, Uniandes, ACC y FIA Foundation. El estudio cuenta con 4 informes cuya finalidad es presentar una guía de acción estratégica que oriente la expansión, modernización y sostenibilidad del sistema de cámaras de foto detección, integrando criterios tecnológicos, institucionales, normativos y comunicacionales.

✓ **Estudio de Cámaras:**

Se elaboró, publicó y socializó el estudio “EFECTO DEL SISTEMA DE CÁMARAS DE FOTODETECCIÓN EN LA MOVILIDAD DE BOGOTÁ”. Este documento presenta los resultados del sistema de cámaras de fotodetección de infracciones de tránsito en Bogotá, en cumplimiento del Artículo 35 del Acuerdo Distrital 927 de 2024, “Por medio del cual se

adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 “Bogotá Camina Segura”.

Acciones De Pedagogía, Promoción Y Divulgación

✓ Actualización del lineamiento

La actualización del PE03-L06 Lineamientos técnicos en materia de seguridad vial – Semaforización, genera cambios orientados a una gestión más gerencial y operativa representados en su estructura en un ciclo de cuatro fases definidas: Diagnóstico, Diseño, Implementación/Monitoreo y Evaluación. Esta organización permite que el lineamiento tenga un resultado académico para convertirse en una hoja de ruta práctica que facilite la toma de decisiones técnicas en cada etapa de los proyectos, asegurando que las entidades que lo implementan hablen un mismo lenguaje administrativo.

Uno de los avances más importantes es la transición de contemplar las soluciones hacia dentro de la organización a un modelo basado en evidencia y co-creación. El lineamiento institucionaliza el concepto de “aprendizaje validado”, lo que significa que las estrategias ya no se implementan de forma masiva sin antes haber sido prototipadas y validadas con la ciudadanía. Este enfoque asegura que las soluciones no sólo respondan a cifras de siniestralidad, sino que nazcan de un entendimiento de las motivaciones y comportamientos humanos, logrando intervenciones con mayor legitimidad y pertinencia social.

Finalmente, el lineamiento fortalece el rigor técnico al separar el monitoreo de la evaluación. En este sentido, mientras el monitoreo se enfoca en la calidad del proceso y la ejecución en tiempo real, la evaluación se establece como fase crítica para medir el cambio de comportamiento y el impacto en la seguridad vial. Esta distinción permite una rendición de cuentas más transparente y fomenta un ciclo de mejora continua, en la que cada intervención genera lecciones aprendidas y documentadas, que sirven de base para futuras políticas de movilidad en la ciudad.

Pedagogía:

- 1. Cursos Teórico Prácticos para Motociclistas (CTPM):** Se realizaron 45 jornadas con la participación de 1.089 motociclistas, bajo las modalidades de convocatoria abierta y atención a solicitudes de empresas o colectivos. Esta iniciativa busca salvar vidas mediante cinco módulos formativos que integran el análisis de siniestralidad, la normatividad vigente, el uso correcto de elementos de protección y la práctica de técnicas de conducción preventiva.
- 2. Tintatón:** Se adelantaron 31 jornadas en diferentes puntos de la ciudad con la participación de 6.117 motociclistas. Estos espacios, desarrollados en torno al intercambio de una bebida caliente, permitieron establecer un diálogo cercano sobre

la siniestralidad vial, sus causas y las estrategias de mitigación actuales. Asimismo, se fomenta la escucha activa para conocer los puntos de vista de los conductores y posibles alternativas de solución.

3. **Actividades Pedagógicas en Vía:** Las actividades pedagógicas de seguridad vial en vía se consolidaron como una estrategia integral de sensibilización y formación orientada a promover comportamientos seguros en la vía. El objetivo principal de estas intervenciones es fomentar una cultura de corresponsabilidad y respeto por las normas de tránsito, mitigando los factores de riesgo asociados a la conducción y el tránsito de los diferentes actores viales. Como resultado de esta gestión, se logró llegar a 44.205 ciudadanos en puntos críticos de la ciudad, facilitando una adopción más efectiva de las medidas preventivas y fortaleciendo la seguridad en el entorno vial.
4. **Actividades Pedagógicas en Entornos Escolares:** Las actividades pedagógicas en entornos escolares promueven hábitos de movilidad segura en estudiantes, docentes y padres, alcanzando a más de 45.000 personas este año. Al fomentar el respeto por las normas de seguridad vial, estas intervenciones buscan asegurar la integridad de la comunidad educativa en horarios críticos y sentar las bases de una cultura vial responsable para el futuro.
5. **Punto Seguro Regional:** es una estrategia de colaboración entre entidades nacionales y locales, liderada por la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca, para fortalecer la seguridad vial, la prevención de siniestros y el cuidado de la vida en las vías, especialmente en los corredores de ingreso y salida al Distrito, este año se han desarrollado 6 jornadas con la participación de 6.116 actores viales.

Balance Campañas De Seguridad Vial 2025

✓ **Estrategia de comunicaciones resaltos: 'Infraestructura que salva vidas'**

Se implementó una estrategia de comunicaciones para posicionar los resaltos como una medida de infraestructura sencilla, pero de alto impacto, diseñada para gestionar la velocidad, principalmente, de los motociclistas, quienes son las principales víctimas fatales de la siniestralidad vial, y con la que la Secretaría Distrital de Movilidad ya está salvando vidas.

Para lograr el objetivo general, las acciones comunicativas se focalizaron en los siguientes objetivos específicos:

- ✓ Hacer pedagogía sobre la medida.
- ✓ Informar permanentemente todas las fases del proyecto.
- ✓ Justificar con datos y evidencia el porqué de la implementación en los tramos seleccionados.

- ✓ Resaltar el balance de los resaltos implementados, en términos de vidas salvadas, reducción de lesionados y disminución en los excesos de velocidad.
- ✓ Legitimar la efectividad de la medida con la voz de las comunidades vecinas de los tramos de implementación y de la ciudadanía que transita por ellos.

Esta estrategia se puso en marcha en febrero y se mantuvo vigente durante todo el año mediante la divulgación, a través de redes sociales, de contenidos gráficos y audiovisuales enmarcados en las siguientes fases: i) Diagnóstico y justificación; ii) Gestión social; iii) Pedagogía; iv) Implementación, y v) Entrega y balance.

Durante el año se publicaron más de 160 contenidos que lograron alcanzar a más de un millón y 600 mil personas.

Además, los resaltos tuvieron un despliegue en medios de comunicación locales y nacionales, logrando menciones, a través de free press, en 30 noticias valorizadas en \$177,3 millones.

✓ **Estrategia de comunicaciones transporte de carga: ‘Seas grande o pequeño, eres la prioridad en las vías’**

Se implementó una estrategia de comunicaciones para generar conciencia y promover comportamientos seguros y corresponsables entre conductores de vehículos de carga y usuarios vulnerables de la vía (principalmente motociclistas) para reducir el riesgo de siniestralidad vial asociado a factores en la vía como puntos ciegos, efecto Venturi, distancia de seguridad, entre otros.

Para lograr el objetivo general, las acciones comunicativas se focalizaron en los siguientes objetivos específicos:

- ✓ Motivar el cambio de comportamientos riesgosos mediante experiencias vivenciales y mensajes emocionales.
- ✓ Gestionar una articulación efectiva con el sector privado.
- ✓ Posicionar a la SDM como un referente de seguridad vial en la capital, destacando su compromiso en el propósito de proteger vidas en las vías.

Esta estrategia tuvo un despliegue, durante todo el año, a través de redes sociales mediante la publicación de más de 40 contenidos pedagógicos y de registro de actividades con motociclistas y transportadores de carga, que lograron alcanzar a más de 430 mil personas.

✓ **Estrategia de comunicaciones Tintatón: ‘Un tinto nos convoca y un propósito nos une: proteger vidas en las vías’**

Se implementó una estrategia de comunicaciones para dar a conocer y posicionar la Tintatón como un espacio pedagógico que, a través de una charla con café incluido, les

recuerde a los motociclistas que tienen un doble rol en las vías, protegerse y proteger a quienes se mueven junto a ellos, apropiando la corresponsabilidad en las vías como un comportamiento clave en el propósito de mitigar el impacto de factores de riesgo sobre la siniestralidad vial.

Desde febrero, cuando se llevó a cabo la primera Tintatón, mensualmente, y durante todo 2025, se hizo el cubrimiento en tiempo real de cuatro jornadas; adicionalmente, se publicaron permanentemente contenidos pedagógicos y de balance de la iniciativa.

En total, durante 2025, se publicaron 52 contenidos en redes sociales que lograron un alcance de 127 mil personas.

✓ **Estrategia de comunicaciones XIX Semana de la Seguridad Vial: “Proteger tu vida nos mueve”**

Se implementó una estrategia de comunicaciones para posicionar la XIX Semana de la Seguridad Vial como un espacio de ciudad que reúne a expertos, tomadores de decisiones y ciudadanía en general, para el intercambio de conocimientos, buenas prácticas e ideas innovadoras que aporten a la construcción una movilidad segura que salve vidas.

Para lograr el objetivo general, las acciones comunicativas se focalizaron en los siguientes objetivos específicos:

- ✓ Generar conciencia y promover buenas prácticas de seguridad vial entre la ciudadanía para reducir los índices de siniestralidad vial en la ciudad.
- ✓ Lograr una cobertura mediática amplia y diversa en medios de comunicación sobre la importancia de una movilidad segura.
- ✓ Posicionar a la SDM como un referente de seguridad vial en la capital, destacando su compromiso en el propósito de salvar vidas en las vías.

Esta estrategia se puso en marcha en septiembre y se mantuvo vigente hasta octubre mediante la divulgación, a través de redes sociales, de contenidos gráficos y audiovisuales enmarcados en las siguientes fases: i. expectativa; ii. convocatoria; iii. cubrimiento, y iv. sostenimiento.

En septiembre se avanzó con las dos primeras fases (expectativa y convocatoria) con la divulgación de 45 contenidos en redes sociales que alcanzaron a casi 98 mil personas. En octubre, se divulgaron 51 contenidos gráficos y audiovisuales enmarcados en las fases de cubrimiento y sostenimiento, que lograron un alcance superior a 109 mil personas.

La XIX Semana de la Seguridad Vial apareció en 30 noticias en medios nacionales y locales, logradas a través de free press, valorizadas en \$421 millones y con un alcance de

11.617.444.

✓ **Estrategia interinstitucional de comunicaciones gravity bike: “Un juego de gravedad, un #AventónFatal”**

Se implementó una estrategia interinstitucional de comunicaciones, en la que participaron entidades distritales como la Secretaría de Gobierno, la Secretaría de Integración Social, la Secretaría de Educación y Transmilenio, y que buscaba alertar sobre los riesgos implícitos de prácticas ilegales, irresponsables y, en muchos casos, fatales, como el Gravity Bike y colgarse de las partes traseras de buses y camiones.

Para lograr el objetivo general, las acciones comunicativas se focalizaron en los siguientes objetivos específicos:

- ✓ Poner en agenda y visibilizar esta práctica como una problemática que debe ser atendida de forma prioritaria.
- ✓ Informar sobre los riesgos implícitos en estas prácticas.
- ✓ Generar conciencia en la comunidad educativa sobre las consecuencias fatales de estas prácticas mediante testimonios y datos.
- ✓ Involucrar a las instituciones educativas en la difusión de mensajes preventivos a través de actividades pedagógicas.

Esta estrategia, que se puso en marcha en septiembre, contó con la divulgación de 7 contenidos pedagógicos y de cubrimiento de actividades en colegios que lograron un alcance de 14.658 personas.

Campañas de seguridad vial: “El exceso de velocidad mata. Respeta el límite” 2024 y 2025

✓ **Campaña “El exceso de velocidad mata, respeta el límite” Fase 1 - 2024**

En esta campaña el Dr. Juan Manuel Martínez, cirujano de trauma y emergencia, explica por qué la tecnología y los controles en vía son importantes para salvar vidas, ya que, a diario, ve morir personas en su sala de cirugía debido al exceso de velocidad. Esta campaña de cambio de comportamiento ‘No somos una cifra, respeta el límite’ busca aumentar la percepción de riesgo de los conductores frente al exceso de velocidad y los invita a respetar el límite establecido.

✓ **Alcance de la campaña en medios pagos:**

- ✓ Tres oleadas de pauta: 13 al 24 de diciembre de 2024; 13 de enero al 14 de febrero de 2025; 3 de abril al 16 de mayo de 2025
- ✓ Presencia en: radio, digital, vallas, eucoles, pasacalles, TV Nacional y local.
- ✓ Eucoles: 3.308.599 personas alcanzadas
- ✓ Radio: 3.831.820 personas alcanzadas

- ✓ Vallas: 3.372.808 personas alcanzadas
- ✓ Tv Nacional: 3.743.342 personas alcanzadas
- ✓ Tv local: 884.790 personas alcanzadas
- ✓ Digital (Instagram, Facebook): 6.274.389 personas alcanzadas
- ✓ Digital (X): 1.738.170 personas alcanzadas
- ✓ Digital (diferentes portales web): 890.027 personas alcanzadas
- ✓ Youtube: 1.111.401 personas alcanzadas

✓ **Campaña “El exceso de velocidad mata, respeta el límite” 2025.**

En octubre se lanzó la campaña de seguridad vial “El exceso de velocidad mata. Respeta el límite”, orientada a sensibilizar a los conductores, especialmente motociclistas, quienes concentran la mayor proporción de víctimas fatales en Bogotá, sobre los riesgos del exceso de velocidad y el propósito preventivo de los controles en vía: proteger la vida, bajo el principio de que ninguna muerte en el tránsito es aceptable ni inevitable. En 2025, la campaña dio continuidad al mensaje desde la voz de un agente civil de tránsito, reforzando que el exceso de velocidad es el principal factor de riesgo y que la presencia institucional busca prevenir siniestros graves y salvar vidas mediante el respeto a los límites seguros de velocidad.

✓ **Alcance de la campaña en medios pagos:**

- ✓ Una oleada de pauta: 20 de octubre al 19 de diciembre
- ✓ Radio masiva: 1.230 salidas, 1.545.024 personas alcanzadas
- ✓ Radio alternativa: 401 salidas, 24.400 personas alcanzadas
- ✓ Televisión nacional: 120 salidas, 3.014.282 personas alcanzadas
- ✓ Televisión local: 39 salidas, 831.936 personas alcanzadas
- ✓ Cine: 118 salidas, 1.708.440 personas alcanzadas
- ✓ Paraderos (Eucoles): 325 salidas, 2.164.024 personas alcanzadas
- ✓ Vallas: 10 salidas, 1.946.136 personas alcanzadas
- ✓ Anuncios en Meta: 5.994.980 personas alcanzadas
- ✓ YouTube: 2.079.847 visualizaciones, 1.095.882 personas alcanzadas
- ✓ X: 399.489 visualizaciones, 655.300 personas alcanzadas
- ✓ TikTok: 277.704 visualizaciones, 5.336.612 personas alcanzadas
- ✓ Programmatic (banners en páginas web): 1.033.368 personas alcanzadas, 46.178 clics
- ✓ Programmatic (anuncios de audio): 401.404 impresiones, 5.540 clics
- ✓ Digital out of home (DOOH): 1.030.329 impresiones
- ✓ Spotify: 202.914 personas alcanzadas

La evaluación post campaña de seguridad vial del 2025, que se realiza en alianza con la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial y su aliado en comunicaciones Vital Strategies, está en proceso de elaboración.

Desde su lanzamiento y hasta diciembre, esta campaña se divulgó en redes sociales a través de 47 publicaciones que lograron un alcance superior a las 485 mil personas. En YouTube, desde su publicación, el 30 de septiembre de 2025, el video ha recibido 2.179.111 vistas y ha logrado un alcance de 2.872

El lanzamiento de la campaña 2025 fue registrado en 16 noticias en medios nacionales y locales, logradas a través de free press, y valorizadas en \$ 92.5 millones.

Esta campaña fue desarrollada con el apoyo de Vital Strategies a través de la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial.

✓ Campaña de prevención vial Plan Navidad

Con el objetivo de hacer un llamado a la adopción de comportamientos responsables en las vías y a proteger la vida durante la temporada decembrina, se diseñó una parrilla con mensajes de prevención vial, dirigidos a cada uno de los actores viales, pero con un foco especial en conductores de carros y motos.

Estos mensajes, se diseñaron bajo el lema ‘En esta Navidad, ¡dale el paso a la vida! y, en términos generales, invitaban a no exceder la velocidad, no conducir si se ha consumido alcohol, respetar las normas y cuidar a todos aquellos con quienes se comparten las vías. En total, se divulgaron 50 contenidos que lograron alcanzar a más de un millón y medio de personas.

Tabla 5. Campañas de prevención vial fechas especiales y coyuntura

Mes	Festividad o coyuntura	Impacto
Febrero	San Valentín	2 publicaciones y 3.498 personas alcanzadas
	Día sin carro y sin moto	7 publicaciones y 28.979 personas alcanzadas
Abril	Semana Santa	13 publicaciones y 18 mil personas alcanzadas
Mayo	Día de la Madre	15 publicaciones y 24 mil personas alcanzadas
Septiembre	Amor y Amistad	13 publicaciones y 17 mil personas alcanzadas
Octubre	Halloween	24 publicaciones y 76 mil personas alcanzadas
	Conducción en estado de embriaguez	5 publicaciones y 179 mil personas alcanzadas

Fuente: Elaboración propia

✓ **Campañas de prevención vial puentes festivos**

Previo a cada puente festivo, se publicaron contenidos con llamados de prevención vial, exponiendo el incremento de los factores de riesgo en las vías durante las temporadas de entrada y salida masiva de la ciudad y con mensajes de corresponsabilidad para la protección de la vida en las vías.

✓ **XIX Semana De La Seguridad Vial**

La Semana de la Seguridad Vial se implementa de manera anual en cumplimiento de los Acuerdos Distritales 315 de 2008 y 550 de 2014. Para el 2025, se desarrolló la versión XIX con dos objetivos. El primero fue visibilizar y posicionar la estrategia distrital de seguridad vial como un conjunto de acciones concretas, efectivas, basadas en evidencia y orientadas a salvaguardar la vida de los usuarios más vulnerables de las vías, el segundo objetivo fue motivar el compromiso colectivo por el respeto a la vida en las vías, demostrando que las medidas implementadas no solo responden a una demanda ciudadana, sino que también cuentan con el respaldo de evidencias técnicas y el respaldo de mejores prácticas internacionales.

Por lo anterior, la XIX Semana de la Seguridad Vial contó con eventos desarrollados entre el 1 y el 4 de octubre del 2025 dirigidos a todos los actores viales y a diversos públicos como: ciudadanía en general, niños, niñas y jóvenes, sector académico y sector empresarial. Todos los eventos se organizaron bajo el lema 'Proteger Tu Vida nos Mueve', destacando la cercanía, el compromiso ciudadano y el valor de las acciones colectivas. La programación de la Semana giró en torno a tres ejes fundamentales:

- ✓ En la calle: resaltó la importancia de intervenir el espacio público con infraestructura segura y acciones pedagógicas que protejan la vida de todas las personas.
- ✓ A toda hora: enfocó la atención en la labor de salvar vidas tanto de día como de noche, mediante la priorización del control y la presencia institucional.
- ✓ Con la gente: ubicó en el centro a la ciudadanía, reconociendo el poder de la comunicación, la participación y la escucha activa como herramientas clave para avanzar hacia una movilidad más segura.

Todo lo anterior se desarrolló mediante 15 eventos en los que se contó con la participación de 20 expertos en seguridad vial a nivel local e internacional, lo que permitió conocer experiencias y prácticas que nutren el conocimiento local sobre acciones y estrategias en seguridad vial. De igual forma, también se logró la participación de cerca de 2000 personas en los eventos desarrollados, en los cuales se brindaron conocimientos sobre seguridad vial, se dio a conocer las implementaciones que realiza la Secretaría Distrital de Movilidad para proteger vidas en las vías y, se invitó a compartir el compromiso de la corresponsabilidad en la vía.

Finalmente, la presencia de los contenidos de la Semana también se logró en redes sociales, logrando un alcance de 96.744 en redes sociales.

✓ **Comisión Intersectorial De Seguridad Vial (Cisv) Y Plan Distrital De Seguridad Vial (PDSV)**

La Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, creada mediante el Decreto Distrital 185 de 2012, adicionado por el Decreto Distrital 594 de 2015 y modificado y adicionado por el Decreto Distrital 444 de 2021, establece que dicha instancia se reunirá de manera ordinaria con periodicidad trimestral y, de forma extraordinaria, en cualquier momento, previa convocatoria y con la presencia del presidente o su delegado. En cumplimiento de lo anterior, durante la vigencia 2025 la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial fue convocada y sesionó en cuatro (4) sesiones ordinarias. Adicionalmente, la Comisión sesionó de manera extraordinaria en dos (2) oportunidades durante la misma vigencia.

Durante el desarrollo de las sesiones ordinarias se contó con la participación de los integrantes e invitados permanentes que conforman la Comisión, permitiendo así el seguimiento y cumplimiento del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023 - 2032 - PDSV. En este sentido, en el marco de la Comisión y como parte del seguimiento al PDSV, fueron presentados los resultados de la medición de los indicadores definidos en el Documento Técnico de Soporte del Plan, los cuales se encuentran establecidos por eje e incluyen cinco (5) indicadores transversales asociados a las metas generales del Plan. Esta medición comprendió los meses de noviembre y diciembre de 2023, así como el año corrido 2024, y fue adelantada durante el primer bimestre de 2025.

De igual forma, en 2025 fueron presentados tres (3) reportes trimestrales correspondientes a la ejecución del Plan de Acción del PDSV para dicha vigencia. Este ejercicio contó con la participación de los responsables de las actividades definidas en el Plan de Acción, quienes realizaron el respectivo reporte, junto con sus evidencias, en las fechas establecidas por la Comisión. Dichos reportes fueron aprobados en las sesiones ordinarias y se encuentran publicados en la página oficial de la entidad, disponibles para consulta en el siguiente enlace:

<https://www.movilidadbogota.gov.co/comision-intersectorial-de-seguridad-vial>.

Así mismo, como parte del seguimiento al cumplimiento del PDSV, durante las sesiones ordinarias de la Comisión se presentaron los resultados de las mesas de trabajo establecidas en el Decreto Distrital 185 de 2012, modificado por el Decreto Distrital 444 de 2021. Estos resultados fueron aprobados por los integrantes de la Comisión y hacen parte integral de las actas correspondientes a cada sesión, las cuales se encuentran debidamente publicadas. Finalmente, durante la vigencia se presentó la actualización del proceso de modificación del Decreto Distrital 185 de 2012, adicionado por el Decreto Distrital 594 de 2015 y modificado y adicionado por el Decreto Distrital 444 de 2021,

modificación que fue aprobada por los integrantes de la Comisión en el transcurso de la sesión.

Como parte del desarrollo de las sesiones ordinarias de la Comisión, se presentaron las cifras preliminares de siniestralidad con corte a la fecha de realización de cada sesión, así como la socialización de los lineamientos técnicos relacionados con la identificación de ubicaciones críticas por siniestralidad, resaltos parabólicos y pompeyanos, auditorías e inspecciones en seguridad vial, operación del transporte público, cultura ciudadana, transporte de carga y operación de las zonas de cargue y descargue. De igual manera, se socializó el proceso de actualización de la Directiva 001 de 2022.

Por su parte, las sesiones extraordinarias de la Comisión se llevaron a cabo de manera virtual y contaron con la participación de los integrantes, invitados permanentes y/o sus delegados. Estas sesiones fueron convocadas para abordar temas específicos. En la primera de ellas se socializó el contenido del Acuerdo 947 de 2024, con el fin de identificar las entidades que dan cumplimiento a este a través de las acciones desarrolladas en el marco del Plan de Acción del PDSV, así como para formular recomendaciones orientadas al mejoramiento del reporte de las actividades que dan cumplimiento a las disposiciones del mencionado Acuerdo. La segunda sesión extraordinaria tuvo como tema central la presentación y posterior aprobación del Plan de Acción del PDSV para la vigencia 2026, el cual fue consolidado a partir de la realización de un taller de construcción conjunta con las entidades responsables de las actividades y un posterior trabajo asincrónico.

✓ **Red De Seguridad Vial**

Durante la vigencia 2025 se desarrollaron diez talleres pedagógicos de modalidad virtual, con una asistencia aproximada de entre 300 y 600 participantes por sesión. Las temáticas estuvieron orientadas a la Seguridad Vial, abordando asuntos de interés estratégico tanto para la entidad como para la ciudad, entre ellos: factores de riesgo asociados a vehículos de carga, introducción a la seguridad vial y buenas prácticas de comunicación, gestión de las emociones en la movilidad, impacto de los ciclos circadianos en la conducción y planes de gestión de velocidad, entre otros.

De manera complementaria, se emitieron 11 boletines informativos, evidenciando en el último de ellos el cierre del año con un total de 2.241 empresas vinculadas a la Red de Seguridad Vial y resaltando los principales indicadores y avances en esta materia. Así mismo, se llevaron a cabo los Reconocimientos en Seguridad Vial 2025, ampliando la convocatoria a Colectivos Ciudadanos, lo que permitió la incorporación de nuevos actores a la Red, como clubes de motociclistas, ciclismo y peatones. Esta iniciativa contó con la inscripción de 166 organizaciones, de las cuales 66 fueron reconocidas, incluyendo aquellas vinculadas a los Planes Padrinos. Finalmente, se habilitó el proceso de inscripción al Plan Padrino 2026, una de las estrategias de mayor acogida por parte de las empresas,

cuya consolidación se realiza entre los meses de diciembre y enero, con el propósito de iniciar su ejecución en febrero de 2026.

✓ **Mesa Académica Por La Movilidad**

La Mesa Académica por la Movilidad es un espacio articulado desde la Oficina de Seguridad Vial, con el propósito de dar cumplimiento al principio de entender la seguridad vial como una responsabilidad compartida entre los diferentes actores, incluida la academia, principio consignado en el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023–2032 - PDSV. Durante la vigencia 2025 se mantuvieron los canales de comunicación con universidades y grupos de investigación, con el fin de fortalecer técnicamente las investigaciones en materia de movilidad y, particularmente, de seguridad vial, promoviendo que estas sean abordadas bajo el enfoque de Visión Cero y el enfoque del Sistema Seguro.

Durante el año se contó con la participación de investigadores e investigadoras de universidades y centros de pensamiento como la Universidad de los Andes, la Pontificia Universidad Javeriana, la Universidad Nacional de Colombia, la Fundación Universitaria Cafam, Despacio, la Liga Contra la Violencia Vial, el World Resources Institute (WRI), entre otros. Estas participaciones permitieron abordar la seguridad vial desde un enfoque multidisciplinario, incorporando perspectivas provenientes de programas como ingeniería industrial, economía, medicina, entre otros. De igual forma, las sesiones contaron con la participación de equipos de las diferentes dependencias de la entidad.

A lo largo del año se realizaron seis (6) sesiones de la Mesa Académica por la Movilidad, combinando encuentros desarrollados en las instalaciones de la Secretaría Distrital de Movilidad y de la Universidad Nacional de Colombia. En estas sesiones se abordaron temas de investigación tales como: análisis espacial de siniestros viales; seguridad de motociclistas e infraestructura vial urbana; sistemas de detección de puntos ciegos; multas fijas y disuasión; creación de normatividad en el país para la micromovilidad de pasajeros y carga; revitalización de corredores viales; desarrollo de prototipos de vehículos seguros para la recolección de residuos sólidos; análisis costo-beneficio para la adquisición de vehículos equipados con sistemas de seguridad enfocados en la reducción de riesgos para usuarios vulnerables; factores que afectan la severidad de los siniestros viales; e infraestructura para bicicletas en la ciudad, entre otros. Por parte de la entidad, se presentaron los lineamientos técnicos en materia de seguridad vial, los resultados de los estudios de límites de velocidad, así como la metodología de Potencial de Vidas Salvadas y Potencial de Heridos Reducidos.

La realización de estos espacios y los resultados de las discusiones desarrolladas en el marco de las sesiones permitieron escuchar e incorporar algunos de los hallazgos de estas investigaciones en la implementación de acciones en seguridad vial promovidas por la

entidad, así como recibir retroalimentación técnica sobre las acciones que venía adelantando la Oficina de Seguridad Vial.

Adicionalmente, durante el año se adelantó un trabajo de articulación con universidades orientado a posicionar una nueva agenda de investigaciones que respondiera a intereses puntuales de la entidad. En este sentido, se avanzó en diálogos con la Universidad del Rosario y la Universidad Externado de Colombia para la puesta en marcha de la estrategia de proyectos capstone, modalidad de opción de grado dirigida a estudiantes de pregrado y posgrado de programas como Gestión y Desarrollo Urbanos, Finanzas, Gobierno y Relaciones Internacionales, con el fin de desarrollar investigaciones conjuntas.

En el caso de la Universidad del Rosario, a partir del mes de enero de 2026 se llevará a cabo, durante un periodo de cuatro (4) meses, una investigación sobre la siniestralidad vial en Bogotá y su relación con el acceso a oportunidades, la cual estará a cargo de estudiantes de pregrado de los programas de Gestión y Desarrollo Urbanos y Ciencia Política. Por su parte, con la Universidad Externado de Colombia, durante la vigencia 2026 se definirá la fecha de inicio y la duración de una investigación orientada al análisis del modelo de gobernanza para el control de la embriaguez no alcohólica en la ciudad, a cargo de estudiantes de la Maestría en Gobierno y Relaciones Internacionales.

El desarrollo de este trabajo conjunto ha permitido la consolidación de una red de apoyo a las iniciativas de seguridad vial que se implementan en Bogotá, así como la generación de un contexto favorable y nuevas líneas de investigación que contribuyen a fortalecer la sinergia entre el sector público y la academia.

✓ **Cooperación Internacional - Iniciativa Global Para La Seguridad Vial De Bloomberg Philanthropies (BIGRS)**

En 2025, la Oficina de Seguridad Vial continuó con el liderazgo técnico para el acompañamiento de la Iniciativa Global para la Seguridad Vial de Bloomberg Philanthropies (BIGRS). Durante este año, la Oficina de Seguridad Vial coordinó el acompañamiento de BIGRS para el apoyo técnico en distintas necesidades que se identificaron para el año y que se agruparon en los siguientes ejes de trabajo: gestión de la velocidad, infraestructura, cumplimiento de normas, gestión del conocimiento y comunicaciones.

Dentro de todo el apoyo técnico que se brindó en 2025, se destacan el acompañamiento a las siguientes actividades:

- ✓ **Estudio de Límites de Velocidad:** La cooperación brindó apoyo en análisis de límites de velocidad a nivel mundial con la aportación de estudios de caso de referencia.
- ✓ **Plan de Gestión de la Velocidad:** durante la formulación de este Plan, BIGRS brindó apoyo en formulación de programas de Gestión de conocimiento e infraestructura.

También aportó en la organización del Toolbox que acompaña el Plan de Gestión de Velocidad y, brindó las bases para el componente del mencionado Plan.

- ✓ **Asistencia técnica para el diseño e implementación de resaltos:** la Iniciativa acompañó la implementación de la medida de resaltos en las ubicaciones críticas priorizadas para el 2025, específicamente se brindó apoyo en el diseño de las intervenciones y en el monitoreo de la medida.
- ✓ **Apoyo en acciones de control:** con el apoyo de BIGRS se ha incorporado la metodología de Potencial de Heridos Reducidos y Potencial de Vidas salvadas para la priorización de acciones en control en vía con enfoque de velocidad, así como para la medición de su impacto de manera bimestral.
- ✓ **Campaña de comunicaciones:** la Iniciativa brindó apoyo en la conceptualización y producción de la campaña “El exceso de Velocidad Mata”, una campaña que tuvo su primera fase desde el 2024 y que, para el 2025 continuó con su fase 2, en la que a través de un agente civil de tránsito, se refuerza el mensaje desde la autoridad y el enfoque preventivo de los controles en vía; esta fase se encuentra en evaluación.

Finalmente, se resalta la postulación al ‘Reto Global de Velocidades de Seguridad de Bloomberg Philanthropies’, la cual tuvo como resultado el reconocimiento de Bogotá como una de las dos ciudades ganadoras de la categoría Oro. Este galardón reconoce los esfuerzos de los gobiernos locales a nivel global para mejorar la seguridad vial por medio de estrategias de gestión de velocidad.

✓ **Diálogos por la Seguridad Vial de Motociclistas**

Durante el 2025 se realizaron cinco (5) reuniones con ciudadanos representantes de clubes y/o organizaciones de motociclistas que de manera voluntaria asistieron al espacio para conocer las iniciativas que adelanta la Secretaría para la seguridad vial de este actor vial, así como para proponer nuevas iniciativas en materia de cultura para la movilidad. Algunos de los insumos brindados fueron tenidos en cuenta para el diseño de la actividad denominada “tintatón” y para la categoría de colectivos ciudadanos de los reconocimientos de la Red de Seguridad Vial.

4.2 Recuperar la Autoridad

✓ **Estrategia del mal parqueo**

El mal parqueo es una de las principales causas de afectación a la movilidad, la seguridad vial y el uso adecuado del espacio público en Bogotá. La ocupación indebida de carriles, andenes, ciclorrutas y zonas de seguridad genera congestión, incrementa los riesgos de siniestros viales y afecta la circulación del transporte público, peatones.

Por esta razón, durante 2025 la Secretaría Distrital de Movilidad priorizó el control al mal parqueo como un proyecto estratégico de la línea de autoridad, articulando control efectivo, pedagogía, comunicaciones, infraestructura, análisis de datos y acciones focalizadas en corredores críticos y zonas con alta denuncia ciudadana.

Durante 2025, la Campaña de Mal Parqueo alcanzó una cobertura distrital, con intervenciones en 19 localidades y énfasis en 21 corredores viales arteriales, entre ellos Autopista Norte, NQS, Carrera Séptima, Calle 26, Calle 80, Avenida Caracas y Avenida Boyacá entre otros.

Para la parte de pedagogía en vía se tuvieron los siguientes resultados a corte noviembre:

- ✓ 602 jornadas de cultura y control en vía a corte
- ✓ 47.989 vehículos intervenidos con acciones pedagógicas.
- ✓ 25.510 vehículos movilizados, permitiendo la recuperación efectiva del espacio público en un 53 % durante las intervenciones

En cuanto a las acciones de control en vía se tuvieron los siguientes resultados:

- ✓ 16.761 órdenes de comparendo por infracción C02 en Zonas de Parqueo Pago (ZPP) con corte a noviembre.
- ✓ 4.228 vehículos inmovilizados por esta conducta.
- ✓ Entre enero y diciembre de 2025 se registraron 111.513 comparendos por mal parqueo, combinando notificación en vía y no notificada
- ✓ La imposición del segundo semestre alcanzó el 137 % de la del primer semestre, evidenciando mayor capacidad operativa y focalización.

El análisis de datos cruzados entre acciones pedagógicas, comparendos y uso de ZPP muestra impactos claros en el comportamiento:

- ✓ Las intervenciones con comparendo generan un incremento promedio cercano al 21 % en el uso esperado de ZPP, indicador de buen parqueo.
- ✓ Las acciones de cultura en vía muestran incrementos promedio del 15,4 % en el uso de ZPP.
- ✓ La combinación de pedagogía y control potencia los resultados y mejora la sostenibilidad del buen parqueo en el tiempo

La estrategia estuvo acompañada de una fuerte presencia comunicacional:

- ✓ Más de 400 apariciones en medios de comunicación y 714 publicaciones en redes sociales.
- ✓ Incremento progresivo de la participación ciudadana, alcanzando más de 150 solicitudes de control semanales a través de redes sociales.
- ✓ Posicionamiento del mal parqueo como un problema público que afecta la movilidad y la seguridad vial, así como de la Secretaría Distrital de Movilidad como autoridad en vía.

Aprendizajes clave:

- ✓ El mal parqueo es un fenómeno estructural asociado a hábitos, no solo a desconocimiento.
- ✓ El control consistente genera mejores resultados cuando se mantiene en el tiempo.
- ✓ La pedagogía es efectiva, pero alcanza su mayor impacto cuando se complementa con sanción.

Retos hacia adelante:

- ✓ Sostener la presencia institucional en los corredores priorizados.
- ✓ Fortalecer la articulación con infraestructura (zonas de cargue y descargue, señalización).
- ✓ Profundizar el uso de datos y denuncias ciudadanas para una focalización aún más precisa.

Eficiencia del Sistema de Movilidad

✓ Tecnología para el Sistema Inteligente de Transporte

Durante la vigencia 2025, la Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte (DGTCTT) avanzó en la consolidación, modernización y continuidad operativa del Sistema Inteligente de Transporte (SIT), garantizando la gestión, el monitoreo y el control del tránsito y transporte en la ciudad, a partir de la ejecución de los Anexos Derivados suscritos en el marco del Convenio Interadministrativo No. 2021-2237.

- ✓ En este periodo se fortaleció la implementación de nuevas tecnologías en vía, orientadas a que los dispositivos instalados cumplan integralmente funciones de toma de información, gestión y control, asegurando su integración con las plataformas institucionales y su alineación con las necesidades operativas de la movilidad.
- ✓ Principales logros alcanzados
- ✓ Ejecución de los Anexos Derivados que aseguraron la operación, mantenimiento, actualización y expansión de los componentes del SIT, incluyendo el Centro de Gestión de Tránsito (CGT), el Sistema de Detección Electrónica de Infracciones (DEI) y la infraestructura de comunicaciones.
- ✓ Actualización y modernización de la plataforma tecnológica del DEI, incorporando desarrollos en software, mejoras en los dispositivos de fotodetección y la autorización y renovación de puntos de fotodetección ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial conforme al marco normativo vigente.

- ✓ Implementación de paneles informativos de velocidad, como una nueva tecnología nuevo componente del SIT orientado al control pedagógico y preventivo, introduciendo en la ciudad una tecnología enfocada en la educación vial y la sensibilización del conductor en tiempo real, complementaria a los mecanismos de fiscalización y sanción.
- ✓ Implementación de nuevos dispositivos en vía y aprovechamiento de infraestructura existente para la protección de carriles preferenciales del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), en cumplimiento del artículo 181 del Plan Nacional de Desarrollo.
- ✓ Modernización del Centro de Gestión de Tránsito, mediante la actualización del sistema de visualización y videovigilancia, la renovación de estaciones de trabajo, el fortalecimiento de los sistemas de respaldo energético para operación 24/7 y la renovación de los equipos core de red (switch core), garantizando mayor capacidad, estabilidad y redundancia en la transmisión de información.
- ✓ Fortalecimiento de la infraestructura de comunicaciones, mejorando la capacidad y cobertura de las redes que interconectan los dispositivos en vía con el CGT y las plataformas institucionales.

En conjunto, estos avances consolidaron un SIT más integrado, escalable y robusto, capaz de soportar la incorporación progresiva de nuevas tecnologías y de fortalecer la gestión, el control y la seguridad vial en la ciudad.

✓ **Gestión y control en vía**

Durante la vigencia 2025, el Grupo Guía fortaleció significativamente su presencia operativa al realizar 83.701 jornadas de gestión en vía, lo que representa un incremento sustancial frente a las 45.768 jornadas ejecutadas en 2024. Este despliegue se distribuyó en líneas estratégicas, destacándose la Gestión Temporal de Tránsito con 60.931 intervenciones y el control de PMT de Obras Públicas con 9.323 jornadas. Así mismo, la operatividad abarcó la atención a usuarios no motorizados (8.246), emergencias (2.260), eventos y manifestaciones (1.979), apoyos institucionales (707) y pedagogías para la seguridad vial (255). Es de resaltar la capacidad de respuesta de la Entidad en la infraestructura estratégica del Distrito, mediante el soporte a 76 PMT de emergencia y la ejecución de 9.575 jornadas de gestión en puntos de obra.

✓ **Centro de Gestión del Tránsito**

Desde el Centro de Gestión de Tránsito en el 2025 se han atendido 139.058 incidentes, dentro de los encuentros siniestros viales, manifestaciones y eventos controlados. A continuación, se muestra la distribución de incidentes por tipología que se han atendido.

Tabla 6. Distribución de incidentes por tipología que se han atendido

TIPO DE INCIDENTE	TOTALES
Choque simple	49.883
Choque con lesionado	44.972
Autolesionado	15.113
Atropello	9.714
Varado	4.623
Choque con objeto fijo	2.475
Falla semafórica	2.387
Caída de objetos en vía (árbol, cables, otros)	1.677
Choque objeto fijo con lesionado	1.529
Caída de ocupante	1.470
Manifestación	950
Inundación / espejo de agua	849
Vehículo mal estacionado	534
Daño en pavimento	496
Fallecido hospitalario	492
Sustancia química en vía (aceite, ACPM, otros)	416
Volcamiento	290
Aprisionamiento	206
Volcamiento con lesionado	188
Cierre evento controlado	127
Caída de carga	114
Maniobras peligrosas	93
Fatalidad sin siniestro (901 / 953)	89
Incendio vehicular	76
Explosión	70
Incendio estructural	67
Material sólido en vía (arena, grava, otros)	54
Fenómeno de remoción en masa	52
Fallecido en vía (980)	30
Incendio forestal	22
Total	139.058

Fuente: Elaboración propia estadística Centro de Gestión de Tránsito

✓ Programa de Niñas y Niños Primero

Durante la vigencia se consolidaron avances en los proyectos de movilidad escolar segura desde la Secretaría Distrital de Movilidad. **Guardacaminos** amplió su alcance a 35 colegios, beneficiando a 31.492 estudiantes; **Ciempién** operó 57 rutas en 35 instituciones,

con 525.192 viajes y 3.323 beneficiarios, además de abrir tres caminos seguros en Tunjuelito, Kennedy y Usaquén, cumpliendo oportunamente las metas previstas en 9 localidades. Por su parte, Al Colegio en Bici y Biciparceros fortalecieron 133 rutas en 92 colegios, alcanzando 1.360.431 viajes y 9.082 beneficiarios en 15 localidades, con una destacada participación en cicloexpediciones y la ampliación de cobertura mediante la ruta rural Mochuelo. En conjunto, estos logros reflejan un impacto integral en seguridad vial, inclusión y articulación institucional, al tiempo que potencian la motivación de voluntarios, estudiantes y familias, consolidando una cultura de movilidad segura y participativa.

Recorridos de Administración Vial

La Subdirección de Gestión en Vía a través del equipo de profesionales encargados de corredores desarrolla los Recorridos de Administración Vial en los 21 corredores priorizados y otros corredores principales no priorizados. Durante el año 2025 se registraron 4479 hallazgos, de los cuales fueron priorizados 1.300 (de mayor impacto) y atendidos por la Entidad 475 hallazgos.

Estos hallazgos se recolectan en un aplicativo de manera georeferenciada, además de clasificarse conforme su origen en los componentes de Infraestructura, Urbanismo, señalización y Comportamiento de usuarios, también se clasifican conforme los sectores y las Entidades asociadas a la solución.

Con las diferentes Entidades se han gestionado, a través de comunicaciones oficiales, mesas interinstitucionales y correos electrónicos y con el apoyo de la Secretaría de General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., los hallazgos de mayor impacto, con el fin de mejorar la movilidad y seguridad vial de la ciudad, obteniendo los siguientes reportes a cada entidad:

Instituto de Desarrollo Urbano - IDU 41%; Unidad de Administración Vial - UMV 20%; Unidad Administrativa Especial De Servicios Públicos - UAESP 18%; Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá EAAB 14%; y las demás entre la Alcaldía Local, Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR, Secretaria Distrital de Ambiente - SDA; Empresa de Telefonía de Bogotá D.C.-ETB y Jardín Botánico de Bogotá - JBB.

Tanto las gestiones como las acciones implementadas por cada entidad se dividen en:

- ✓ Acciones de rápida respuesta, como puede ser la restitución de tapas de pozos, restitución de luminarias, las cuales son informadas a cada Entidad encargada y ejecutadas por estas.
- ✓ Acciones de mediano y largo plazo, son informadas a cada Entidad y estas las desarrollan conforme sus planes y programas institucionales.

A continuación, la imagen ilustra el aplicativo, los hallazgos reportados y gestionados, por cada corredor priorizado.

Ilustración 5. Aplicativo de Hallazgos Administración Vial, SGV



Fuente: Subdirección de Gestión en Vía

Ilustración 6: Diagnóstico de Administración Vial

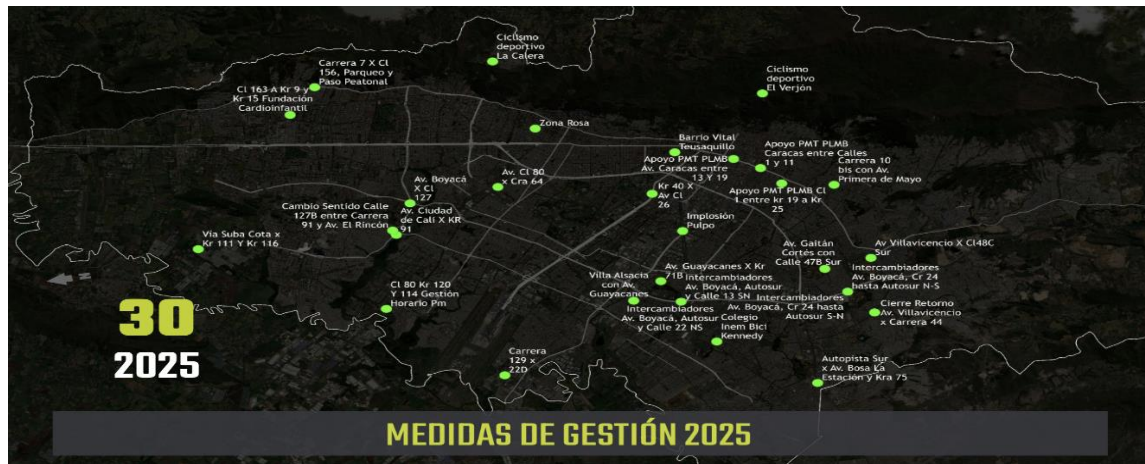


Fuente: Subdirección de Gestión en Vía

✓ Medidas de Gestión

Durante el año 2025 se realizaron 30 medidas de gestión, cuyos resultados se encuentran en el siguiente archivo: [Acciones Gestión Tráfico SGV 2025.pdf](#)

Ilustración 7. Medidas de Gestión implementadas en 2025



Fuente: Subdirección de Gestión en Vía

✓ Seguridad Vial

En lo corrido del año 2025 se desarrolló un total de 13 inspecciones de Seguridad Vial, así mismo se adelantaron otras acciones asociadas a entornos escolares como Recorridos de Administración Vial a 36 instituciones educativas priorizadas por Secretaría de Educación del Distrito para la Vigencia 2025, caravanas de acompañamiento a ciclistas en 3 corredores principales como Autopista Norte, Vía la Calera y Vía Choachí, además de acciones de gestión para el paso seguro de peatones y ciclistas en las principales intersecciones de la ciudad, tal como se evidencia en la siguiente ilustración:

Ilustración 8. Acciones de Seguridad Vial



Fuente: Subdirección de Gestión en Vía

✓ Eventos

Desde el grupo de Eventos se atendieron 658 PMU, con relación a eventos de aglomeraciones, movilizaciones sociales y eventos por emergencias en la ciudad. En el año anterior (2024) se atendieron 590 PMU relacionados a los eventos de la capital. Se continúa armonizando y trabajando de la mano interinstitucionalmente en grandes eventos de ciudad como Grando Fondo UCI, Entierro de Miguel Uribe, Desfile de autos Clásicos y antiguos, Rodadas y Caravanas de Halloween, Ciclovías Nocturnas, Desfile del 20 de Julio, entre otros.

Ilustración 9. Eventos y Manifestaciones 2025



Fuente: Subdirección de Gestión en Vía

✓ Sistema De Semaforización Inteligente

Durante el año 2025, la Subdirección de Semaforización logró consolidar un sistema de atención y mantenimiento para las intersecciones semaforizadas del distrito, mejorando significativamente los procesos de respuesta ante fallas operacionales. Se atendieron más de 100 órdenes de trabajo cerradas, con un tiempo medio de atención de 2 horas y 45 minutos, lo que demuestra eficiencia en la gestión de recursos técnicos y humanos asignados.

Se implementó un protocolo de diagnóstico que permitió clasificar las fallas en categorías operacionales, facilitando la priorización de intervenciones. Las actividades de mantenimiento correctivo en sistemas eléctricos representaron el 45% de las intervenciones, mientras que el mantenimiento preventivo alcanzó el 15% del total de actividades, estableciendo una base para la operación continua de la infraestructura semafórica.

Se implementaron 14 intersecciones nuevas y 45 complementos a las intersecciones semafóricas destacando los proyectos de la cicloinfraestructura de la Carrera 50 (que incluyó la semaforización de la glorieta de la carrera 50 por calle 3) y el proyecto Bici Kennedy, dónde se mejoraron sustancialmente las condiciones de accesibilidad para los usuarios más vulnerables.

En el componente de optimización, se propuso la meta de ajustar o mejorar 66 Zonas Automáticas que cumplió en un 100% y que corresponden a la modificación de más de 500 intersecciones en total.

La coordinación interinstitucional con otras entidades y empresas de servicios públicos mejoró, permitiendo reducir los tiempos de reacción, tiempos de construcción de intervenciones e indisponibilidad del sistema, causados principalmente por variaciones de energía eléctrica o conectividad. Adicionalmente, se identificaron y documentaron las intersecciones de mayor criticidad, facilitando la asignación de recursos prioritarios en los puntos de mayor vulnerabilidad operacional.

4.3 Espacio Público Para La Movilidad Sostenible

En 2025, la Secretaría Distrital de Movilidad avanzó en la planeación e implementación de proyectos que mejoren la calidad, accesibilidad y seguridad del espacio público para la movilidad. Para ello, se avanzó en estrategias de recuperación y mejora de los espacios para el encuentro y la permanencia, la conectividad peatonal y finalmente la organización de los espacios viales destinados al estacionamiento de vehículos.

Estas estrategias contribuyen a la consolidación de una ciudad más inclusiva, segura y sostenible que promueve la igualdad en el disfrute del espacio público para la ciudadanía y se asegura que los servicios ofrecidos en estos cumplan con las garantías, en línea con el **ODS 11 "Ciudades y comunidades sostenibles"**. En particular, aportan a la meta 11.2 que busca proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos para 2030, mejorando la seguridad vial y priorizando a los más vulnerables.

Igualmente, el enfoque en priorizar intervenciones teniendo en cuenta los desplazamientos y equipamientos de cuidado, las dinámicas de movilidad de mujeres y niños, se alinea con el **ODS 10 "Reducción de las desigualdades"**.

✓ Barrios Vitales

Es una estrategia integral para la transformación de entornos construidos y consolidados establecida en el artículo 118 del POT. Busca promover la movilidad sostenible para generar nuevas áreas de espacio público al interior de los barrios, fomentando el encuentro

y la permanencia de vecinos y visitantes mediante intervenciones de infraestructura y urbanismo táctico (intervenciones temporales realizadas con pintura, mobiliario urbano, etc.) para la seguridad de los peatones, organizar la movilidad, fomentar el disfrute de la ciudad y la permanencia de las personas.

A la fecha se han implementado 4 Barrios Vitales en Fase II de urbanismo táctico; San Felipe (agosto, 2022), Bosa Porvenir (septiembre, 2023), San Cristóbal y Las Cruces (diciembre, 2023). En estos cuatro barrios vitales hemos generado cerca de 10.250 m² de nuevo espacio público mediante la intervención de calzadas y la redistribución del perfil vial para habilitar más calles completas que prioricen los modos sostenibles como la caminata y la bicicleta, y que benefician a cerca de 95.000 personas en cuatro sectores estratégicos de la ciudad.

En 2025, de acuerdo con las metas establecidas en el Plan Distrital de Desarrollo, se realizó la proyección de 6 Barrios Vitales en diferentes Unidades de Planeación Local de la ciudad: 1. Teusaquillo, 2 Chapinero, 3. Puente Aranda, 4. Tabora, 5. Suba. 6.Usaquen.

Adicionalmente, se avanzó en las etapas de planeación y diseño del Barrio Vital Teusaquillo, además del piloto de intervención que se realizó en el mes de septiembre. Este proyecto, localizado en una importante zona de Teusaquillo, entre las calles 34 y 39 y las carreras 16 y 19 contará con una extensión aproximada de 11.3 hectáreas y su implementación está prevista en el primer semestre de 2026.

Con la implementación de Barrio Vital Teusaquillo, se busca:

- ✓ Reducir los viajes de paso de vehículos motorizados al interior del barrio
- ✓ Disminuir la velocidad de tránsito al interior del barrio, mejorar las intersecciones y reducir los conflictos entre actores viales para mejorar la seguridad vial
- ✓ Mejorar la calidad del aire.
- ✓ Crear nuevas zonas en calzada para el reverdecimiento, la permanencia o el encuentro.
- ✓ Organizar las actividades logísticas en vía con zonas para carga y descarga
- ✓ Fortalecer otros proyectos enfocados a la movilidad sostenible y el espacio público relacionados con la red de ciclorrutas, el Sistema de Bicicletas Compartidas y las Zonas de Parqueo Pago (ZPP).

Ilustración 10. Piloto para mediciones previas de intervenciones del Barrio Vital Teusaquillo - septiembre 2025



Fuente: Elaboración propia Subdirección de la Bicicleta y el Peatón – SDM

✓ **Estrategia peatonal**

Durante 2025 se formuló la estrategia peatonal en la que se plantearon 5 ejes de trabajo, con el objetivo de consolidar las diferentes acciones y proyectos que tienen incidencia en la movilidad y la planificación con enfoque peatonal, generando mejores condiciones de seguridad vial, acceso al transporte público, mayor conectividad entre los bienes y servicios de la ciudad que atienden principalmente a niños, niñas, mujeres, adultos mayores y personas con discapacidad.

En ese sentido, como parte de la estrategia se avanzó en la formulación de proyectos de circuitos peatonales para establecer conectividad y rutas seguras para el desplazamiento peatonal, identificando recorridos generalmente usados por la ciudadanía para acortar tiempo y distancias.

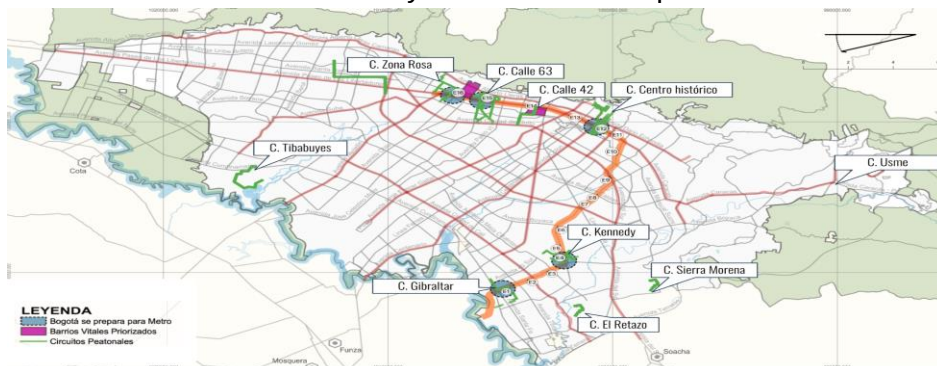
Adicionalmente, como parte de las acciones interinstitucionales para la implementación de la Política Pública del Peatón que busca generar impacto positivo en la población de interés, se desarrolló el proyecto de cooperación internacional brindada por C40 Cities a través del programa de Implementación de Acción Climática Urbana del Reino Unido UCAP CAI. Durante 2025, a través de esta cooperación se apoyó la implementación de dos componentes clave en la política pública:

- ✓ La actualización de metodologías para priorizar intervenciones en la infraestructura peatonal de la ciudad.
- ✓ El desarrollo de una primera batería de indicadores que permitan medir los beneficios de la caminata.

Como resultado, se logró identificar zonas prioritarias en la ciudad para mejorar la conectividad a nivel peatonal y la definición preliminar de los circuitos peatonales a

implementar. De este ejercicio se priorizaron los siguientes proyectos, algunos de los cuales se encuentran en fase de implementación y otros de planeación:

Ilustración 11. Proyectos de circuitos peatonales



Fuente: Elaboración propia Subdirección de la Bicicleta y el Peatón - SDM

Tabla 7. Proyectos de circuitos peatonales

CIRCUITO PEATONAL / Localidad	Vocación	Estado de avance 2025
Sierra Morena / Ciudad Bolívar	Servicios del cuidado / movilidad segura	Documento Técnico de Soporte (DTS) aprobado Implementación semaforización
Zona Rosa / Chapinero	Servicios comerciales y turísticos / movilidad segura	DTS aprobado Inicio implementación urbanismo táctico Cra 13 y Cra 12 con 82
Centro / La Candelaria	Patrimonio y turismo / movilidad segura	DTS aprobado Implementado urbanismo táctico Calle 11 y Calle 12A
PEMP Parque Nacional / Santafé y Chapinero	Patrimonio y turismo / movilidad segura	DTS en elaboración Diseño geométrico preliminar
Tibabuyes / Suba	Servicios del cuidado / movilidad segura	DTS en elaboración Diagnóstico y Formulación
Calle 63 / Chapinero	Servicios del cuidado / acceso transporte masivo	DTS en elaboración Diagnóstico y Formulación
Calle 42 / Teusaquillo	Servicios del cuidado / acceso transporte masivo	Diagnóstico
El Retazo / Bosa	Servicios del cuidado / movilidad segura	Caracterización
Timiza / Kennedy	Servicios del cuidado / acceso transporte masivo	Caracterización
Parque Gibraltar / Bosa	Servicios del cuidado / acceso transporte masivo	Caracterización
PIP Usme /		Caracterización

CIRCUITO PEATONAL /	Vocación	Estado de avance 2025
Localidad		
Usme	Servicios del cuidado / movilidad segura	

Fuente: Elaboración propia Subdirección de la Bicicleta y el Peatón - SDM

Sumado a lo anterior, se generó la “Guía de implementación de la metodología de priorización de circuitos e intervenciones peatonales” en la que se indica el paso a paso para la identificación de proyectos con enfoque peatonal, contribuyendo a fortalecer los procesos de planeación para priorizar la movilidad peatonal en la ciudad y cuya divulgación contó con la participación de diferentes entidades en la ciudad. Como parte de la socialización de este producto se realizó el taller presencial “Metodología para la implementación de intervenciones peatonales”, organizado en colaboración con C40 Cities y Arup, con entidades involucradas en la administración y gestión de la infraestructura de movilidad, logrando su participación en la identificación, clasificación y diseño preliminar de intervenciones que promuevan entornos caminables, seguros e inclusivos desde el ámbito institucional.

Ilustración 12. Taller Metodología de intervenciones peatonales



Fuente: Elaboración propia Subdirección de la Bicicleta y el Peatón - SDM

En cuanto a temáticas de impacto en el comportamiento y reconocimiento del peatón como eje principal de la movilidad, se llevó a cabo la conmemoración del **Día Distrital del Peatón el 09 de noviembre**, que contó con una participación de más de 510 personas que confluyeron en el tramo de la Carrera Séptima, entre calles 36 y 39, frente al Parque Nacional. La Secretaría Distrital de Movilidad lideró actividades pedagógicas, culturales y de participación ciudadana que buscaron visibilizar la importancia de quienes caminan, promover comportamientos seguros en la vía y reafirmar el compromiso de Bogotá con una movilidad activa, accesible y sostenible.

✓ Zonas de Parqueo Pago

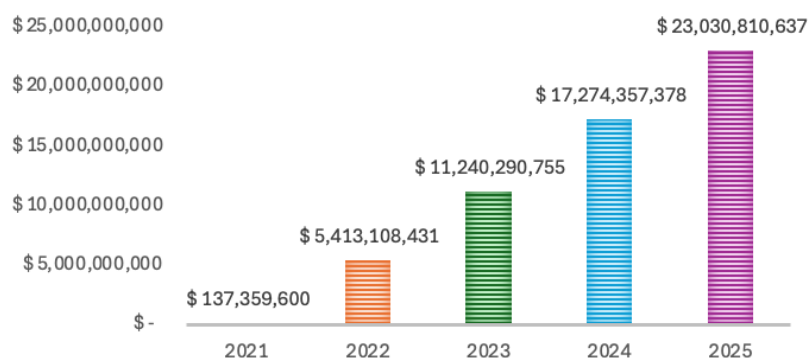
Las Zonas de Parqueo Pago (ZPP) constituyen un instrumento estratégico de gestión del espacio público y de la movilidad urbana, plenamente alineado con los lineamientos y objetivos del Plan Distrital de Desarrollo 2024–2027 “Bogotá Camina Segura”. Este Plan reconoce la necesidad de optimizar el uso del espacio vial, priorizar una movilidad sostenible y segura, y promover un aprovechamiento más eficiente, equitativo y ordenado del espacio público, especialmente en sectores de alta demanda.

En este contexto, el proyecto ZPP se consolida como una herramienta fundamental para ordenar el estacionamiento en vía pública, desincentivar el uso indiscriminado del vehículo particular, mejorar la rotación vehicular y recuperar espacio público para otros modos de transporte y usos urbanos, contribuyendo así a una movilidad más sostenible, organizada, eficiente y a la mejora de la calidad de vida en la ciudad.

En 2025, se destacan los siguientes logros del proyecto ZPP:

- ✓ Se logró la consolidación del sistema en su operación, control y adecuado funcionamiento y recaudo, destacando en particular el repago total de la financiación realizada por la TTSA por 7.730 millones de pesos para la puesta en marcha del proyecto. Teniendo en cuenta que el proyecto ha recaudado un total de 57 mil millones de pesos, durante la vigencia 2025 se recaudó el 40% del total recaudado en la historia del proyecto con 23 mil millones de pesos. Anualmente se puede observar el crecimiento de la siguiente manera:

Gráfico 1. Histórico de recaudo ZPP

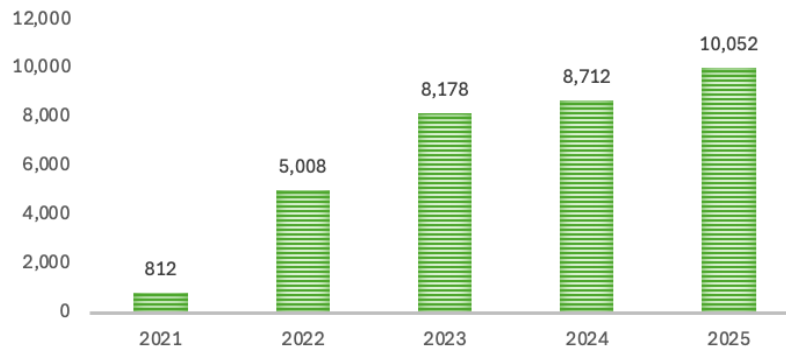


Fuente: Elaboración propia con fuente de datos TTSA. Corte a 31 de diciembre de 2025

Con la habilitación de 143 nuevos segmentos durante la vigencia 2025, para la implementación de aproximadamente 858 cupos nuevos en la ciudad, se alcanzó un total de 10.052 cupos implementados en 17 zonas de la ciudad, lo que ha permitido la

recuperación de aproximadamente 78 km² de espacio público de manera creciente año tras año, así como se muestra a continuación:

Gráfico 2. Histórico de cupos implementados en ZPP



Fuente: Elaboración propia con fuente de datos TTSA. Corte a 31 de diciembre de 2025

El número de cupos presentados es acumulativo año tras año.

- ✓ Se contribuyó al ordenamiento del espacio público y la mejora de la movilidad para todos los actores viales con la implementación de ZPP estratégicas en sectores clave, tales como la Plaza de Mercado del 7 de agosto, la vía paralela al corredor férreo del Norte al oriente de la biblioteca Virgilio Barco (TV 59A entre CL 57 y 59), Tropicalia y el corredor de Movilidad Calle 13.
- ✓ Se logró la reglamentación e implementación del nuevo esquema de tarifas por segmento vial, reconociendo las dinámicas de demanda particulares de cada sector de implementación con un esquema tarifario más flexible.
- ✓ Para incentivar el uso del sistema se implementaron estrategias de mejoras en seguridad, información y control como:
 - ✓ Pilotos para el fortalecimiento del control para evitar el mal parqueo alrededor de las ZPP por medio de envío de mensajes de texto con resultados positivos en el uso del servicio y el recaudo.
 - ✓ Articulación con la compañía corredora de seguros March, con el fin de ofrecer un aseguramiento voluntario a los vehículos que hacen uso de las ZPP.
 - ✓ Alianza con Catastro Bogotá para realizar el mapa de la oferta de ZPP en la plataforma Mapas Bogotá abierta a la ciudadanía.

Por último, en 2025 se estructuró el proyecto ZPP con una visión 2.0 que contiene las siguientes estrategias:

Ilustración 13. Estrategias ZPP 2.0.

ESTRATEGIA ZPP 2.0

1. MAYORES INGRESOS PARA EL FET



- ✓ Incremento en meta de cupos 2026
- ✓ Aumento en los niveles de ocupación ZPP
- ✓ Evaluación de la comisión TTSA

2. MÁS Y MEJOR SEGURIDAD



- ✓ Pólizas de seguro/asistencia para usuarios
- ✓ Cámaras de detección de placas en tramos ZPP
- ✓ Pilotajes con Agentes Civiles y envío de SMS

3. SERVICIO DE CALIDAD



- ✓ Reorganización Operativa equipo TTSA
- ✓ Plan estratégico comunicaciones y cumpleaños ZPP
- ✓ Evaluación resultados y operaciones (SDP)

Fuente: Elaboración propia

✓ Valet Parking

Dentro de sus competencias como entidad gestora de la actividad de valet parking¹, en 2025 la SDM expidió la Resolución 1563387 de 2025², y el protocolo de la actividad³, con el ánimo de organizar la actividad en la ciudad y proteger el espacio público.

En este marco, durante la vigencia, se autorizaron 19 cajones de valet parking en las localidades de Chapinero y Usaquén, logrando 314 metros cuadrados de espacio público organizado para la ciudad.

¹ Consagrada en el artículo 17 del Decreto Distrital 315 de 2024 "Por medio del cual se reglamentan los artículos 147 y 549 del Decreto Distrital 555 de 2021, en lo que tiene que ver con el aprovechamiento económico del espacio público y la explotación económica de la infraestructura pública en el Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones" disponible para consulta: [Decreto Distrital 315 de 2024](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/05-07-2022/resolucion_151742_de_2022.pdf).

² https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/05-07-2022/resolucion_151742_de_2022.pdf

³ https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/05-07-2022/anexo_1_protocolo_res._151742_de_2022.pdf

Ilustración 14. Mapa cajones autorizados 2025



Fuente: Elaboración propia Subdirección de Transporte Privado - SDM

Igualmente se fortaleció la actividad de control conjunto con las alcaldías locales a la actividad irregular de valet parking, recuperando espacio público, mejorando las condiciones de tránsito, logrando incrementar en un 300% los operativos respecto a 2024. La finalidad de establecer las zonas y cajones de valet parking es:

- ✓ Organizar el espacio público.
- ✓ Disminuir el mal parqueo en vía pública.
- ✓ Gestionar el tráfico de la ciudad.
- ✓ Suministrar un servicio regulado en el espacio público.
- ✓ Garantizar la idoneidad y cobertura de la póliza para la operación de vehículos.

4.4 Uso De La Bicicleta

El desarrollo de proyectos y estrategias que incentiven el uso de la bicicleta, como el Sistema de Bicicletas Compartidas, el mantenimiento e implementación de nueva ciclo infraestructura, la implementación de estrategias de promoción, entre otras, aportan directamente al cumplimiento del ODS 11 “Ciudades y comunidades sostenibles”, al promover una movilidad urbana más segura, accesible, incluyente y sostenible. Asimismo, la promoción para el uso de la bicicleta como modo de transporte refuerza el ODS 13 “Acción por el clima”, pues tiene el potencial de mitigar emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes locales, que, de otro modo, serían generados por otros medios de transporte motorizados.

Proyectos como el Sistema de Bicicletas Compartidas, el cual incorpora soluciones incluyentes, como las manocletas, las bicicletas de cajón y las sillas para niños, sumado a los descuentos asociados al SISBEN, y las acciones de apropiación y resignificación del espacio público con enfoque de género, refuerzan el enfoque de equidad social y responden al cumplimiento del ODS 10, “Reducción de las desigualdades”.

El conjunto de proyectos que se describen a continuación no solo amplía las oportunidades de movilidad sostenible para la ciudadanía también generan valor público al fomentar la inclusión, la sostenibilidad y la eficiencia del sistema de transporte, mediante el ahorro de tiempo y mejora en la experiencia diaria de movilidad, impactando positivamente la calidad de vida y el bienestar cotidiano de la ciudadanía.

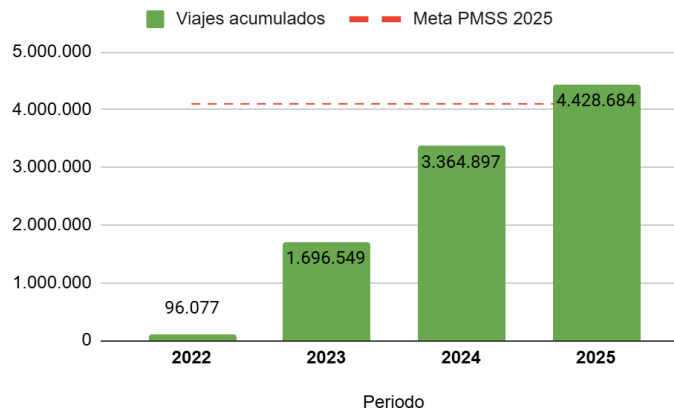
✓ **Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC)**

El Sistema de Bicicletas Compartidas de la ciudad se consolida como una estrategia innovadora de movilidad sostenible, incluyente y de alto impacto social. Cuenta con una oferta de 3.300 bicicletas (1.500 mecánicas, 1.500 pedaleo asistido), 150 manocletas⁴, 150 bicicletas de cajón, 150 sillas para niños y 297 estaciones operando (58 electrificadas y 239 con panel solar)⁵.

Con corte a 31 de diciembre de 2025 el Sistema de Bicicletas Compartidas obtuvo los siguientes logros:

- ✓ Realización de 1.063.787 viajes en el año 2025, para un acumulado de aproximadamente 4,42 millones de viajes desde inicio de operación, superando la meta establecida de 4,1 millones de viajes en el Plan de Movilidad Sostenible y Segura para ese año.

Gráfico 3. Número de viajes acumulados realizados por anualidad SBC



Fuente: Elaboración propia -Subdirección de la Bicicleta y el Peatón / SDM - 2026

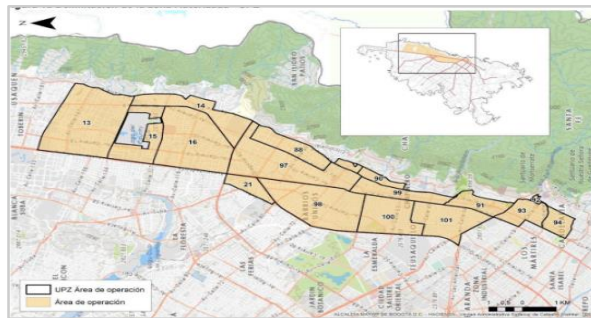
⁴ Accesorio para que las personas que se movilizan en silla de ruedas accedan al sistema.

⁵ Debido a eventos de hurto y/o vandalismo sistemático de los elementos que componen las estaciones se ha visto afectada la disponibilidad de estaciones y bicicletas, por lo cual, como medida temporal, algunas estaciones fueron retiradas entre junio y agosto de 2025 y dieron inicio a su reincorporación progresiva en octubre de 2025, alcanzando a corte del 31 de diciembre un total de 180 estaciones en operación.

- ✓ A través de una modificación contractual, se aprobó la ampliación del área autorizada de operación en 7,8 km² kilómetros cuadrados, alcanzando un polígono total de 34,8 km² que opera en 6 localidades de Bogotá: Chapinero, Teusaquillo, Barrios Unidos, Usaquén, Candelaria y Santa Fe.

Así mismo, mediante la modificación contractual se autorizó el distanciamiento de los paneles de publicidad respecto a las estaciones del sistema, con el fin de fortalecer la sostenibilidad financiera y operativa del Sistema de Bicicletas Compartidas.

Ilustración 15. Distribución sistema de bicicletas compartidas



Fuente: Contrato 2022-63

Frente a los beneficios directos generados durante el año 2025:

- ✓ Se benefició principalmente a usuarios entre 18 y 83 años, siendo el grupo entre 29 y 38 años el más frecuente.
- ✓ Promedio de viajes por día hábil: 3.573 viajes por día.
- ✓ 166 mil usuarios registrados en la aplicación de Tembici.
- ✓ 5.812 viajes realizados con las sillas de niños y niñas en el 2025.
- ✓ 43 planes adquiridos con el beneficio de descuento con el SISBEN durante 2025.
- ✓ Préstamo de 40 bicicletas para realizar viajes en el marco del Día de la Movilidad Sostenible en el año 2025, como parte de la retribución del contratista.
- ✓ Infraestructura de bicicletas (ciclorrutas y ciclo parqueaderos)

Ciclo infraestructura: con la planificación de la conservación y la implementación de nueva ciclo infraestructura se busca afianzar un modelo de movilidad sostenible, donde la bicicleta sea una opción segura, eficiente y atractiva, que promueva la multimodalidad con el transporte público y reduzca la dependencia del vehículo particular. Para ello en 2025 se lograron los siguientes resultados:

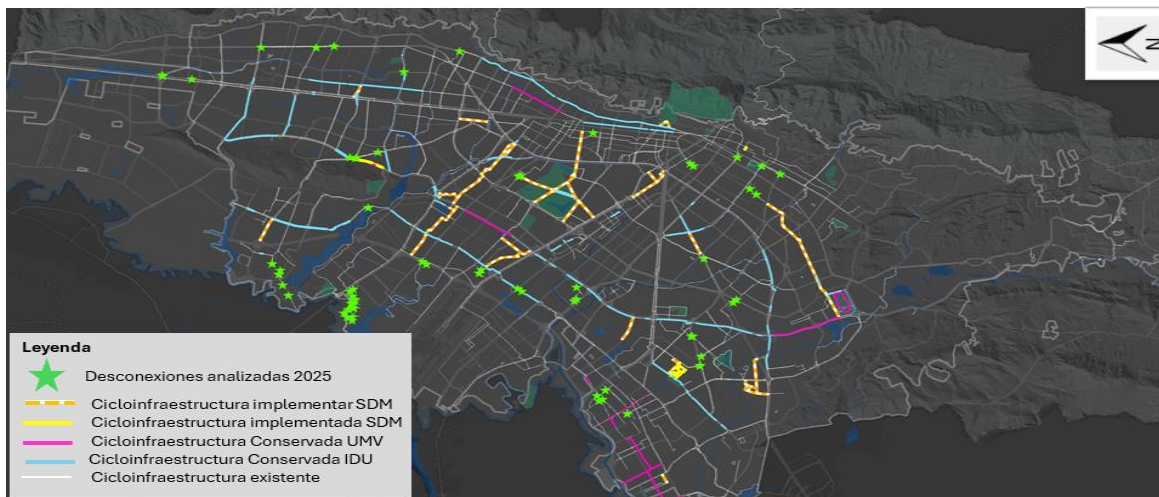
- ✓ Implementación de 3,89 km de nueva ciclo infraestructura que fortalece la conectividad de la red existente, la seguridad y comodidad de los viajes existentes.

Entre los tramos implementados se destaca:

- ✓ Proyecto Mi Barrio Activo Ciudad Kennedy
- ✓ Ciclorruta Av. Boyacá entre la calle 127b bis y la calle 129

- ✓ Puntos de conexión que garantizan la continuidad entre tramos
- ✓ Se priorizaron 20,8 km de nueva ciclo infraestructura para ser implementada durante el 2026; 3,22 km se encuentran diseñados y pendientes para implementación, 17,47 km en proceso de formulación y validación técnica.
- ✓ Se adoptó el documento técnico de soporte para la identificación y priorización de las zonas de oportunidad que servirán como insumo para la planeación de los corredores potenciales de ciclo infraestructura en el Distrito Capital para el periodo 2024 – 2027.
- ✓ Se realizó el diagnóstico del estado de 661 kilómetros de la red de ciclo infraestructura, a partir de un inventario de percepción ciclista aplicado por el Grupo Operativo de Gestión en Vía de la SDM (GOGEV), a través del cual se identificó el estado de la señalización, de la infraestructura, la presencia de obstáculos o invasión del espacio de circulación ciclista, como ventas informales, elementos arbóreos, vehículos mal estacionados, acumulación de basuras, entre otros. A partir de este diagnóstico, y cruzando con volúmenes de ciclistas sobre la red, se realizó una priorización de tramos que requieren mantenimiento. Esta priorización fue articulada con la UMV, IDU y la Subdirección de Señalización para que sea incluida en su ejecución.
- ✓ Se identificaron 209 puntos de desconexión en la red de ciclo infraestructura actual, a través de un análisis espacial. Sobre estos puntos, se caracterizaron y analizaron 68 puntos de desconexión, identificando las soluciones potenciales para cada una e iniciando la articulación con las áreas y entidades correspondientes para la validación, diseño detallado y gestión de soluciones.

Ilustración 16. Red de ciclo infraestructura implementada, proyectada y conservada;
Puntos desconexión analizados



Fuente: SDM-SBP

Ciclo parqueaderos y estacionamientos para vehículos de micromovilidad: esta estrategia busca ofrecer opciones de estacionamientos para bicicletas y vehículos de micromovilidad, fortaleciendo los servicios complementarios de calidad, accesibilidad, confort y seguridad del servicio a la red de ciclo infraestructura. Durante 2025 se tuvieron los siguientes logros:

- ✓ Se fortaleció la Red de Estacionamientos de Micromovilidad, al sumar más de 5.650 cupos en la vigencia 2025, para un total de más de 84.100 cupos para parqueo de bicicletas y otros vehículos de micromovilidad, dentro de los cuales:
 - ✓ Se certificaron 650 cupos de ciclo parqueaderos de carácter intermodal asociados al sistema de transporte público Transmilenio, para un total de más de 8.000 cupos ofertados a la ciudadanía en el Sistema.
 - ✓ Se certificaron más de 5.600 cupos de carácter frecuente o larga estancia con Sellos de Calidad Oro y Plata en la vigencia, para un total de más de 48.750 cupos certificados en la ciudad.
 - ✓ Se inventariaron 56 cupos gratuitos de cicloparqueaderos ubicados en zonas de parqueo pago, los cuales se suman a los más de 51.300 cupos de uso público ubicados en parques, plazas, plazoletas, andenes, bahías, entre otros.
- ✓ Se realizaron reconocimientos al compromiso de los sectores público y privado con la promoción del uso de la bicicleta y Premios Al Trabajo en Bici, se reconocieron 20 organizaciones públicas y/o privadas enmarcados en la Semana de la Bicicleta 2025.
- ✓ Adicionalmente, dentro del esquema tarifario de libertad regulada adoptado en 2025 para el servicio de estacionamiento fuera de vía, se incorporó el Factor por Estrategia Sellos de Calidad de Ciclo-parqueaderos, generando un incentivo del 5% sobre el valor máximo de la tarifa de estacionamiento que pueden cobrar los establecimientos que garantizan un servicio de estacionamiento gratuito y de calidad para vehículos de micromovilidad.
- ✓ Se realizó un piloto de integración modal con la empresa de transporte intermunicipal Transvalvanera en su ruta Bogotá-Chía-Bogotá, la cual prestó el servicio de transporte de bicicleta de manera gratuita en un portabicicleta ubicado en la parte delantera del bus y con capacidad para 3 bicicletas, contribuyendo a posicionar la bicicleta como una opción atractiva para trayectos regionales multimodales.

✓ **Plataforma Registro Bici**

Registro en Bici es una plataforma que ha logrado afianzar la seguridad de los ciclistas y mejorado la cadena de valor del segmento de bicicletas en la ciudad mediante la identificación de este modo de transporte. Gracias a esta herramienta se ha logrado aumentar el número de bicicletas recuperadas por la Policía Nacional y se ha logrado incentivar una comercialización más segura de bicicletas garantizando la adquisición de productos no hurtados.

A continuación, se relacionan los logros obtenidos en el año 2025:

- ✓ Se superó la meta establecida de registros acumulados para el año 2025 (453.240), con un acumulado de 514.060 registros lo que representa el 45,28% de bicicletas registradas del total de bicicletas existentes en la ciudad de acuerdo con la EDM 2023.
- ✓ Solamente en 2025 se logró el registro de 99.936 bicicletas, superando con un 17% en comparación al año anterior la cantidad de registros en la plataforma.
- ✓ Dentro del proceso de socialización de usos y beneficios de la plataforma de registro, se han vinculado a más de 150 establecimientos de comercio de bicicletas tanto nuevas como usadas en 2025, promoviendo su rol como facilitadores para la difusión de la plataforma, además de lograr ampliar el alcance de la plataforma en los municipios de Funza y Soacha.
- ✓ Gracias al registro de bicicletas, mediante la consulta y controles en vía, la Policía Nacional ha recuperado 1.139 bicicletas durante el 2025

✓ **Cooperación internacional para la bicicleta**

Dentro de los logros 2025, se consolidó la agenda de cooperación internacional alrededor de la bicicleta, posicionando a Bogotá como una ciudad de referencia a nivel internacional y fortaleciendo los intercambios con otras ciudades y aliados estratégicos para reforzar las capacidades de la administración.

En el marco de la cooperación con la Ciudad de Copenhague enfocada en fortalecer la intermodalidad y los procesos de mantenimiento de ciclo infraestructura, se resalta lo siguiente:

- ✓ Visitas técnicas y transferencia de conocimiento con el equipo de Copenhague para fortalecer los equipos de trabajo interinstitucional, contando con la participación permanente del IDU, la UMV y Transmilenio.
- ✓ Realización del diagnóstico de todos los ciclos parqueaderos asociados al Sistema Transmilenio a través de la aplicación de las herramientas CiCombi y CPI (Copenhagen Cycle Parking Index) adaptadas al contexto de la ciudad.
- ✓ Caracterización del proceso interinstitucional de mantenimiento de cicloinfraestructura en la ciudad y mejoramiento de la herramienta de diagnóstico para ser aplicada en 2026.
- ✓ Bogotá fue reconocida como ganadora del Premio Earthshot 2025 en la categoría “Clean Our Air” (Limpia Nuestro Aire), el galardón ambiental más prestigioso del mundo. El reconocimiento se enfocó principalmente en los logros de la ciudad por la implementación de las Políticas Públicas de la Bicicleta y el Peatón. Igualmente se destacó el impacto que estas políticas y otros proyectos del sector transporte han tenido sobre el mejoramiento de la calidad del aire en la ciudad.

✓ **Estrategias de promoción del uso de la bicicleta**

El desarrollo de estrategias de promoción de los modos activos, como la caminata y la bicicleta, es clave para aumentar su participación, acelerar la descarbonización del sector transporte y mejorar las condiciones de movilidad urbana. En 2025 se destacan los siguientes logros para visibilizar y promover el uso de la bicicleta:

La XVIII semana de la Bicicleta, celebrada entre el 22 y 28 de septiembre, bajo el eslogan “La Bicicleta nos conecta con Bogotá” logró la participación e impacto de más de 9.000 personas. Se realizaron más de 30 actividades en espacios públicos, parques distritales, Bibliotecas públicas, plazoletas y escenarios privados en 16 localidades de la ciudad. Además contó con la participación de 17 entidades distritales, 10 universidades privadas y distritales, 10 consejos locales, organizaciones sociales, 5 municipios aledaños y la participación especial de la Gobernación de Cundinamarca y el sector económico del 7 de agosto.

- ✓ **Estrategia de Ciclismo deportivo.** Durante el 2025 se inició la ejecución de esta estrategia, donde la SDM lidera diversas acciones en tres corredores deportivos icónicos como lo son el Alto de Patios, el Verjón y la Vuelta a la Sabana. En particular, se realizaron acciones de pedagogía dirigidas a todos los actores viales, y con acompañamiento con unidades motorizadas a ciclistas. Esto se realizó en articulación con otras entidades distritales, como la Secretaría de Seguridad, y regionales como la Gobernación de Cundinamarca.
- ✓ **Estrategia de entrega de estímulos** a través de la Beca En Bogotá Nos Mueve el Respeto implementada en convenio interinstitucional con la Secretaría de Cultura, en 2025 se logró la ejecución exitosa de las propuestas de las 13 agrupaciones ganadoras de la vigencia 2024, las cuales vincularon a diferentes grupos poblacionales en torno a la movilidad en bicicleta y peatonal (Colegios, universidades, ciclistas y peatones en diferentes localidades) y en el segundo semestre, se dió apertura a la convocatoria 2025, diseñada para estimular la participación de la ciudadanía en general, la cual otorgará 6 estímulos a agrupaciones en 3 categorías quienes ejecutarán sus propuestas en 2026.
- ✓ **Estrategia para la intervención, apropiación y resignificación del espacio público con enfoque de género,** a través de intervenciones artísticas, pedagógicas y muralismo se realizaron actividades lideradas por las agrupaciones ganadoras de la beca cultural En Bogotá Nos Mueve el Respeto y por Consejos locales de la bicicleta en articulación interinstitucional. Las intervenciones lograron fortalecer el trabajo de organizaciones lideradas por mujeres ciclistas realizando acciones puntuales para la promoción del uso de la bicicleta en mujeres, promover la movilidad peatonal, visibilizar violencias y enviar mensajes de respeto y apropiación del espacio público. Además, en ocasión de la Conmemoración del Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer - 25N, se realizaron actividades en la calle 10 para sensibilizar

a los participantes sobre la equidad de género e invitarlos a visitar la Exposición “Rodar Juntas” ubicada en el Museo de Bogotá.

✓ **Ascenso Tecnológico Hacia Tecnologías De Cero Y Bajas Emisiones**

En 2025, se avanzó en la implementación de estrategias que permitan disminuir el impacto ambiental generado por el sector transporte a través de la modernización y el ascenso tecnológico de los vehículos motorizados que circulan en la ciudad hacia tecnologías de cero y bajas emisiones, como los vehículos eléctricos e híbridos entre otros. Al reducir las emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, estas estrategias contribuyen al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular los relacionados con salud y bienestar (ODS 3), energía no contaminante (ODS 7), ciudades sostenibles (ODS 11), acción por el clima (ODS 13) y alianzas para el desarrollo sostenible (ODS 17), en coherencia con los compromisos distritales en materia de sostenibilidad ambiental y transición energética.

✓ **Ascenso tecnológico del transporte de carga: FONCARGA**

Según el Plan Estratégico para la Gestión Integral de la Calidad del Aire de Bogotá 2030-Plan Aire, y de acuerdo con el Registro Distrital Automovilístico - RDA, los reportes de los Centros Distritales Automotriz y la información referente a la matriz de origen destino de transporte de carga de 2015 de la Secretaría Distrital de Movilidad, el sector de transporte de carga está compuesto por aproximadamente 67,146 vehículos que circulan por la ciudad. Aunque esta categoría representa una minoría en cuanto al número total de vehículos, es la que más contribuye a la emisión de material particulado. De hecho, según el Inventario Nacional de Emisiones y Absorciones Atmosféricas de Colombia (IDEAM - 2021), el sector transporte representa el 39,14 % del total de las emisiones de efecto invernadero en el país.

Por lo tanto, el sector transporte no solo contribuye a las emisiones de gases de efecto invernadero, sino también impacta negativamente en la calidad del aire en la ciudad. En este marco, Bogotá aprobó en el Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027 la meta 287 de “Implementar 3 acciones para promover la renovación tecnológica de transporte de carga hacia una tecnología de cero y bajas emisiones”, además de fijar metas para el ascenso tecnológico del transporte de carga en la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones.

Como uno de los instrumentos habilitadores para lograr las metas de ascenso tecnológico de la ciudad, se encuentra el Fondo Distrital de Ascenso Tecnológico Foncarga, el cual fue creado en la Ley 2169 de 2021, Ley de acción climática, y posteriormente reglamentado por el Decreto Distrital 203 de 2023. Con este instrumento, se busca promover el ascenso tecnológico de volquetas y del parque automotor que preste el servicio de transporte de carga, y que cuente con peso bruto vehicular igual o inferior a 10.5 toneladas. El objeto del

Fondo Distrital de Ascenso Tecnológico es articular, focalizar, otorgar incentivos reembolsables y no reembolsables, y financiar la ejecución de programas, orientados a la reducción de las emisiones de gases efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos. Además, busca administrar los recursos que otras entidades estatales, mixtas, privadas, multilaterales y/o municipios aledaños a la ciudad de Bogotá aporten para financiar dichos programas.

En virtud de lo anterior, para el año 2025, y con el propósito de unir esfuerzos entre las entidades distritales para la efectiva puesta en marcha del Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico de la carga urbana, se adelantaron las siguientes actividades:

1. Se suscribió el Convenio Marco Interadministrativo No. 2025-2674 suscrito entre la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA) teniendo en cuenta que su finalidad es la de cooperar en el cumplimiento de las funciones tanto de la SDM como de la SDA.
2. Se suscribió el Convenio Derivado Interadministrativo No. 2025-3183, en el marco del Convenio Interadministrativo Marco de Cooperación No. 2025-2674, entre la SDM y la SDA. Este logro es fundamental para gestionar las acciones necesarias que permitan adelantar los giros de los recursos por parte de la SDM al patrimonio autónomo del Fondo Distrital de Carga (FONCARGA).
3. El Fondo Distrital de Carga inició formalmente su fase operativa el 1 de julio de 2025, abriendo el primer ciclo de inscripciones para el otorgamiento de incentivos.
4. Se registró un total de 101 propietarios de vehículos de carga inscritos en la plataforma del Fondo a diciembre de 2025.
5. Se emitieron las primeras aprobaciones de dos (2) postulados en diciembre de 2025, para la renovación de sus vehículos, uno hacia la tecnología eléctrica y otro hacia gas natural. Esto valida la operación del Fondo y confirma que los incentivos están siendo asignados efectivamente a los pequeños transportadores que cumplen con los requisitos de ascenso tecnológico, los cuales siguen el proceso para su modernización.
6. Se realizó la campaña de difusión del Fondo, mediante el call center de la entidad y socializaciones presenciales a los propietarios en nodos estratégicos como Corabastos y la Zona Urbana por un Mejor Aire ZUMA Bosa Apogeo, además de mesas de cooperación técnica institucional con la Alcaldía de Soacha y la Agencia Regional de Movilidad.

Aunado a lo anterior, para la vigencia de 2025, y con el fin de impulsar la modernización de la flota de transporte de carga urbana a flota de cero y bajas emisiones, las Secretarías Distritales de Movilidad y Ambiente, para el 2025, proyectaron en conjunto un aporte de aproximadamente seis mil millones de pesos colombianos (\$6.000.000.000 COP), de

acuerdo con la disponibilidad presupuestal de cada entidad. En el caso de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), para la vigencia 2025, se asignaron tres mil millones de pesos colombianos (\$3.000.000.000 COP) al Fondo.

✓ **Ascenso tecnológico del transporte particular y público de pasajeros en Bogotá**

Durante el año 2025, Bogotá consolidó avances estratégicos que fortalecen la transición hacia una movilidad más limpia, accesible y sostenible con tecnologías de cero y bajas emisiones. Estos logros se traducen en beneficios concretos para la ciudadanía: (i) mejor calidad del aire, (ii) mayor acceso a tecnologías limpias y (iii) creación de un ecosistema que facilita decisiones de movilidad más saludables y eficientes. Como resultado de la implementación de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones (PCBE), se logró durante el 2025:

Fortalecer la infraestructura y servicio para la recarga de vehículos eléctricos e híbridos enchufables:

- ✓ La ciudad cuenta con más de 300 cargadores de acceso público en operación, con una potencia instalada superior a 5.900 kW, ubicados tanto en predios públicos como privados.
 - ✓ En relación con la operación de la infraestructura de recarga pública de Bogotá, desde el inicio de su operación (diciembre de 2023) y con corte a noviembre de 2025, se han realizado más de 130.000 recargas de vehículos eléctricos, entregando más de 3.200.000 kWh de energía.
 - ✓ Las encuestas mensuales aplicadas a los usuarios de la red de recarga pública reflejan un nivel de satisfacción del 79%, lo cual revela que el servicio cumple de manera efectiva con las expectativas de los usuarios y consolida su aceptación y buen desempeño en la operación.
 - ✓ En 2025 se expidió la Resolución 1680800, que adopta el protocolo para el aprovechamiento económico del espacio público en la actividad de recarga de vehículos eléctricos, a través del cual se fomenta la expansión de la infraestructura de recarga en la ciudad.
- ✓ **Consolidar el ecosistema de actores en Bogotá:** En este momento se encuentran 111 organizaciones activas que integran la Red de Movilidad de Cero y Bajas Emisiones, fortaleciendo alianzas público-privadas para acelerar la transición.
- ✓ **Implementar estrategias para la transición de vehículos del servicio público:**
- ✓ A partir de diciembre de 2025 los propietarios de vehículos de transporte público individual “taxis” podrán acceder a recursos de apoyo para realizar la reposición por taxis eléctricos, en el marco del Fondo de Promoción del Ascenso Tecnológico FOPAT del Ministerio de Transporte y gracias al convenio suscrito entre esa entidad y la Secretaría Distrital de Movilidad en 2025.

- ✓ Las entidades públicas distritales que operan vehículos especializados y de emergencia, hoy cuentan con herramientas metodológicas que permiten trazar el camino para migrar esta flota hacia tecnologías de cero y bajas emisiones, gracias a la consultoría técnica liderada en 2025 por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad.

Los avances alcanzados durante 2025 en el marco de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones se reflejan en la implementación de instrumentos, infraestructura y mecanismos de articulación orientados a la transición del sector transporte hacia tecnologías de cero y bajas emisiones en Bogotá. Estos resultados aportan a la disponibilidad y uso de soluciones de movilidad eléctrica, al establecimiento de condiciones normativas para su desarrollo en el espacio urbano y al fortalecimiento del ecosistema de actores públicos y privados que participan en esta transición.

✓ **Modernización Y Sostenibilidad Del Transporte Público**

En 2025, se obtuvieron logros importantes para el fortalecimiento, la modernización y la sostenibilidad del transporte público en la ciudad. En particular se implementaron estrategias para incrementar su eficiencia y reducir tiempos de viaje de los usuarios, así como asegurar la financiación y el fondeo del sistema de transporte público, tanto para realizar importantes inversiones de modernización de la flota hacia vehículos limpios, como para generar fuentes sostenibles de fondeo que soporten la operación del sistema.

En su conjunto estas acciones buscan ofrecer opciones sostenibles, seguras, inclusivas y eficientes de viaje de transporte público para los ciudadanos, y aportar a la transición del modelo de movilidad de la ciudad hacia un sistema multimodal sostenible que mitigue las externalidades del sector transporte en la contaminación del aire, el cambio climático y la siniestralidad. En este sentido, las estrategias aportan a los ODS salud y bienestar (ODS 3), energía no contaminante (ODS 7), ciudades y comunidades sostenibles (ODS 11) y acción por el clima (ODS 13).

Financiación y sostenibilidad del transporte público

✓ **Firma del Convenio de Flota eléctrica de Transmilenio, Fase VI**

El 31 de octubre de 2025 se suscribió el Convenio de Cofinanciación para el proyecto “Provisión de Flota Eléctrica para la Operación Troncal del Sistema Integrado De Transporte Público - SITP de Bogotá, que incluye la extensión al municipio de Soacha” entre la Nación (Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público) y el Distrito (Alcaldía Mayor de Bogotá, TRANSMILENIO S.A., Secretaría Distrital de Hacienda y Secretaría Distrital de Movilidad). Con este logro, se aseguraron los recursos por valor de \$1,5 billones de pesos constantes de 2024, financiados con aportes de la Nación y del Distrito, que permitirán la vinculación de 269 buses eléctricos que operarán en las troncales

extensiones de la NQS hacia Soacha, Avenida 68 y Avenida Ciudad de Cali cuando entren en operación. Los recursos también financiarán la infraestructura de recarga eléctrica y los sistemas inteligentes correspondientes. Con este logro, se continúa avanzando en la modernización y ampliación del sistema que hoy ya cuenta con un 46,9% por buses de tecnologías de cero y bajas emisiones.

✓ **Generación y administración de recursos para la operación del sistema**

Durante el 2025, la administración del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) se orientó a fortalecer la sostenibilidad financiera del sistema y asegurar el flujo oportuno de recursos para cubrir el diferencial tarifario entre la tarifa técnica que corresponde a los costos de operar el sistema y la tarifa que se cobra al usuario. Se consolidaron mecanismos de seguimiento financiero más robustos, con reportes periódicos y herramientas de análisis que facilitaron anticipar riesgos y ajustar proyecciones, realizando también seguimiento a las diversas estrategias de aumento de ingresos tarifarios (control de evasión, estrategias de fidelización, etc) y de optimización de costos operacionales, con el fin de minimizar el riesgo de un crecimiento desbordado del FET. Este trabajo se complementó con una articulación interinstitucional más efectiva durante todo el año, buscando mejorar la coordinación con las entidades responsables del sistema, en particular con la Secretaría Distrital de Hacienda y con TRANSMILENIO S.A.

Por otro lado, durante el 2025 el esquema de Pico y Placa Solidario se consolidó como una fuente alternativa de financiación robusta para el FET, lo que contribuyó al fortalecimiento de la autonomía financiera del sistema. Es importante recordar que el Pico y Placa Solidario busca generar una compensación a la ciudad por las externalidades negativas que implica la circulación del carro particular, con la que se contribuye con el 100% de los recursos recaudados a la financiación del transporte público. En el 2025 se registró un recaudo total de \$486 mil millones de pesos, equivalente a un aumento de cerca del 15% frente al año anterior, y superando también por cerca de \$20 mil millones las expectativas iniciales de recaudo.

✓ **Eficiencia y calidad del servicio**

Dentro de las estrategias que buscan mejorar la calidad del servicio, se encuentra la de carriles preferenciales, que al dar la prioridad a la operación de los buses que circulan en el tráfico mixto, permiten reducir los tiempos de viaje de los usuarios. Con esta estrategia, a lo largo de la red, las velocidades operacionales del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) mostraron incrementos sostenidos hasta el año 2023. Sin embargo, esta tendencia positiva se vio impactada durante los años 2024 y 2025, en el contexto de ejecución de obras de alto impacto que afectan la movilidad como la Primera Línea del Metro de Bogotá (L1MB), la construcción de la troncal Av. Carrera 68, y las extensiones de las redes troncales en la Av. Ciudad de Cali y Soacha.

En este contexto, en 2025, se logró fortalecer la estrategia de carriles preferenciales, con la implementación de acciones complementarias de control y gestión operacional orientadas a mitigar estos desafíos y garantizar la fluidez de todos los vehículos. Estas acciones buscan una reorganización estratégica de la vía que, si bien prioriza el transporte público, también permite mejorar el tráfico mixto, gestionando de manera activa la limitada capacidad de los corredores críticos.

Así, la red de carriles preferenciales ha impactado positivamente la operación del SITP en su componente urbano (zonal, especial y complementario), con velocidades a lo largo del año 2025 que han presentado incrementos de entre 5 y 13%, evidenciando mejoras en los tiempos de viaje de hasta 10 minutos para los 620.000 usuarios que se mueven en la red diariamente, delimitados en los impactos asociados a los múltiples frente de obra activos en la ciudad. En particular, la Av. Carrera 7 redujo tiempos de viaje hasta en 10 minutos y la Carrera 13 hasta en 7 minutos, gracias a las medidas implementadas.

✓ **Equidad De Género**

Durante la vigencia 2025, la SDM desarrolló acciones en materia de equidad de género en el sector transporte que aportan de manera directa y significativa al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular el ODS 5 Igualdad de género, al promover la autonomía económica, la participación y el acceso equitativo de las mujeres a oportunidades laborales y a sistemas de transporte seguros; y el ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles, al impulsar una movilidad más accesible, segura e inclusiva, que reconoce las necesidades diferenciales de la población y fortalece la sostenibilidad social del territorio. A su vez, estas acciones contribuyen a la garantía de los derechos de las mujeres en Bogotá, en particular al derecho a una vida libre de violencias, al trabajo en condiciones de igualdad y dignidad, a una cultura libre de sexismo y, al hábitat; los cuales se encuentran priorizados en la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género – CONPES D.C. No. 14, de cual la Secretaría de Movilidad es corresponsable en su implementación.

La materialización de estos derechos en el sector de movilidad trasciende en beneficios colectivos para Bogotá, al contribuir a la prestación de un servicio más equitativo, diverso, seguro y de mayor calidad, fortalecer la confianza ciudadana en el sistema, promover entornos laborales más respetuosos y libres de violencias, avanzar en el reconocimiento de la movilidad del cuidado, promover la autonomía económica de las mujeres y generar efectos positivos en la cohesión social, la reducción de desigualdades de género y la sostenibilidad social del sistema de movilidad, beneficiando a toda la ciudadanía.

✓ **Inclusión Laboral**

La Estrategia Integral de Inclusión Laboral de Mujeres en el sector transporte tiene como objetivo eliminar barreras de género, promover la equidad y fortalecer la participación de

las mujeres, en su diversidad. Tras cinco años de implementación y gracias al trabajo articulado entre las mujeres participantes, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), Transmilenio, los operadores del sistema, la participación de mujeres como conductoras del SITP y del servicio de taxi pasó de aproximadamente del 1 % al 5 %, evidenciando avances significativos en el cierre de brechas de género. En 2025, esta Estrategia fue destacada por la cooperación alemana GIZ en el marco del concurso “Rumbo a la equidad - Reconociendo iniciativas innovadoras en favor de la equidad de género en movilidad urbana”.

La estrategia aborda tres momentos claves del ciclo laboral: acceso y vinculación, permanencia laboral y desarrollo y ascenso profesional, reconociendo que la inclusión sostenible requiere intervenciones más allá del ingreso al empleo.

✓ **Acceso y vinculación**

Durante 2025 se adelantó la recategorización de la licencia de conducción C2 de 99 mujeres, con el fin de facilitar su vinculación como conductoras del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), gracias al apoyo de la Unión Europea con el proyecto AVANTIA. El proceso combinó formación teórica y práctica, e incorporó el fortalecimiento de habilidades blandas, como manejo de finanzas personales, uso de tecnologías de la información y sensibilización en prevención de violencias basadas en género⁶, lo que permitió mejorar la preparación integral de las participantes para su desempeño laboral.

✓ **Permanencia laboral**

En el marco del proyecto AVANTIA, durante 2025 se avanzó de la mano de concesionarios del SITP para promover la permanencia y el bienestar de las y los conductores en el sistema. A través de encuestas y entrevistas con mujeres conductoras y personal operativo y directivo de las empresas en Bogotá y otras ciudades de América Latina, se logró identificar barreras estructurales que afectan la permanencia laboral de las mujeres, entre ellas las dificultades para conciliar las labores de cuidado con los horarios de operación, la insuficiente adecuación de la infraestructura, la persistencia de estereotipos de género y debilidades en los protocolos para garantizar entornos laborales libres de violencia. Estos hallazgos constituyeron insumos técnicos para la formulación de recomendaciones con enfoque de género y diferencial para fortalecer las capacidades institucionales de los concesionarios y operadores del sistema.

✓ **Desarrollo, ascenso y liderazgo**

Finalmente, en 2025 se realizó la formación y certificación de 27 conductoras y conductores del SITP, personas colombianas y migrantes, como instructoras e instructores de conducción con apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Gobierno de

⁶ Este proceso se realizó en articulación con la Secretaría Distrital de Mujer.

Canadá, fortaleciendo sus competencias técnicas y pedagógicas en conducción segura, habilitándolos para replicar estos conocimientos en los concesionarios y contribuir a la calidad y seguridad del servicio.

Participaron, además, en un proceso innovador de transformación cultural y promoción del respeto por la diversidad, que integró el arte como herramienta pedagógica. Como resultado, se creó la obra de teatro Historias de Vía, una pieza artística escrita y actuada por las y los participantes, que recoge sus testimonios y visibiliza las experiencias de las mujeres en el Sistema Integrado de Transporte Público. La obra se presentó en dos funciones con público focalizado, una de ellas en el marco de la conmemoración del 25N.

✓ **Movilidad del Cuidado**

La movilidad del cuidado hace referencia a los viajes realizados debido a las actividades cotidianas asociadas al cuidado de personas y del hogar, de forma remunerada o no remunerada, como llevar niños al colegio, acompañar a adultos mayores a citas médicas o realizar compras para el hogar, por ejemplo. En Bogotá, el 70% de los viajes del cuidado son realizados por mujeres, principalmente a pie y en transporte público.

A través del proyecto AVANTIA se realizó un estudio pionero orientado a integrar el enfoque de género y la movilidad del cuidado en la primera Zona Urbana por un Mejor Aire (ZUMA) de Bogotá, ubicada en Bosa-Apogeo.

Entre los principales logros se destaca, la caracterización de los viajes del cuidado y de la exposición personal a contaminantes del aire, lo que permitió evidenciar impactos diferenciados por género y confirmar que las mujeres cuidadoras enfrentan una mayor carga de tiempo y exposición ambiental. Estos insumos servirán para fortalecer el módulo de movilidad del cuidado en la próxima Encuesta de Movilidad de la ciudad, además de fortalecer las capacidades institucionales al proporcionar herramientas técnicas que permitan integrar la movilidad del cuidado y el enfoque de género en los procesos de planeación, evaluación y seguimiento de las ZUMA.

✓ **Observatorio Latinoamericano de Género y Movilidad (OBGEM)⁷**

Como miembro del Observatorio Latinoamericano de Género y Movilidad (OBGEM), durante la vigencia 2025 la SDM participó en el diseño e implementación de iniciativas regionales estratégicas:

⁷ El OBGEM es un organismo conformado por autoridades y empresas de transporte de ciudades capitales de América Latina, articuladas para compartir avances en las políticas públicas que apunten a la equidad de género en materia de movilidad. Estamos con Santiago de Chile, La Paz, Lima y Callao, Buenos Aires, Quito, San José y Ciudad de México.

- ✓ Organización del concurso “Mujeres en Ruta” orientado a reconocer y visibilizar a mujeres, empresas, entidades y organizaciones que promueven la equidad de género en el sector transporte, para fortalecer el liderazgo femenino y la implementación de buenas prácticas organizacionales con enfoque de género.
- ✓ En octubre de 2025 la SDM en alianza con Transmilenio S.A. organizó el Tercer Encuentro del OBGEM, con Bogotá como ciudad anfitriona, logrando la participación de más de 200 invitados, expertas locales e internacionales y de más de 10 ciudades de América Latina y el apoyo de aliados estratégicos como el BID, la CAF, el Banco Mundial, la Unión Europea, WRI y la GIZ. Este espacio permitió fortalecer el diálogo técnico y el intercambio de experiencias y buenas prácticas a nivel regional, contribuyendo a la articulación entre ciudades, instituciones y organizaciones, y consolidando el posicionamiento de Bogotá como referente en la incorporación del enfoque de género en las políticas de movilidad.

4.5 Sistema de Gestión Antisoborno

En la vigencia 2025, en el marco del Sistema de Gestión Antisoborno (SGAS) y el SARLAFT, se implementaron acciones para reforzar el compromiso ético de la Secretaría Distrital de Movilidad frente a cero tolerancias hacia posibles actos de soborno. Estas medidas contribuyeron a minimizar las posibilidades de acciones irregulares en los servicios ofrecidos por la Secretaría, fomentando una política de integridad y transparencia que inspire confianza tanto en el sector como en la ciudadanía.

La Entidad recibió en noviembre de 2025 la auditoría externa para el primer seguimiento de la certificación conforme a la norma ISO 37001:2016. Como resultado de dicha auditoría, la SDM ratifica el compromiso con la transparencia y la lucha contra la corrupción y el soborno, afianzando así la cultura antisoborno tanto en los colaboradores de la Entidad como en los ciudadanos que se acercan a realizar trámites a las instalaciones de la SDM.

A continuación, se enlistan los principales logros y avances obtenidos:

- ✓ Seguimiento y ejecución al 100% del plan de trabajo del SGAS de acuerdo con los requisitos de la norma ISO 37001.
- ✓ Seguimiento y ejecución al 100% del plan de trabajo de SARLAFT, de acuerdo con los lineamientos de la Secretaría General.
- ✓ Socialización de los lineamientos antisoborno de la entidad a la ciudadanía y socios de negocio críticos.
- ✓ Implementación de procedimientos enfocados a la prevención del lavado de activos (LA) y financiación del terrorismo (FT).
- ✓ Debida diligencia garantizada a todas las personas naturales y jurídicas que tienen un vínculo contractual con la Entidad.

- ✓ Monitoreo y seguimiento a los controles establecidos para prevenir los riesgos asociados a presuntos hechos de soborno y SARLAFT.
- ✓ Auditorías al SGAS con resultados de cero (0) no conformidades ni oportunidades de mejora, lo que demuestra la solidez y madurez del sistema.
- ✓ Aplicación de lineamientos antisoborno en la vinculación del cuerpo de agentes civiles de tránsito, así como, jornadas de capacitación a este personal frente a su responsabilidad en la interacción con los ciudadanos y el ofrecimiento y aceptación de dádivas.
- ✓ En el marco de la semana MIPG, se realizó la jornada antisoborno, dirigida a todos los colaboradores de la SDM, en el cual expertos externos compartieron información sobre transparencia, antisoborno e integridad.
- ✓ Realización de sensibilizaciones con la ciudadanía en los centros de servicio y VUS, sobre aspectos del Sistema de Gestión Antisoborno de la SDM.
- ✓ Puesta en marcha del aplicativo contratado para llevar a cabo la debida diligencia de SARLAFT.
- ✓ Se realizó el primer seguimiento a la certificación ISO 37001:2016. Esta certificación ratifica el compromiso de la SDM con la transparencia y la integridad.

Ilustración 17. Certificación ISO 37001:2016 - seguimiento 03/01/2025



Fuente: Subsecretaría de Gestión Corporativa – SGAS

4.6 Sistema de Gestión efr

La Secretaría Distrital de Movilidad, en aras de mejorar la calidad de vida de sus colaboradores cuenta con el Sistema de Gestión efr (Empresa Familiarmente Responsable efr), la cual se encuentra certificación B+ bajo la norma Internacional efr-1000, como un modelo de gestión orientado a la conciliación o equilibrio de la vida personal, familiar y laboral, basado en la mejora continua y con enfoque a la obtención de resultados.

Durante la vigencia 2025, se contó con 93 medidas efr agrupadas así:

Ilustración 18. Clasificación de las medidas efr



Fuente: Cartilla medidas efr – SDM

En la vigencia 2025 se suscribió el contrato 2025- 3051, el cual incluyó el acompañamiento para mantener, actualizar y mejorar los estándares del Modelo de Gestión efr, identificando, actualizando y construyendo los documentos requeridos por las normas efr ed. 5 y documentos complementarios en modalidad virtual, a través del cual se recibió la asesoría de la empresa DYNAMICA y posterior realización de auditoría interna el pasado 15 de agosto, en la cual no se identificaron No Conformidades que afecten la estabilidad del sistema efr de la SDM y se concluyó que el Sistema de Gestión efr de la SDM cumple con las especificaciones contempladas en las normas efr: 1000-1 ed. 5, 1000-3 ed 5, efr 1000–6 ed. 1 y sus documentos complementarios.

Por otro lado, mediante contrato 2025-3178, se llevó a cabo la auditoría externa de mantenimiento del sistema de gestión efr de la Entidad con el ente certificador ICONTEC, logrando que esta empresa recomiende a la fundación “Más familia” mantener la certificación obtenida por la Entidad como B+, ya que se cumple con los requisitos necesarios para el nivel de excelencia actual.

Adicionalmente, en esta vigencia se formaron a 5 colaboradores en la Ruta a la Excelencia

efr, 5 en Equilibrio vida personal, familiar y laboral, 5 en Aspectos Laborales y Seguridad Social, y 8 en Acoso laboral y comités de convivencia.

Finalmente, como parte del mantenimiento del Sistema de Gestión efr, se realizó el pago de uso de marca requerido por la Fundación “Más familia” mediante la resolución número 2337087 de 2025.

4.7 Programa Estratégico - Plan Integral de Movilidad Sostenible - PIMS

El plan integral fue implementado en el Distrito capital mediante el decreto 037 de 2019 “Por medio del cual se establecen los lineamientos para la formulación, adopción, implementación, seguimiento y actualización de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible - PIMS- de las entidades del nivel central, descentralizado y el de las localidades del Distrito y se dictan otras disposiciones”, y en él se establece la aplicación a todas las entidades y organismos del nivel central, descentralizado, y de las localidades del Distrito. De acuerdo con el artículo 5 del mencionado decreto los objetivos de implementar los Planes Integrales de Movilidad Sostenible en las entidades son, reducir o modificar la necesidad de transportarse, así como fomentar los medios de transporte no motorizados.

Durante la vigencia del 2025, se ejecutaron dos Planes Integrales de Movilidad Sostenible: El Plan Integral de Movilidad Sostenible - PIMS 2023-2025, finalizó el 29 de agosto de 2025 y tuvo una ejecución del 100%, lo cual refleja un alto nivel de cumplimiento en la gestión de actividades.

Tabla 8. Ejecución PIMS 2023 - 2025

No.	ESTRATEGIA PIMS	CANTIDAD DE ACTIVIDADES A REALIZAR 2023-2025	ACTIVIDADES PROGRAMADAS PARA LA VIGENCIA 2023	ACTIVIDADES PROGRAMADAS PARA LA VIGENCIA 2024	ACTIVIDADES PROGRAMADAS PARA LA VIGENCIA 2025	ACTIVIDADES EJECUTADAS PARA LA VIGENCIA 2025	PORCENTAJE DE EJECUCIÓN 2025
1	Definir, adoptar, publicar e implementar la política interna de teletrabajo de la Secretaría Distrital de Movilidad	1	1	1	0	0	100%
2	Enviar piezas comunicativas para la socialización y promoción del teletrabajo	4	0	3	1	1	100%
3	Realizar (2) convocatorias anuales en teletrabajo para los funcionarios y funcionarias de la Entidad	4	0	3	1	1	100%
4	Realizar actividades de promoción y prevención para teletrabajadores (pausas activas, actividad física, estilos de vida y entornos saludables)	4	1	1	1	1	100%
5	Realizar socializaciones, charlas, capacitaciones para incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo	6	1	3	2	2	100%
6	Realizar campañas en comportamiento y seguridad vial para ciclistas y peatones	6	1	3	2	2	100%
7	Crear e implementar una estrategia de promoción para el uso de la bicicleta en la SDM	1	0	1	1	1	100%

No.	ESTRATEGIA PIMS	CANTIDAD DE ACTIVIDADES A REALIZAR 2023-2025	ACTIVIDADES PROGRAMADAS PARA LA VIGENCIA 2023	ACTIVIDADES PROGRAMADAS PARA LA VIGENCIA 2024	ACTIVIDADES PROGRAMADAS PARA LA VIGENCIA 2025	ACTIVIDADES EJECUTADAS PARA LA VIGENCIA 2025	PORCENTAJE DE EJECUCIÓN 2025
8	Promover entre los/as funcionarios/as de la SDM el disfrute del incentivo de uso de la bicicleta, de que trata el artículo 5 de la Ley 1811 de 2016, estímulo adoptado mediante la Resolución No. 218 del 2 de noviembre de 2018 en la entidad.	1	0	1	1	1	100%
9	Realizar un evento anual de reconocimiento para la persona que registre el mayor número de viajes al trabajo en bicicleta.	2	1	1	0	0	100%
10	Garantizar la disponibilidad de los cupos de parqueo en las sedes calle 13 y Paloquemao, con exclusividad hasta las 7:30 a.m. para colaboradores que ingresen a la entidad en la modalidad de carro compartido.	1	0	0,5	0,5	0,5	100%
11	Realizar actividades de sensibilización y promoción del uso del carro compartido en la entidad	4	1	1	2	2	100%
12	Realizar 6 bici paseos con los colaboradores/as de la entidad	6	1	3	2	2	100%
13	Realizar talleres de despinche y de movilidad activa	6	1	3	2	2	100%
14	Realizar anualmente una caminata para colaboradores/as de la entidad	2	1	1	0	0	100%
15	Incentivar actividades que promuevan el uso del transporte público disponible.	2	0	1	1	1	100%
16	Realizar un análisis de uso y demanda de las rutas institucionales con el fin de formular estrategias para optimizar la ocupación y el servicio prestado.	1	0	1	1	1	100%
17	Cerrar los parqueaderos y reportar a la Red Muévete Mejor los viajes en bicicleta realizados los Días de la Movilidad Sostenible (primer jueves de cada mes).	24	4	12	8	8	100%
TOTAL		75	13	39,5	25,5	25,5	100%

Fuente: Elaboración propia SDM

Tabla 9. Distribución de Actividades por Vigencias

Distribución de Actividades por Vigencias	
Actividades para 2023	10,0
Actividades para 2024	39,5
Actividades para 2025	25,5
Total Actividades Planeadas	75,0

Fuente: Elaboración propia SDM

Tabla 10. Ejecución para la vigencia 2025

Ejecución para la vigencia 2025	
Actividades Programadas	25.5
Actividades Ejecutadas	25.5
Porcentaje de Ejecución Total 2025	100%

Fuente: Elaboración propia SDM

El Plan Integral de Movilidad Sostenible - PIMS 2025-2027 de la SDM, cuya vigencia es del 29 de agosto de 2025 al 29 de agosto de 2027 y cuenta con 11 estrategias, las cuales son responsabilidad de las diferentes áreas que conforman el equipo PIMS. El número de actividades planteadas para cada estrategia por vigencia es:

Tabla 11. Actividades planeadas - Estrategia PIMS 2025

No.	Estrategia	Actividades				Responsable
		Meta	2025	2026	2027	
1	Realizar socializaciones, actividades lúdicas y/o pedagógicas para promover de manera segura los medios de transportes alternativos	12	4	4	4	Jefe de la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad
						Subdirectora de Transporte Público
						Subdirectora de Bicicleta y el Peatón
2	Realizar 6 bici paseos con los colaboradores/as de la entidad	6	2	1	2	Directora Administrativa y Financiera
						Subdirectora Administrativa
3	Realizar talleres de despinche y/o de movilidad activa	6	0	4	2	Directora Administrativa y Financiera
						Subdirectora Administrativa
4	Realizar anualmente una caminata para colaboradores/as de la entidad	2	0	2	0	Subdirectora Administrativa
						Subdirector de Bicicleta y el Peatón
5	Incentivar actividades que promuevan el uso del transporte público disponible.	4	0	3	1	Subdirectora de Transporte Público
6	Realizar un análisis de uso y demanda de las rutas institucionales con el fin de formular estrategias para optimizar la ocupación y el servicio prestado.	1	0	0.5	0.5	Directora Administrativa y Financiera
						Subdirectora Administrativa
7	Cerrar los parqueaderos y reportar a la Red Muévete Mejor los viajes en bicicleta realizados los Días de la Movilidad Sostenible (primer jueves de cada mes).	24	4	12	8	Subdirectora Administrativa
8	Elaborar y divulgar piezas de comunicación que sensibilicen sobre los impactos del uso del vehículo particular y/o invitar a las personas a compartir sus viajes en carro.	2	0	1	1	Subdirección de Transporte Privado

No.	Estrategia	Actividades				Responsable
		Meta	2025	2026	2027	
9	Realizar encuesta dirigida a los teletrabajadores de la entidad una vez al año, con el fin de identificar el impacto del teletrabajo en su calidad de vida y medición del impacto medioambiental.	2	0	1	1	Directora de Talento Humano
10	Realizar un evento anual de reconocimiento para la persona que registre el mayor número de viajes al trabajo en bicicleta.	2	1	1	0	Directora Administrativa y Financiera
						Directora de Talento Humano
						Subdirectora Administrativa
11	Realizar actividades de promoción y prevención para teletrabajadores (pausas activas, actividad física, estilos de vida y entornos saludables)	4	1	2	1	Directora de Talento Humano

Fuente: Elaboración propia SDM

4.8 Gestión Documental

En el marco de la Política de Gestión Documental de la Secretaría Distrital de Movilidad, se continuó con el acompañamiento a las dependencias para mejorar la organización de la documentación física y digital, esto mediante visitas y capacitaciones por parte de los colaboradores de la Subdirección Administrativa – Gestión Documental. De igual manera, se continuó la elaboración de las Tablas de Retención Documenta - TRD en virtud del Decreto Distrital 672 de 2018 y el cuadro de clasificación documental para fortalecer esta organización.

Por otra parte, se realizaron 15 transferencias primarias y/o traslados documentales que aseguran la adecuada administración, conservación y disposición de la información producida y/o recibida por la Secretaría Distrital de Movilidad durante el ciclo vital del documento.

Lo más significativo para el 2025 fue la convalidación de las Tablas de Valoración – TVD del fondo de la Secretaría de Tránsito y Transportes (1954-1968) por el Consejo Distrital de Archivos de Bogotá, mediante acta No. 05 de 2025, lo que permitirá que la información haga parte de la memoria institucional y de la ciudad en el Archivo Histórico de Bogotá. Cabe resaltar que la Subdirección Administrativa – Gestión Documental continuó con la elaboración de las Tablas de Valoración Documental para el fondo número dos del Departamento Administrativo de Tránsito y Transportes (1969-1991).

Igualmente, en el componente tecnológico, se trabajó articuladamente con la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones en la implementación de desarrollos en el sistema de gestión documental de la Entidad para propender por la conformación de los expedientes digitales e impulsar la organización de la información con las dependencias; además, se aunaron esfuerzos para la ampliación de la bodega del sistema de gestión documental.

Desde la perspectiva de la conservación de los documentos físicos la Secretaría Distrital de Movilidad, mediante contrato de vigencias futuras garantiza espacios físicos de archivo que cumplen con los lineamientos técnicos y normativos archivísticos.

Finalmente, uno de los inmuebles que administra la entidad, está siendo objeto de adecuaciones en su infraestructura, conforme la normatividad vigente para la adecuada conservación de los fondos documentales.

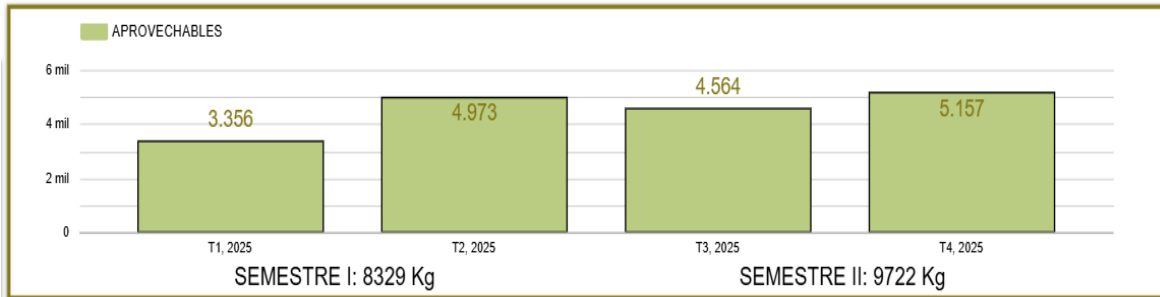
4.9 Sistema de Gestión Ambiental

Durante la vigencia 2025, en el marco de la Política Ambiental de la Secretaría Distrital de Movilidad, mantuvo su compromiso con la preservación del ambiente y la mejora continua de las condiciones ambientales de la SDM, a través de estrategias que fomentaron la cultura ambiental y fortalecieron las buenas prácticas ambientales institucionales de acuerdo con la legislación ambiental vigente, de la siguiente manera:

Insumos Ambientales / Residuos Vegetales / Residuos Peligrosos

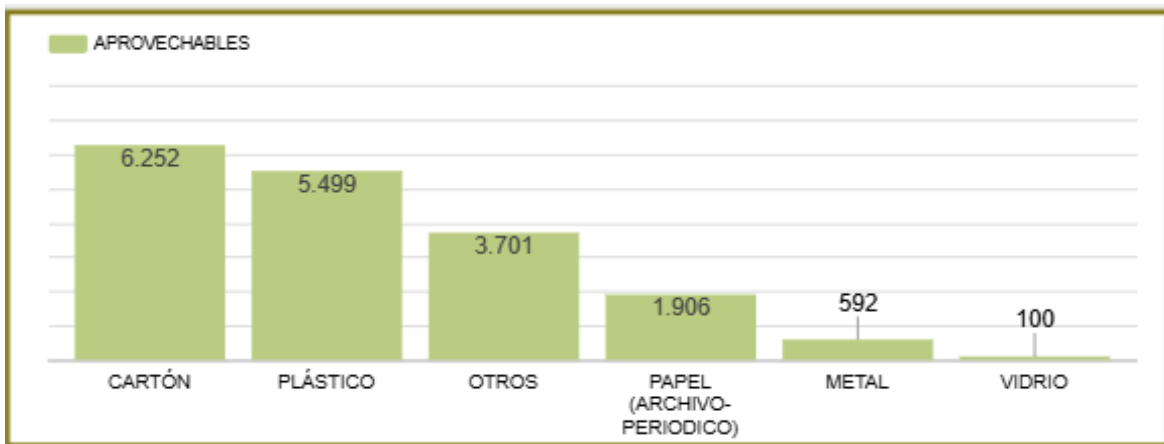
- ✓ Se implementó el programa de gestión de riesgo químico mejorando las condiciones de almacenamiento ambiental y de seguridad y salud en el trabajo en la Entidad.
- ✓ Se gestionaron 525.84 Kg de residuos peligrosos, los cuales fueron entregados al gestor autorizado ECOCAPITAL.
- ✓ A través del contrato 2024 – 3532, fueron dispuestos Kits de derrames para diferentes sedes a fin de mejorar la atención de emergencias por derrame de hidrocarburos.
- ✓ En cumplimiento con lo establecido en la Ley 2232 de 2022, los colaboradores de la Entidad contribuyeron con la recolección de 522 botellitas de amor, lo que representó 183 kg de plástico de un solo uso que no serán dispuestos en rellenos sanitarios.
- ✓ La SDM entregó 83 kg de tapas plásticas a la Fundación Tapitas por Patitas para la compra de insumos veterinarios, comida, medicinas y demás requerimientos de animales rescatados de la calle.
- ✓ A través del acuerdo de corresponsabilidad No. 2024-2717, con la Asociación de Recicladores Puerta de Oro Bogotá, se realizó la adecuada gestión de los residuos generados en la Entidad, logrando recuperar un total de 18.050 Kg de material aprovechable, discriminados como se muestra en los siguientes gráficos.

Gráfico 4. Gestión de material recuperado (Kg) por semestre vigencia 2025



Fuente: Subdirección Administrativa – Equipo de Gestión Ambiental

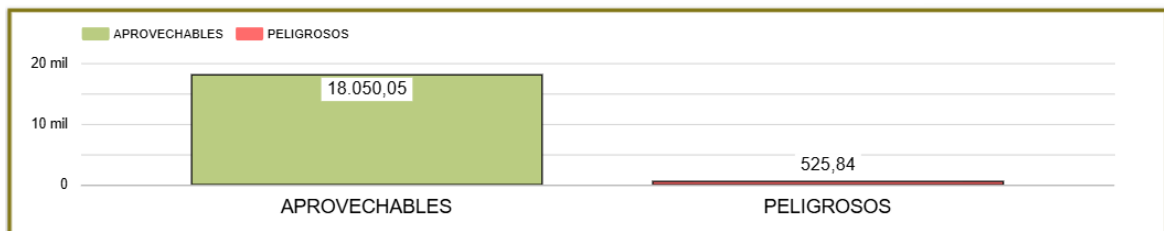
Gráfico 5. Gestión de material recuperado (Kg) por tipo vigencia 2025



Fuente: Subdirección Administrativa – Equipo de Gestión Ambiental

De igual forma, se gestionan los residuos peligrosos generados en la vigencia y se estima sobre el total de residuos. La cantidad total generada correspondió a 525,84 kg de residuos peligrosos:

Gráfico 6. Total residuos aprovechables y peligrosos (Kg) vigencia 2025



Fuente. Subdirección Administrativa – Equipo de Gestión Ambiental

✓ **Actividades PIGA, desarrolladas en los tiempos y condiciones planificadas (enero a diciembre 31 de 2025)**

A través de la ejecución de las actividades PIGA se logró mejorar el desempeño ambiental mediante la prevención, control, mitigación y/o compensación de los impactos ambientales, dando cumplimiento a los programas establecidos, como se muestra a continuación:

Tabla 12. Resultados de los Programas Ambientales PIGA - Vigencia 2025

PROGRAMA / OBJETIVO	META	RESULTADO	UNIDAD DE MEDIDA
Uso Eficiente del Agua	0,08	0,06	m3/usuario) Mantener el consumo de agua
Uso Eficiente de la Energía	4	3,2	(kWh/usuario) Mantener el consumo de energía
Gestión Integral de Residuos	3%	6%	(%) Aumento de Residuos Gestionados
Consumo Sostenible	100%	100%	(%) de contratos de Obras, Bienes y Servicios con cláusulas ambientales
Cambio Climático	100%	100%	(%) Ejecución de Actividades
Comunicación Formación y Sensibilización	100%	100%	(%) Ejecución de Actividades

Fuente: Subdirección Administrativa – Equipo de Gestión Ambiental

✓ **Análisis de los Resultados**

Uso Eficiente del Agua: El resultado de indicador en 0,06m3/usuario refleja que las actividades de medición, seguimiento a indicadores y sensibilizaciones, han permitido mantener el consumo en un nivel estable y sin que se presenten consumos elevados frente al recurso. Adicionalmente se implementaron mejoras locativas relacionadas con reemplazo de sistemas convencionales por sistemas ahorradores, lo que refleja el avance frente al indicador.

Uso Eficiente de Energía: Así como con el programa de uso eficiente del agua, el resultado de indicador en 3,2 kWh/usuario refleja un adecuado desarrollo de las actividades programadas, logrando mantener el consumo en un nivel estable y sin que se presenten consumos elevados frente al recurso. Para el programa de uso eficiente de la energía, se implementaron mejoras locativas mediante el reemplazo de luminarias convencionales por sistemas ahorradores tipo LED.

Gestión Integral de Residuos: La gestión integral de residuos en la entidad consiste en la gestión del 100% de los residuos que se generan, incluidos peligrosos, aprovechables y no aprovechables, no obstante, frente a los ordinarios aprovechables, se logra un aumento, frente a la vigencia anterior, de 6%, beneficiando, principalmente a la asociación de

recicladores puerta de oro. Esta mejora se logró a través de la gestión activa con el funcionariado de la entidad y los contratos de obras, bienes y servicios que generan residuos en la entidad.

Consumo Sostenible: El programa de consumo sostenible responde a las solicitudes de inclusión de clausulado ambiental específico relacionado con el impacto de las actividades ambientales ocasionadas por la ejecución del contrato, por lo que desde el Sistema de Gestión Ambiental, el Equipo da respuesta a la totalidad de las solicitudes de Inclusión de Obligaciones ambientales.

Cambio Climático: Este programa contempló principalmente socializaciones y medición de la huella de carbono de la entidad, con el fin de que para las siguientes vigencias se puedan emprender acciones relacionadas con la mitigación de dicha huella, incluyendo de manera activa al personal de la entidad. El resultado de la ejecución del programa, implica que se cumple, al 100% con el desarrollo de las actividades, incluida la medición de la huella de carbono, como un punto base primordial para la generación de actividades futuras.

Comunicación, Formación y Sensibilización: De acuerdo con la programación de actividades, se ejecutaron la totalidad de las charlas, incluyendo a los contratistas de obras, bienes y servicios, como una de las partes interesadas de la entidad y que tienen responsabilidades frente al Sistema de Gestión Ambiental, esto permite brindar un alcance mayor de las socializaciones y mejora frente al sistema.

Auditorías al Sistema de Gestión Ambiental

✓ Auditoría Interna:

La Secretaría Distrital de Movilidad recibió la auditoría interna para la vigencia 2025, donde se destacaron, entre otras, las siguientes fortalezas:

- ✓ Equipo de Trabajo y Alta Dirección comprometidos con el SGA.
- ✓ Adecuada gestión de los riesgos a través de controles precisos.
- ✓ Inexistencia de procesos sancionatorios ambientales en curso.
- ✓ Articulación del SGA con las demás dependencias.

De igual manera, se presentaron hallazgos y oportunidades de mejora relacionados con la implementación de controles operacionales y gestión de riesgos ambientales, puesto que se deben contemplar elementos en la totalidad de los requisitos de la norma, en especial con la implementación de los controles de la Matriz de Aspectos e Impactos de la Entidad.

✓ **Auditoría Externa:**

Para la vigencia 2025, la Entidad logró renovar el Certificado de la ISO 14001:2015, ratificando y extendiendo el compromiso frente a la gestión adecuada de los recursos, la normatividad ambiental vigente y en general la buena gestión de los impactos ambientales. Así las cosas, los resultados de la auditoría fueron positivos, únicamente quedando hallazgos frente a la actualización de la norma y refuerzo de los controles relacionados con los impactos ambientales.

4.10 Automatización del Inventario de Bienes

Durante la vigencia 2025 se llevó a cabo un análisis integral de la solución tecnológica, contable y de automatización del inventario de bienes, con el propósito de avanzar en la interoperabilidad entre los sistemas, optimizando tanto el registro contable como el registro físico en almacén, mediante una interfaz funcional y eficiente que promueva la automatización de los procesos y aumente la eficiencia operativa de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Como parte de este ejercicio, se realizó el diagnóstico del aplicativo SICAPITAL, evaluando su idoneidad para continuar siendo la solución tecnológica que respalde el registro contable de bienes e inventarios. El análisis concluyó que la continuidad del uso de este sistema no es viable, debido a razones críticas de tipo técnico y arquitectónico, entre las que se destacan:

- ✓ Falta de documentación técnica y funcional, que impide su mantenimiento y evolución.
- ✓ Obsolescencia del lenguaje de programación y de la plataforma de desarrollo, lo que limita las posibilidades de actualización.
- ✓ Dificultades en la generación de reportes requeridos para la gestión administrativa, financiera y de control.
- ✓ Graves limitaciones en la capacidad de integración con otros sistemas, especialmente con plataformas de orden distrital como las de la Secretaría Distrital de Hacienda – Bogdata.
- ✓ Vulnerabilidades en la seguridad de la información, que comprometen la confiabilidad y trazabilidad del sistema.

Adicionalmente, se evidenciaron deficiencias funcionales relevantes desde la perspectiva del usuario final, tales como:

- ✓ Lentitud en los procesos operativos.
- ✓ Errores frecuentes e impredecibles.
- ✓ Imposibilidad de auditar adecuadamente los cambios registrados.
- ✓ Fragilidad tecnológica y funcional para soportar los flujos operativos actuales.

Como resultado, se concluye que el sistema SICAPITAL no satisface los requerimientos establecidos por la normativa contable vigente ni las necesidades actuales de la Secretaría Distrital de Movilidad.

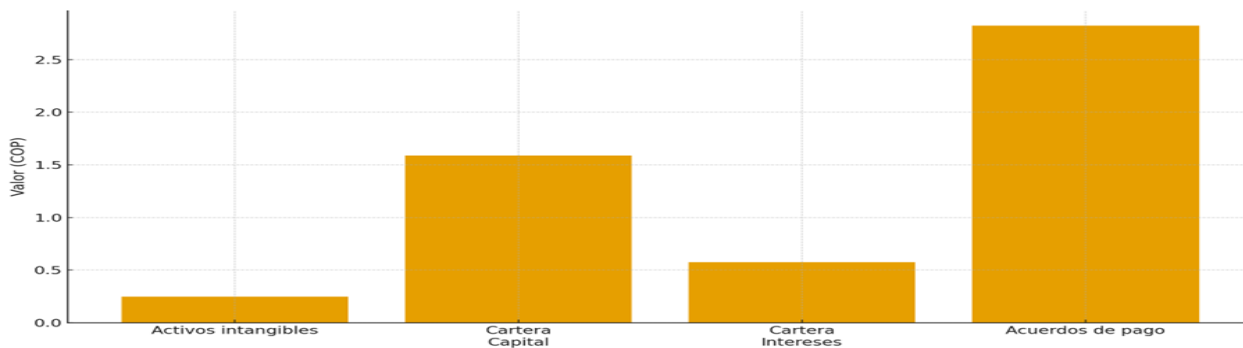
En desarrollo de este diagnóstico, se adelantaron gestiones exploratorias con empresas proveedoras de soluciones especializadas, entre ellas Digital Ware, compañía responsable del aplicativo denominado Kactus, ya utilizado por la Entidad para otros fines funcionales. Se obtuvo cotización de esta firma y se proyecta, con el acompañamiento de la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones – OTIC, avanzar durante la vigencia 2026 en los trámites para la adquisición e implementación de una nueva solución tecnológica que cumpla con los estándares normativos, de seguridad, interoperabilidad y funcionalidad requeridos para el adecuado manejo contable e inventario de los bienes de la Entidad.

4.11 Apoyo al proceso de depuración contable a las áreas implicadas (2023-2025)

Durante la vigencia se adelantaron acciones relevantes de depuración y saneamiento de la información financiera de la Entidad. Se realizó la depuración de activos intangibles en fase de desarrollo por un valor de \$2.464.974.476. Así mismo, se depuró la cartera contravencional correspondiente a 40.962 registros de órdenes de comparendo impuestas entre 2018 y 2022, por un valor de \$15.890.110.758 en capital y \$5.735.486.280 en intereses. Adicionalmente, se efectuó la depuración de 21.084 acuerdos de pago por un valor total de \$28.239.301.960.

En materia de conciliaciones contables, al 31 de octubre se logró la conciliación de 170 cuentas auxiliares, correspondientes a 117 cuentas del activo por \$1.432.839.459.236 y 53 cuentas del pasivo por \$111.809.816.634, fortaleciendo la confiabilidad, consistencia y oportunidad de la información financiera institucional.

Gráfico 7. Depuración de cartera - Valores depurados 2025



Fuente: Elaboración Propia Dirección de Talento Humano

Es de precisar que, a la fecha de elaboración del presente informe, la Subdirección no cuenta con información consolidada con corte al 31 de diciembre, toda vez que los procesos de gestión, cierre y validación de la información correspondiente a la vigencia ya culminada se encuentran en curso. No obstante, las acciones asociadas a este componente fueron ejecutadas durante la vigencia y se continuará con la consolidación y actualización de la información definitiva en el marco de los procesos de cierre institucional.

4.12 Diagnóstico SICAPITAL

Durante la vigencia se adelantó un diagnóstico técnico y funcional integral del sistema SICAPITAL, que permitió identificar con claridad su estado real de operación, capacidades, brechas, riesgos y limitaciones estructurales. Como resultado, se documentó de manera formal y sustentada la obsolescencia del sistema, con evidencias técnicas, normativas y operativas, constituyéndose en un insumo crítico para la toma de decisiones estratégicas orientadas a su reemplazo. De forma complementaria, se revisó y estructuró el RFI con la participación de las áreas de Contabilidad y Almacén, levantando requerimientos alineados con las necesidades operativas actuales, e integrando el análisis del proyecto de control de bienes mediante tecnología RFID. Adicionalmente, se realizó una indagación técnica y de mercado con la firma Digital Ware, propietaria del aplicativo KACTUS, ampliando el espectro de alternativas tecnológicas evaluadas y permitiendo consolidar una conclusión técnica categórica sobre la inviabilidad de continuar operando SICAPITAL como sistema contable, de activos e inventarios.

4.13 Implementación Fase III Proyecto KACTUS

En el marco del proyecto Terminación Fase III KACTUS, se realizó seguimiento técnico y funcional al desarrollo de la interfaz de pagos a contratistas del SGC, en articulación con la OTIC y la Dirección de Contratación, permitiendo documentar y validar los avances previos, definir su estado actual y establecer criterios técnicos mínimos para una futura interoperabilidad segura y trazable. Este ejercicio permitió anticipar riesgos frente a la contratación masiva prevista para 2026 y dejar insumos técnicos y alternativas de implementación que respaldan la toma de decisiones estratégicas en la siguiente vigencia.

4.14 Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo - SGSST

En la vigencia 2025, el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), como eje estratégico para la prevención de riesgos y la protección integral de los colaboradores de la Secretaría Distrital de Movilidad, alcanzó el 100% de cumplimiento de sus objetivos planeados. Se gestionaron en su totalidad las medidas de intervención definidas para los peligros identificados en la matriz de riesgos, se ejecutó el 100% del plan

de trabajo del SG-SST, se dio cumplimiento integral a los requisitos legales aplicables en materia de seguridad y salud en el trabajo, y se cerraron la totalidad de las acciones establecidas en los planes de mejoramiento, evidenciando una gestión orientada a la prevención, el mejoramiento continuo y la protección de la salud y seguridad de los colaboradores.

✓ **Indicadores y cumplimiento de requisitos legales aplicables:**

Como resultado de la implementación y seguimiento permanente del SG-SST, se alcanzaron resultados sobresalientes en los indicadores estratégicos, evidenciando la madurez del sistema y su aporte a la gestión institucional, así: se gestionaron 349 medidas de intervención definidas en la matriz de identificación de peligros, se ejecutaron en su totalidad las 51 actividades del plan de trabajo anual, se atendieron todas las 43 oportunidades de mejora (PMP) y se dio cumplimiento integral a 295 requisitos legales aplicables. Estos resultados evidencian una gestión efectiva, preventiva y alineada con el mejoramiento continuo y el cumplimiento normativo.

✓ **Evaluación del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo.**

Auditoría externa de recertificación ISO 45001:2018: realizada por el Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación - ICONTEC entre el 16 y 19 de junio de 2025, en la cual se obtuvieron los siguientes resultados: 22 hallazgos que demuestran fortaleza en el sistema y apoyan la conformidad del sistema de gestión con los requisitos, 31 oportunidades de mejora y 3 no Conformidades menores.

Auditoría Interna Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST): Realizada el 15, 16 y 17 de octubre de 2025, en la cual se obtuvieron los siguientes resultados: 4 fortalezas, 7 oportunidades de Mejora y 1 no conformidad.

Sistemas de Vigilancia Epidemiológica (SVE) y Programas: Durante la vigencia 2025, la Secretaría Distrital de Movilidad consolidó de manera integral los Sistemas de Vigilancia Epidemiológica (SVE) y programas de Seguridad y Salud en el Trabajo, orientados a la prevención de riesgos, la promoción de la salud y la protección de los colaboradores, alcanzando el 100% de ejecución de las actividades programadas en todos los SVE y programas implementados, lo que evidencia una planeación efectiva y un seguimiento permanente a su desarrollo.

Estos avances y resultados alcanzados fortalecieron la prevención de enfermedades laborales y accidentes de trabajo, abordando de manera específica riesgos osteomusculares, psicosociales, visuales, auditivos, cardiovasculares, químicos, de trabajo en alturas, espacios confinados y riesgo público, así como la promoción de estilos de vida y entornos saludables. Adicionalmente, se consolidó el Programa de Rehabilitación

Integral, garantizando el seguimiento oportuno a los procesos de reintegro laboral y reincorporación ocupacional.

En conclusión, la implementación efectiva de estos SVE y programas refleja una gestión preventiva, sistemática y articulada, que contribuye al fortalecimiento de la cultura de autocuidado, a la reducción de la exposición a riesgos y al mejoramiento continuo de las condiciones de seguridad y salud en el trabajo de las y los colaboradores.

✓ **Inspecciones de Seguridad**

En el 2025, se fortaleció el programa de inspecciones de seguridad mediante la ejecución de 150 inspecciones en las 17 sedes, escenarios deportivos y en vía, acciones que permitieron verificar de manera sistemática las condiciones de seguridad relacionadas con botiquines, inspecciones locativas, elementos para la atención de emergencias, Elementos de Protección Personal (EPP), máquinas y equipos, entre otros aspectos.

Los hallazgos identificados fueron registrados y gestionados a través de la matriz de control y seguimiento de inspecciones, con la definición de planes de acción específicos, orientados a la corrección oportuna de las condiciones identificadas y al fortalecimiento de la prevención de riesgos. Este ejercicio contribuyó al mejoramiento continuo de las condiciones de seguridad y al fortalecimiento de la cultura preventiva en la Entidad.

✓ **Emergencias**

En desarrollo de las actividades programadas para 2025, se fortaleció de manera estratégica el Programa Institucional de Gestión de Emergencias, orientado a mejorar la capacidad de prevención, preparación y respuesta ante eventos que puedan afectar la seguridad de los colaboradores y la ciudadanía. En este marco, se consolidó la brigada de emergencias mediante la convocatoria y formación de nuevos brigadistas, con 17 jornadas de capacitación, fortaleciendo las competencias técnicas y operativas del equipo.

Se avanzó en la articulación institucional y distrital a través de la participación activa en el Simulacro Distrital de Evacuación, con intervención en seis sedes de la SDM y la evacuación de 782 personas, así como en los Comités de Ayuda Mutua, liderando uno de ellos, lo que fortaleció la coordinación interinstitucional y la gestión del riesgo compartido. Adicionalmente, se desarrollaron simulacros especializados (seguridad vial, derrame de sustancias químicas, riesgo público y atención de emergencias médicas), ejercicios prácticos y pistas de entrenamiento, orientados a mejorar la capacidad de respuesta ante escenarios críticos.

Como avance estratégico, se definió e implementó el plan de trabajo del Sistema Comando de Incidentes, consolidando un enfoque estructurado para la atención de emergencias y fortaleciendo la preparación institucional.

✓ **Mediciones de higiene industrial**

A lo largo del año 2025, se fortaleció la gestión de higiene industrial en la SDM, se realizaron las siguientes mediciones higiénicas:

Luxometrías: El objetivo de esta medición es determinar las condiciones de iluminación en las áreas de trabajo. Se realizaron en Paloquemao, Almacén General, Bodega Archivo Alamos, Casa 21, Chico, Patio 4, Patio Alamos, Patio Transitorio y Villa Alsacia.

Confort térmico: El objetivo de esta medición es determinar las sensaciones negativas o molestias debido a la temperatura ambiental, en condiciones ambientales de calor o frío. Se realizaron en Bodega Archivo Álamos, Calle 13 y Paloquemao.

Los resultados de las mediciones realizadas en 2025 se registraron en la “Matriz de registro y seguimiento a las oportunidades de mejora del SG-SST”, con el fin de definir los planes de acción para las recomendaciones dadas y realizar seguimiento a la implementación de estos. Para lo anterior, se realizan mesas de trabajo en conjunto con los profesionales de Seguridad y Salud en el Trabajo y la Subdirección Administrativa.

✓ **Plan de Capacitación en Seguridad y Salud en el Trabajo**

En el marco de la gestión adelantada en 2025, se ejecutó en un 100% el Plan de Capacitación SST, desarrollando 111 actividades formativas orientadas al fortalecimiento de la cultura de prevención, el autocuidado y el cumplimiento de los objetivos institucionales en seguridad y salud en el trabajo.

4.15 Desarrollo de los sistemas de información KACTUS de la Dirección de Talento Humano

Para la Secretaría de Movilidad, resulta de vital importancia adelantar acciones que permitan la integración de los diferentes procedimientos que se realizan al interior de la Dirección de Talento Humano, una de estas acciones es la inclusión de novedades, liquidación y pago de la nómina, por lo cual se han adelantado estrategias que permitan integrar el aplicativo KACTUS y establecer controles efectivos, a través del establecimiento de roles y perfiles de acceso.

Así mismo, en la vigencia 2025, se dio inicio al proyecto Talento Humano 2.0, cuyo objetivo es la actualización y reimplementación de módulos dentro del aplicativo KACTUS, que permitan optimizar la información para toma de decisiones y gestionar el conocimiento en la Entidad.

A continuación, se muestra un esquema de los módulos que se encuentran en implementación:

Ilustración 19. Módulos KACTUS - Talento Humano 2.0



Fuente Elaboración Propia Dirección de Talento Humano

En este proyecto se avanzó de manera significativa con la optimización y reimplementación del aplicativo KACTUS, orientada a integrar los procesos de nómina, novedades y gestión del talento humano, así como a mejorar la calidad de la información para la toma de decisiones, así:

- ✓ Se culminó al 100% la auditoría de Planta y Nómina, identificando brechas estructurales en trazabilidad, parametrización y controles del sistema, cuyos resultados constituyen insumo clave para una intervención integral y articulada entre las áreas responsables.
- ✓ El proyecto de Caracterización de Planta presenta un avance del 60%, con logros relevantes en planeación, divulgación y actualización de información del personal, y con un nuevo alcance proyectado para 2026 enfocado en consolidar información confiable de cargos, empleos y estructura organizacional.
- ✓ Se alcanzó un 80% de avance en la automatización de resoluciones en Kactus, logrando la generación automática de seis tipos de resoluciones de nómina y dejando como reto para 2026 la apropiación del conocimiento por parte de los usuarios.
- ✓ Se inició la implementación del módulo de recobro de incapacidades, con avances iniciales en validación funcional, cuya consolidación en 2026 permitirá fortalecer la trazabilidad, control y eficiencia del proceso de recobro ante EPS y ARL. En conjunto, estos avances consolidan una hoja de ruta clara para la modernización tecnológica y el fortalecimiento de la gestión del talento humano en la Entidad.

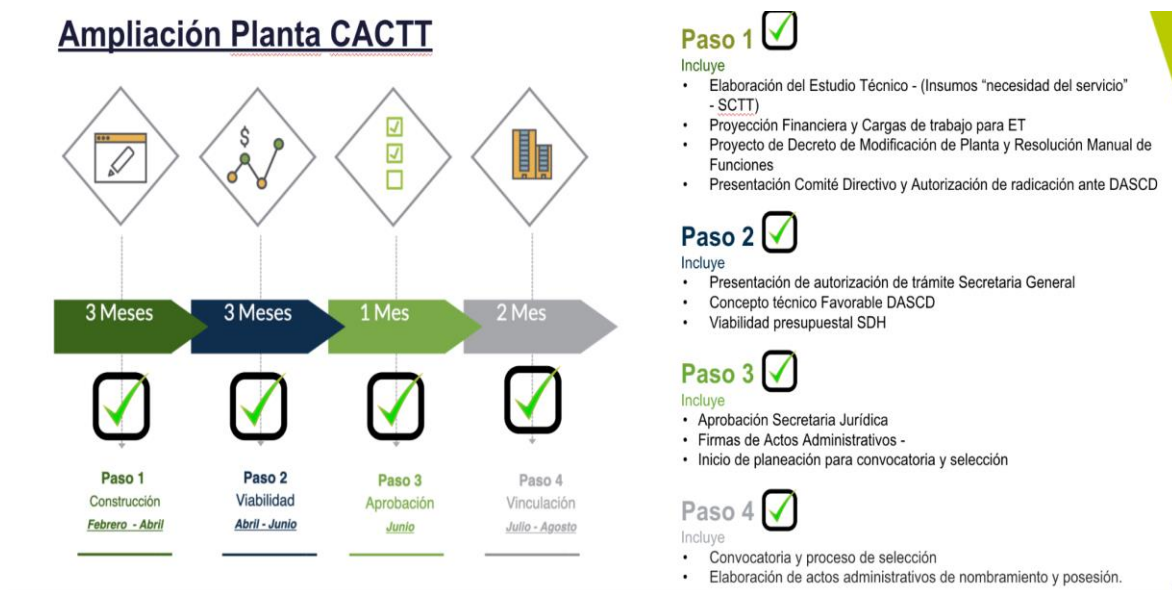
4.16 FORTALECIMIENTO INTEGRAL AGENTES DE TRÁNSITO

Durante la vigencia 2025, la Entidad adelantó acciones orientadas al fortalecimiento de su capacidad institucional, a través de la implementación de programas y proyectos estratégicos liderados por la Dirección de Talento Humano, entre los cuales se destacan los siguientes:

✓ Ampliación del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte

Creación de 150 cargos del empleo Agente de Tránsito Código 340 Grado 13, de los cuales se efectuó la vinculación de 141 servidores, en desarrollo de los empleos creados mediante el Decreto 490 de 2025. Esta incorporación permitió fortalecer la gestión de la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, ampliando la capacidad operativa de la Entidad en vía y robusteciendo las acciones orientadas a mejorar la movilidad, la seguridad vial y la regulación y control del tránsito y transporte en la ciudad, con el propósito de garantizar condiciones más seguras y eficientes para la ciudadanía.

Ilustración 20. Ampliación planta CACTT



Fuente: Elaboración Propia Dirección de Talento Humano

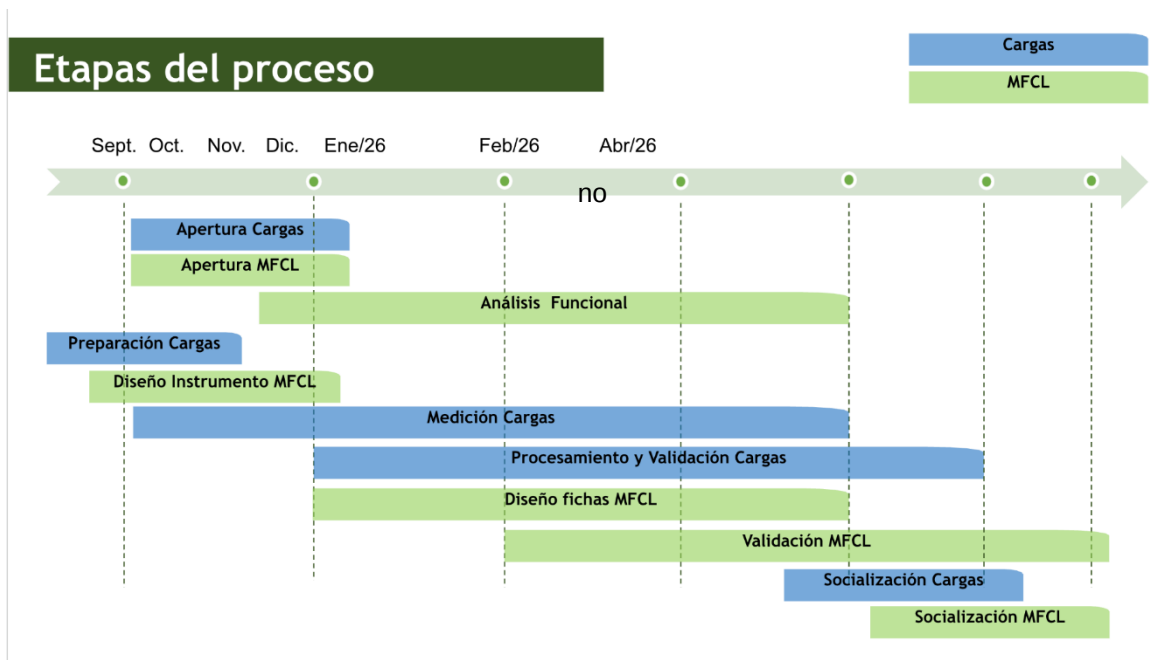
Así mismo, como parte del fortalecimiento integral de los agentes de tránsito, se realizó una intervención de la cultura de agentes, a través del consultor TALENT, en la cual se realizó capacitación orientada a promover comportamientos y prácticas que fortalezcan el liderazgo consciente, la comunicación asertiva, el manejo de emociones, el autocuidado, el trabajo en equipo y el cuidado de los demás, alcanzando a más de 450 funcionarios(as).

4.17 Estudio de cargas institucional

Una vez culminado el proyecto estratégico de fortalecimiento integral agentes de tránsito, se inició al levantamiento y estudio de cargas laborales y optimización de la planta de personal, cuyo objetivo es elaborar un estudio técnico que sustente la optimización de la planta de personal y el ajuste del Manual de Funciones y Competencias Laborales de la Secretaría Distrital de Movilidad. Este proyecto tiene una vigencia 2025 - 2026, conforme a la programación establecida y reflejada en la ilustración anterior.

A continuación, se muestran las actividades pendientes por ejecutar:

Ilustración 21. Actividades para el fortalecimiento institucional 2025-2026



Fuente: Elaboración Propia Dirección de Talento Humano

4.18 Atención a la Ciudadanía

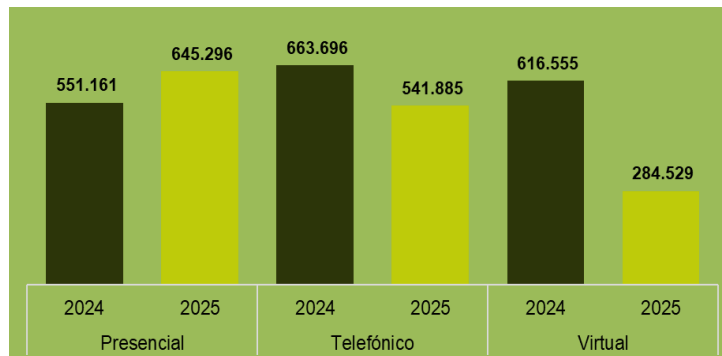
El componente de Atención a la Ciudadanía consiste en el conjunto de acciones, estrategias y servicios orientados a facilitar la interacción de la ciudadanía con la Secretaría Distrital de Movilidad, promoviendo el acceso oportuno, claro y eficiente a la información, trámites y servicios ofrecidos por la entidad. Este componente busca garantizar una atención integral y de calidad a través de diversos canales presenciales, telefónicos y virtuales, asegurando la cobertura territorial y el respeto por los derechos de los usuarios.

Asimismo, este proceso se fundamenta en principios de cercanía institucional, mejora continua y transformación digital, fortaleciendo espacios de diálogo con la ciudadanía y fomentando una cultura de servicio transparente, empática y centrada en las necesidades reales de las personas. La Dirección de Atención al Ciudadano de la Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía lidera esta labor, articulando esfuerzos técnicos y operativos que permiten ofrecer una experiencia de atención pertinente, accesible y con enfoque diferencial.

✓ Avances y logros principales en 2025

En el año 2025, se recibieron 1.471.710 interacciones ciudadanas en los diferentes canales y espacios de relacionamiento a cargo de la DAC. Esto representa una disminución en la demanda ciudadana del 19.64% frente al año 2024 donde se atendieron un total de 1.831.412 personas.

Grafica 8. Presentaciones canales de atención



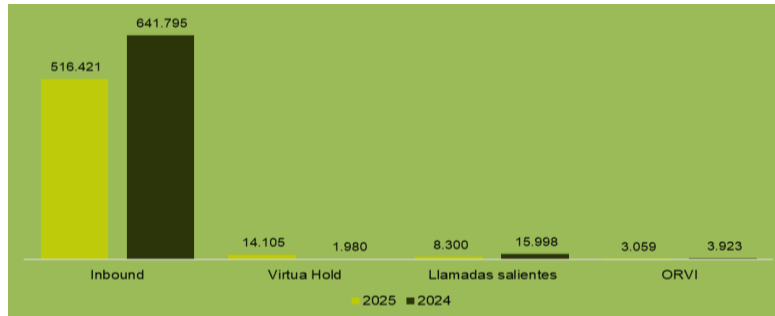
Fuente: Elaboración Propia Dirección de Atención al Ciudadano

El canal presencial mantiene una participación del 44%, lo que representa un área de oportunidad para intensificar las estrategias de promoción de canales alternativos como el virtual y el telefónico, avanzando así en la meta de digitalización del servicio y reducción de la huella presencial.

✓ Canal Telefónico

En el año 2025, el volumen total de interacciones a través de los canales de comunicación institucional registró una disminución del 18% en comparación con el año anterior (2024). Esta tendencia refleja una caída significativa en los flujos de atención tradicionales, tales como las consultas entrantes y las llamadas salientes, junto con variaciones notables en canales digitales específicos como Virtual Hold y ORVI.

Gráfica 9. Presentación canal telefónico de atención



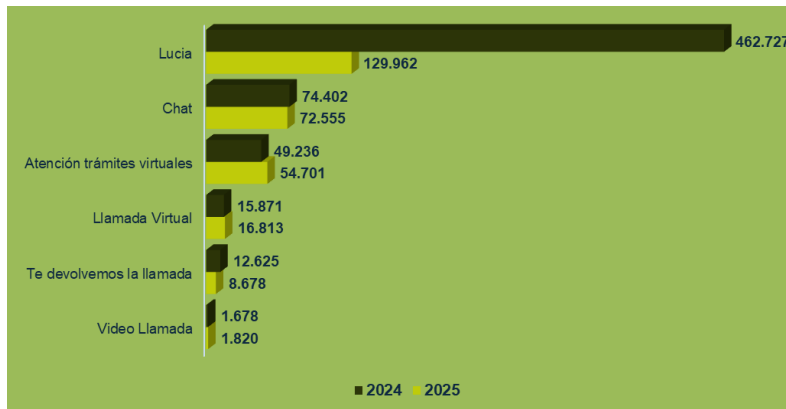
Fuente: Dirección de Atención al Ciudadano.

Durante 2025, el volumen total de interacciones en los canales de comunicación institucional registró una reducción del 18% respecto al año anterior. Esta disminución evidencia un cambio en los patrones de utilización, lo que exige optimizar la eficiencia de los canales de mayor demanda, como el inbound, y reevaluar la pertinencia de aquellos con menor uso, resulta esencial promover alternativas emergentes como Virtual Hold, que muestran un crecimiento relativo y representan una oportunidad para fortalecer la transformación digital en la atención ciudadana.

✓ Canal virtual

El 19% de las interacciones corresponden al ChatBot Lucía, en operación hasta abril de 2025, y al Chat web, que se consolidan como las herramientas más utilizadas por la ciudadanía, en el canal virtual.

Gráfica 10. Presentación canal de atención virtual



Fuente: Dirección de Atención al Ciudadano.

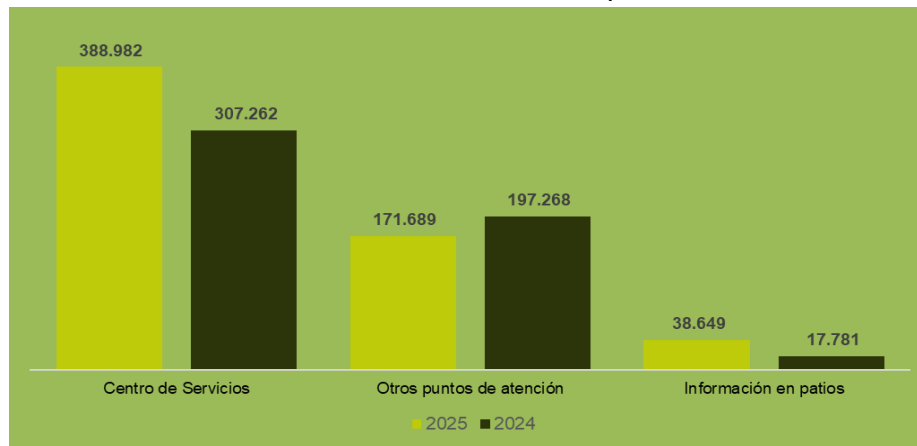
Los canales virtuales registraron 284.529 interacciones en 2025, con variaciones importantes frente al año anterior: el servicio de trámites virtuales creció un 11 %, las videollamadas aumentaron un 8 %, mientras que opciones como “Te devolvemos la

llamada” tuvieron una caída del 31 %. Estas cifras muestran un cambio en las preferencias de la ciudadanía y orientan la necesidad de fortalecer los canales con mayor potencial de crecimiento y continuidad.

✓ **Canal presencial**

Representa el 44% de las interacciones, siendo los Centro de Servicios de Movilidad Calle 13 y Paloquemao, los preferidos por la ciudadanía para acceder a la oferta de bienes y servicios de la entidad. Los Centros de Servicios continúan siendo un espacio relevante de relacionamiento; no obstante, esta preferencia por la atención directa refuerza la necesidad de fortalecer estrategias de adopción digital que permitan a la ciudadanía acceder a los servicios de manera remota, ágil y sin necesidad de desplazamiento.

Gráfica 11. Presentación canal presencial.



Fuente: Dirección de Atención al Ciudadano.

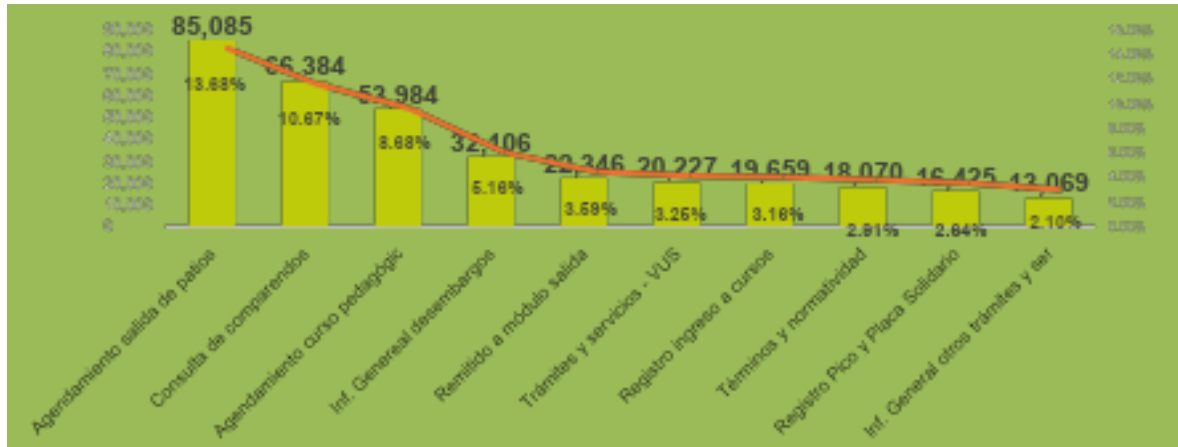
Los Centros de Servicios se consolidan como el espacio de relacionamiento más utilizado por la ciudadanía, reflejando su preferencia por espacios de atención directa. Sin embargo, este comportamiento también resalta la importancia de fortalecer los demás canales disponibles, de manera que se amplíen las opciones de acceso y se garantice una atención equilibrada, eficiente y cercana en todos los frentes de servicio.

✓ **Tipificaciones**

En el transcurso del año 2025, se realizaron un total de 656.070 tipificaciones a través de todos los canales y espacios de relacionamiento disponibles, reflejando el creciente interés por participar activamente en los procesos institucionales y acceder a información oportuna. Este volumen evidencia no solo la confianza en los mecanismos de atención, sino también el compromiso de la población con el ejercicio de sus derechos y deberes, consolidando así un espacio de diálogo transparente y cercano entre la Entidad y la ciudadanía.

A continuación, se relacionan los temas más tipificados en cada uno de los canales y espacios de relacionamiento a cargo de la DAC.

Gráfica 12. Tipificaciones



Fuente: Dirección de Atención al Ciudadano

Teniendo en cuenta el motivo de consulta en el canal Inbound, la opción de “Agendamiento salida de patios”, lidera con el 11,9% de participación seguido de Agendamiento cursos con el 6,7%

✓ Indicadores de Atención

A continuación, se presentan los principales indicadores que son levantados y consolidados en la Secretaría Distrital de Movilidad, en relación con la atención a la ciudadanía y se presenta un análisis general de su variación al respecto de la anterior vigencia.

Tabla 13. Indicadores de Atención

Indicador	Resultado 2025	Variación frente al 2024
Tiempo de atención	39	1,5 minutos menos que en 2024
Atenciones efectivas en primer contacto	96,30% de atenciones resueltas en primer contacto	Se tuvo un crecimiento del 6% frente a los 91.17% de año anterior
Satisfacción de la ciudadanía en el canal presencial	96,88%	Se presentó una reducción de 0.25% frente al 2024
Satisfacción de la ciudadanía en el canal telefónico y virtual	93,09%	5,89 puntos porcentuales más que en 2024
Monitoreo a la calidad de los canales de atención	93%	3 puntos porcentuales mejor que en el 2024
Cumplimiento del Manual de Servicio	98,05%	4,47 puntos porcentuales más que en 2024
Cumplimiento de Matriz de Puntos Idóneos	98%	Se mantiene el cumplimiento del 2024

Fuente: Dirección de Atención al Ciudadano

✓ Concesión Ventanilla Única de Servicios - VUS

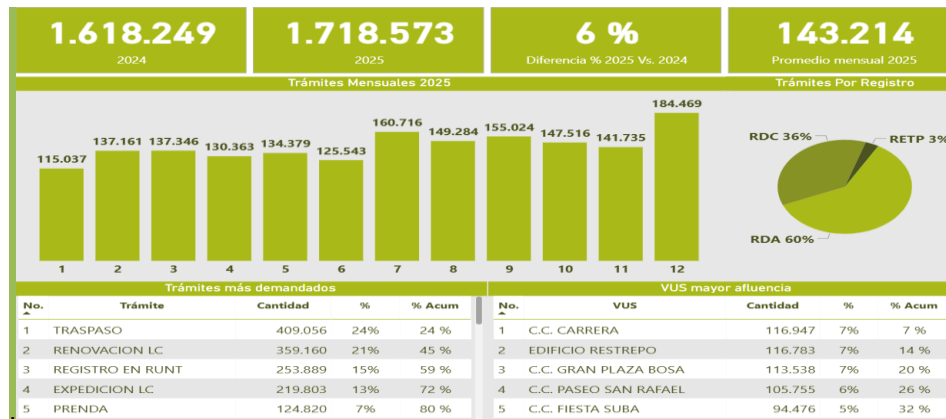
La Concesión de la Ventanilla Única de Servicios es el modelo a través del cual la Secretaría Distrital de Movilidad articula la prestación de los principales trámites del sector, mediante un esquema de operación especializada que garantiza eficiencia, estandarización y calidad en la atención al ciudadano. Este mecanismo permite centralizar y facilitar el acceso a trámites relacionados con registros automotores, de conductores y del transporte público, mediante puntos físicos distribuidos estratégicamente en la ciudad.

La operación de esta concesión está orientada a optimizar la experiencia del usuario, mediante procesos simplificados, tiempos de respuesta oportunos y herramientas tecnológicas que fortalecen la gestión del servicio. Así mismo, esta estrategia facilita el control institucional sobre la calidad de la atención y permite consolidar información clave para la toma de decisiones, en el marco de una gestión moderna, transparente y centrada en el ciudadano.

✓ Avances y logros principales en 2025

Las cifras de atención al ciudadano correspondientes a la vigencia 2025, en relación con los trámites concesionados de registros de automotores, conductores y transporte público, son las siguientes:

Gráfica 13. Cifras de atención VUS.



Fuente: CIDI – VUS.

Durante la vigencia 2025, la gestión institucional registró un total de 1.718.573 trámites, lo que representa un incremento del 6% frente a los 1.618.249 trámites gestionados en 2024. Este crecimiento evidencia el fortalecimiento de la capacidad operativa de la entidad y la consolidación de los canales de atención dispuestos para la ciudadanía. Asimismo, el registro de 143.214 trámites nuevos da cuenta de la demanda sostenida de los servicios institucionales.

El comportamiento mensual de 2025 mantuvo una dinámica ascendente, con volúmenes que oscilaron entre los 107.000 trámites en los primeros meses hasta superar los 165.000 hacia el cierre del año. Esta tendencia refleja el impacto positivo de las estrategias de optimización implementadas, así como una mayor apropiación de los canales de atención por parte de los usuarios. En cuanto a la distribución por trámite, el RDC concentró el 30% de la gestión y REIP el 9%, consolidándose como los tramites de mayor preferencia.

Respecto a la cobertura territorial, puntos de atención como el CC Gran Plaza Bosa se mantuvieron como ejes estratégicos de la operación, atendiendo volúmenes significativos de la demanda ciudadana. Esta distribución territorial ha permitido garantizar una presencia institucional equitativa y fortalecer la atención en zonas de alta afluencia, mejorando la experiencia de servicio y la cercanía con las comunidades atendidas.

✓ **Concesión Grúas y Patios**

La Concesión de Grúas y Patios corresponde al modelo de operación mediante el cual la Secretaría Distrital de Movilidad gestiona la inmovilización, traslado, custodia y disposición final de los vehículos que infringen las normas de tránsito. Esta concesión permite a la entidad garantizar que el proceso sancionatorio se cumpla bajo parámetros técnicos, operativos y legales, asegurando el respeto por los derechos de los ciudadanos y la integridad de los vehículos inmovilizados.

A través de esta concesión se presta un servicio continuo y especializado, que incluye la operación de grúas habilitadas, la administración de los patios de custodia y la atención ciudadana relacionada con estos procedimientos. Este modelo busca asegurar la trazabilidad de cada etapa del proceso, promover la descongestión de patios y facilitar la articulación con autoridades de tránsito, judiciales y de control, en el marco de una gestión eficiente, transparente y con enfoque de servicio.

✓ **Avances y logros principales en 2025**

Durante el año 2025, los resultados operativos de inmovilización registraron un total de 71.401 vehículos custodiados por infracciones a las normas de tránsito y transporte, discriminados de la siguiente manera:

Tabla 14. Inmovilizaciones por clase de vehículo enero a diciembre de 2025

AUTOMÓVIL	%	MOTOCICLETAS	%	CAMIONETA	%	OTROS	%
19.016	26,63%	37.204	52,11%	7.954	11,14%	7.227	10,12%

Fuente: Interventoría Consorcio Transporte Móvil

A continuación, se muestra la distribución de inmovilizaciones por cada uno de los meses entre enero y diciembre del 2025:

Tabla 15. Inmovilizaciones mensuales de enero a diciembre 2025

ene-25	feb-25	mar-25	abr-25	may-25	jun-25	jul-25	ago-25	sep-25	oct-25	nov-25	dic-25
5.967	6.427	6.150	5.355	5.617	5.234	6.549	7.191	6.239	5.658	5.821	5.193

Fuente: Interventoría Consorcio Transporte Móvil

En la siguiente tabla, se muestra el resumen del tipo de vehículo inmovilizado con la cantidad y porcentaje de participación:

Tabla 16. Inmovilizaciones del 01 de enero al 31 de diciembre de 2025 por tipo de vehículo

TIPO DE VEHÍCULO	BICICLETAS	LIVIANO	MEDIANO	MOTOS / SIMILARES	PATINETAS	PESADO	TOTAL
No.	8	20.337	10.333	38.444	5	2.274	71.401
Porcentaje	0,01%	28,48%	14,47%	53,84%	0,01%	3,18%	100,00%

Fuente: Interventoría Consorcio Transport Móvil

La discriminación por código de inmovilización es la siguiente:

Tabla 17. Top 5 de los códigos de infracción de los vehículos inmovilizados de enero a diciembre 2025

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CANTIDAD	PORCENTAJE
C35	No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido	20.433	28,62%
C02	Estacionar un vehículo en sitios prohibidos	16.040	22,46%
C14	Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente.	11.425	16,00%
D02	Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley.	7.537	10,56%
B03	Sin placas, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.	4.558	6,38%

Fuente: Interventoría Consorcio Transport Móvil

De la anterior tabla se destaca que los códigos C35 y C02 corresponden a las infracciones con mayor participación.

Durante el período de enero a diciembre de 2025, salieron del parqueadero del Concesionario sesenta y seis mil ochocientos sesenta y seis (66.866) vehículos, distribuidos así:

Tabla 18. Salidas de vehículos enero a diciembre del año 2025

MOTOS / SIMILARES	VEHÍCULOS LIVIANOS	VEHÍCULOS MEDIANOS	VEHÍCULOS PESADOS	BICICLETAS
51,75%	29,72%	15,15%	3,38%	0,00%

Fuente: Interventoría Consorcio Transport Móvil

El Concesionario, presentó una ocupación del 51,7% de los cupos de parqueo con 10.578 vehículos en custodia y el tiempo promedio de permanencia en parqueadero fue de 5 días. Respecto a la habilitación de grúas a continuación se presenta el resumen del período de enero a diciembre de 2025:

Tabla 19. Grúas habilitadas

MES	GRÚAS HABILITADAS
ene-25	112
feb-25	116
mar-25	116
abr-25	123
may-25	119
jun-25	122
jul-25	116
ago-25	113
sep-25	111
oct-25	106
nov-25	109
dic-25	108

Fuente: Interventoría Consorcio Transport Móvil

✓ Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales - ORVI

El Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales es una iniciativa de la Secretaría Distrital de Movilidad, que brinda atención integral a las personas que han sufrido un siniestro vial y a sus familias, ofreciendo orientación gratuita en aspectos jurídicos, sociales y emocionales. Su propósito es garantizar el acceso efectivo a la oferta institucional disponible, facilitar la comprensión de los derechos de las víctimas y acompañar los procesos de reparación, mitigación de impactos y recuperación. Esta atención se realiza a través de canales presenciales y virtuales, con un enfoque diferencial, de género y basado en derechos, asegurando un acompañamiento empático y adaptado a las necesidades de cada caso.

Adicionalmente, el Centro desarrolla procesos formativos dirigidos tanto a las víctimas como a la ciudadanía en general, enfocados en la prevención, la cultura vial y la comprensión del marco legal e institucional que protege a quienes han sido afectados por siniestros viales. Estas acciones de sensibilización y capacitación buscan fortalecer la corresponsabilidad frente a la seguridad vial y contribuir a una transformación cultural que

priorice la vida en el espacio público, haciendo énfasis en el respeto, la solidaridad y la memoria de las víctimas.

✓ **Avances y logros principales en 2025**

El principal logro alcanzado en la vigencia 2025 se refiere a la atención integral brindada a las víctimas de siniestros viales, con enfoque poblacional, diferencial y de género. Entre enero y diciembre se realizaron 1.124 atenciones a ciudadanos nuevos en el Centro de Orientación, distribuidas en 605 hombres y 519 mujeres.

Como parte de estas intervenciones, se ofrecieron diversos servicios de apoyo, entre los cuales se destacan: 1.399 orientaciones jurídicas, 1.427 orientaciones psicológicas y 292 orientaciones sociales. En diciembre se calificaron 41 hombres y 30 mujeres, para un total de 71 ciudadanos atendidos, logrando una cobertura del 100 % frente a quienes solicitaron el servicio durante ese mes.

Adicionalmente, se llevó a cabo un proceso formativo con un total de 11.540 personas, orientado a fortalecer el conocimiento en materia de seguridad vial, derechos de las víctimas y prevención de siniestros, como parte de una estrategia de transformación cultural y sensibilización ciudadana.

✓ **Racionalización de trámites**

La racionalización de trámites es una estrategia orientada a optimizar los procesos administrativos mediante la simplificación, automatización y mejora continua de los trámites ofrecidos por la entidad. Su objetivo principal es facilitar el acceso de la ciudadanía a los servicios, reduciendo cargas innecesarias, eliminando barreras y garantizando una experiencia más ágil, clara y eficiente. Esta labor se desarrolla en articulación con lineamientos nacionales y distritales, y responde a los principios de eficacia administrativa, economía de recursos y mejora del servicio público.

Este componente también promueve el uso de herramientas tecnológicas, la interoperabilidad entre plataformas institucionales y la eliminación de pasos innecesarios, fortaleciendo la transparencia y reduciendo los tiempos de atención. Además, contribuye a la modernización de la gestión pública, mejorando la relación Estado-ciudadano, aumentando la satisfacción de los usuarios y fomentando una administración más cercana, digital y accesible para todos los habitantes de la ciudad.

✓ **Avances y logros principales en 2025**

Durante la vigencia 2025, la Dirección de Atención al Ciudadano implementó la Estrategia de Racionalización de Trámites en la Secretaría Distrital de Movilidad, registrando en el SUIT y el PTEP, acciones orientadas a simplificar trámites, reducir tiempos y costos de

atención, y mejorar la experiencia ciudadana, en cumplimiento de las metas institucionales del componente DAC.

En 2025 se racionalizaron 2 trámites mediante 4 acciones de racionalización, con impacto directo en la reducción de cargas administrativas y optimización de la atención:

Trámite: Facilidades de pago para deudores de obligaciones no tributarias

- ✓ Implementación de formulario web para la radicación de solicitudes.
- ✓ Reducción de pasos internos del proceso.
- ✓ Eliminación de documentos físicos.
- ✓ Validación automática de identidad mediante interoperabilidad con la Registraduría Nacional.

Resultados de gestión derivadas de la racionalización:

- ✓ 48 solicitudes radicadas a través del canal web.
- ✓ 56,39% de reducción en el tiempo de atención en módulo (de 66,57 a 29,03 minutos).
- ✓ 56,39% de reducción en el tiempo de validación documental.
- ✓ Eliminación de 5 pasos del proceso, equivalente a una reducción del 22% del ciclo de atención.
- ✓ 100% de validación del estado del documento de identidad (CC).
- ✓ 192 desplazamientos presenciales evitados, generando un ahorro estimado de \$614.400 en costos de transporte para la ciudadanía.

Trámite: Inscripción o autorización para la circulación vial (excepciones de pico y placa por discapacidad)

Ampliación de canales de atención mediante participación en las ferias a tú servicio que programa la Secretaría General en las diferentes localidades de la ciudad.

Resultados de gestión derivadas de la racionalización:

- ✓ Atención de 11 solicitudes en ferias de servicio (Usme, Ciudad Bolívar, Kennedy y Los Mártires).
- ✓ Registro y orientación del 100% de las solicitudes atendidas.
- ✓ 44 desplazamientos presenciales evitados.
- ✓ Ahorro estimado de \$140.800 en costos de transporte para la ciudadanía.

Las acciones desarrolladas permitieron cumplir las metas asociadas al componente de racionalización de trámites, evidenciando mejoras sostenidas en:

- ✓ Reducción de tiempos de atención.
- ✓ Disminución de pasos y reprocesos.
- ✓ Optimización de recursos institucionales.

- ✓ Mayor accesibilidad y descentralización de la oferta de servicios.

4.19 Dirección de Representación Judicial

Durante la vigencia 2025, la Dirección de Representación Judicial consolidó avances significativos en la gestión de los procesos judiciales a cargo de la Secretaría Jurídica Distrital, evidenciando un fortalecimiento progresivo y sostenido de la defensa judicial del Distrito Capital. En efecto, la tasa de éxito procesal alcanzó el 97,79 %, superando los resultados obtenidos en las vigencias inmediatamente anteriores. Para el año 2023, la tasa de éxito fue del 88,84 %, con un ahorro estimado a favor del Distrito de aproximadamente un billón cien mil millones de pesos (\$1,1 billones), mientras que en 2024 dicha tasa se incrementó al 95,8 %, con un ahorro aproximado de veintisiete mil millones de pesos (\$27.000 millones).

El comportamiento de la tasa de éxito procesal entre las vigencias 2023 y 2025 evidencia una mejora sostenida en la efectividad de la defensa judicial del Distrito Capital, pasando del 88,84 % en 2023 al 97,79 % en 2025. Este incremento progresivo refleja la consolidación de las estrategias jurídicas, preventivas y de gestión procesal implementadas por la Dirección de Representación Judicial. En términos económicos, si bien el monto del ahorro presenta variaciones anuales asociadas al volumen y naturaleza de las pretensiones litigiosas, los resultados obtenidos en cada vigencia confirman una gestión orientada a la protección del patrimonio público, con ahorros significativos que alcanzaron \$1,1 billones en 2023, \$27.000 millones en 2024 y \$942.000 millones en 2025.

4.20 Dirección de Normatividad y Conceptos

Durante todo el 2025 en cumplimiento de la política de mejora regulatoria específicamente en lo atinente a la racionalización y depuración normativa, se trabajó para el cumplimiento del gran hito normativo de estructuración normativa concluyendo con la expedición del Decreto 652 del 22 de diciembre de 2025 “Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Movilidad”.

Adicionalmente, en cuanto a la gestión en la producción normativa y emisión de conceptos jurídicos en el Sector Movilidad, se participó en la estructuración normativa y el control de legalidad de 164 proyectos de actos administrativos y la emisión de 10 conceptos jurídicos. En cuanto a la atención de PQRSD y requerimientos de control, se tramitaron 310. Frente al apoyo jurídico en la emisión de conceptos institucionales a proyectos de acuerdo y proyectos de ley, se realizó control de legalidad y comentarios jurídicos a 265 iniciativas en curso en el Concejo Distrital y 18 iniciativas en el Congreso de la República.

Entre las disposiciones normativas emitidas se destacan: Los decretos reglamentarios de tarifas SITP (Decreto 61 de 2024), Taxi (Decreto 86 de 2024), Estacionamiento en vía (Decreto 097 de 2024) y estacionamiento fuera de vía (Decreto 098 de 2024). Adicionalmente se avanza en estructuración conjunta con otras Entidades Distritales de proyectos reglamentarios conjuntos como la mesa de conductores (Art.159 Acuerdo Distrital 927 de 2024) y la reglamentación del estacionamiento en zonas aledañas a cultos (Art. 181 Acuerdo Distrital 927 de 2024).

5. INFORME DE GESTIÓN

1. Informe del grado de avance de las Políticas de Desarrollo Administrativo del Modelo Integrado de Planeación y Gestión, se encuentra en el siguiente link de la web: <https://www.movilidadbogota.gov.co/informes-de-gestion-y-evaluacion> (ver Informe sistema integrado de gestión SIG-MIPG).
2. Transparencia, participación y servicio al ciudadano, Gestión del Talento Humano, Eficiencia Administrativa y Gestión Financiera, además de la gestión por dependencias de la Secretaría Distrital de Movilidad de la vigencia 2025, se puede observar en el Anexo 8. INFORME DE GESTIÓN 2025. Link: <https://www.movilidadbogota.gov.co/informes-rendicion-cuentas>. A su vez, el informe de integridad 2025 está publicado en el siguiente link: <https://www.movilidadbogota.gov.co/informes-de-gestion-y-evaluacion> (ver Informes de Integridad)

6. METAS E INDICADORES DE GESTIÓN

Las metas y los indicadores de gestión de la vigencia 2025, se pueden observar en el Anexo 4. METAS E INDICADORES DE GESTIÓN 2025.

Link: <https://www.movilidadbogota.gov.co/informes-rendicion-cuentas>

7. ENTIDADES DE CONTROL QUE VIGILAN LA ENTIDAD

7.1 Entidades que vigilan

- ✓ Contraloría de Bogotá D.C www.contraloriabogota.gov.co
- ✓ Personería de Bogotá D.C. www.personeriabogota.gov.co
- ✓ Veeduría Distrital www.veedurriadistrital.gov.co
- ✓ Dirección Archivo de Bogotá de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor <https://archivobogota.secretariageneral.gov.co>

- ✓ Secretaría Distrital de Ambiente <https://www.ambientebogota.gov.co/es/inicio>
- ✓ Concejo Distrital www.concejodebogota.gov.co
- ✓ Contraloría General de la República <https://www.contraloria.gov.co/>
- ✓ Procuraduría General de la Nación www.procuraduria.gov.co
- ✓ Auditoría General de la República <https://www.auditoria.gov.co/>
- ✓ Contaduría General de la Nación www.contaduria.gov.co
- ✓ Superintendencia de Puertos y Transporte www.supertransporte.gov.co/
- ✓ Defensoría del Pueblo www.defensoria.gov.co/
- ✓ Fiscalía General de la Nación <http://www.fiscalia.gov.co/>
- ✓ Archivo General de la Nación <https://www.archivogeneral.gov.co/agn/home/>

7.2 Informes entes de control

Los informes de entes de control se encuentran publicados en la página web en el siguiente link: <https://www.movilidadbogota.gov.co/reportes-de-control-interno>

8. GESTIÓN CONTRACTUAL

Se llevaron a cabo 139 procesos de selección, abarcando desde la revisión de documentos precontractuales hasta la adjudicación final. Se firmaron 3.151 contratos de prestación de servicios y se revisaron 109 modificaciones contractuales de procesos en ejecución. Entre los procesos más destacados se encuentran la Licitación Pública para la expansión y mantenimiento al sistema de semaforización con 4 lotes, con un valor de (\$ 36.432.663.958) y su respectiva interventoría, por un valor de (\$6.375.087.344). El Contrato para la solución tecnológica y gestión en vía de los agentes de tránsito por (\$ 27.340.320.205), así como la contratación de un Centro de contacto de movilidad BPO mediante la modalidad de outsourcing para la gestión de los canales de atención de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá. (\$26.700.000.000).

Durante la vigencia 2025, la Dirección de Contratación realizó la revisión, trámite y control de legalidad de los procesos de contratación, según las modalidades legalmente establecidas. En cuanto a los procesos de apoyo, post-contractuales y transversales se realizaron actuaciones administrativas para la gestión de 7 procesos sancionatorios, liquidación de 187 contratos y el cierre de expedientes de 5203 contratos a la fecha que no requieren liquidación a través del seguimiento a esta gestión con los supervisores de contratos.

9. CAMBIOS EN EL SECTOR O EN LA POBLACIÓN BENEFICIARIA

La Secretaría Distrital de Movilidad a través de la Oficina de Gestión Social (OGS), integro enfoques diferenciales para la vigencia 2025, con el objetivo de asegurar que los planes, programas y proyectos estratégicos gestionados por la entidad en materia de movilidad en la ciudad reconozcan las diversidades y diferencias poblacionales, territoriales y de género. Esta estrategia busca contribuir a la reducción de las brechas de exclusión social que persisten en el sector dentro del distrito capital.

En este marco, la Oficina de Gestión Social ejecutó acciones dirigidas a grupos poblacionales con enfoques diferenciales, incluyendo mujeres en todas sus diversidades, niñas, niños, adolescentes, jóvenes, adultos, personas mayores; personas con discapacidad, población migrante; incidiendo en los diferentes espacios de participación ciudadana, logrando así desarrollar escenarios de concertación abierta, donde se crean acciones que benefician a las comunidades.

Para la realización de Rendición Locales, se implementó una metodología innovadora diseñada en respuesta a las sugerencias ciudadanas. En el marco de esta estrategia, se llevaron a cabo cuatro (4) diálogos ciudadanos enfocados en grupos poblacionales con enfoque diferencial:

- ✓ Diálogo ciudadano Niñas, niños, adolescente y Movilidad
- ✓ Diálogo ciudadano Mujeres y Movilidad
- ✓ Diálogo Ciudadano Accesibilidad y Movilidad reducida
- ✓ Diálogo Ciudadano jóvenes y Movilidad

La Secretaría Distrital de Movilidad identificó previamente los temas de interés ciudadano. Para lograrlo, se implementó una consulta ciudadana que incluyó la aplicación de 1112 encuestas (de las cuales se aplicaron 39 de 6 a 13 años y jóvenes de 14 a 28 años 228, 98 hombres, 129 mujeres). Entre otros grupos de valor; para cada uno de estos espacios de dialogo realizó consulta de temas de interés identificando como es el caso del dialogo en todas sus diversidades, temas de movilidad y relacionamiento con el uso de medios y formas de transporte público, hasta brindar respuestas particulares a sus inquietudes. Siendo los cinco más importantes a nivel general: Invasión del espacio público, Arreglo y mantenimiento de vías y ciclo infraestructura, seguridad vial, rutas del SITP frecuencias y señalización.

Los temas definidos por esos grupos fueron los siguientes:

Tabla 20. Temas definidos por los grupos

DIÁLOGO CIUDADANO	TEMAS PRIORIZADOS
Niñas, niños y movilidad	✓ El Metro de Bogotá ✓ Las señales de tránsito y seguridad vial ✓ Seguridad vial - Doña Prudencia ✓ Operación de La Rolita ✓ TransMiChiquis- TRANSMILENIO S.A. ✓ Qué hace la UMV ✓ Como se arreglan las vías IDU ✓ Servicios de la Terminal de Transporte
Mujeres y movilidad	✓ Seguridad y violencias basadas en género en el transporte y espacios públicos ✓ Asequibilidad en costos de viaje ✓ Proyectos orientados a la cualificación de mujeres ✓ Balance de mujeres y género en todas las entidades del sector movilidad.
Accesibilidad y movilidad	✓ Accesibilidad e inclusión ✓ Accesibilidad y movilidad ✓ Movilidad accesible en territorio urbano ✓ Estrategias en cultura ciudadana para la movilidad incluyente empresa METRO
Jóvenes y Movilidad	✓ Pedalea tu futuro – ciclo infraestructura, conectividad y participación para una movilidad sostenible. ✓ Movilidad sostenible, beneficios de la línea 1 Metro ✓ Acciones de prevención en seguridad vial ✓ Mover la ciudad, cuidar el planeta

Fuente: Oficina de Gestión Social de la SDM

El proceso movilizó a un total de 1952 personas entre (9 años y 80 y más años) a través de la estrategia de participación, que incluyó 20 audiencias públicas (una por localidad) y 4 diálogos ciudadanos con enfoque diferencial a ciudadano de niñas, niños y adolescentes el que mayor participación tuvo con un total de 164 participantes, los otros diálogos tuvieron la siguiente participación:

Por otra parte, en el proceso general de Rendición de cuentas con corte a 30 de noviembre se contó con 1191 mujeres lo que equivale al 61% del total de la participación en los espacios realizados.

Se destaca también la realización de un diálogo ciudadano con enfoque diferencial dirigido a personas con discapacidad, movilidad reducida con el fin de conocer las necesidades de la población con barreras de acceso y las acciones que realizan las entidades para la atención de esta, se contó con 139 personas participantes.

Otro aspecto por destacar fue el desarrollo de un diálogo ciudadano dirigido a jóvenes, en el cual se contó con la participación de 167 personas, el cual se realizó en un espacio en convenio con la Universidad Uniminuto sede Perdomo en la Localidad de Ciudad Bolívar. En síntesis, las cifras de participación y el diseño de los espacios confirman la efectividad de la estrategia para fomentar el diálogo abierto y la inclusión de diversas poblaciones en el ejercicio de la rendición de cuentas.

10. PLANES DE MEJORA

Los planes de mejoramiento de la Secretaría Distrital de Movilidad se pueden consultar en el siguiente link, incluidas las acciones y la elaboración a partir de los múltiples requerimientos: informes de organismos de control, PQRS, jornadas de rendición de cuentas:

<https://www.movilidadbogota.gov.co/reportes-de-control-interno> (ver plan de mejoramiento por procesos y/o plan de mejoramiento institucional)

11. APOORTE DE LA SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD A LA CONSTRUCCIÓN DE PAZ

Si bien la Secretaría Distrital de Movilidad adopta la aprehensión de la construcción de paz como un proceso vivo y dinámico permanente orientado al desarrollo de la sociedad, en el marco del Sistema de Rendición de Cuentas del acuerdo final para la terminación del conflicto y la construcción de una paz estable y duradera, acuerdo firmado entre el Estado Colombiano y las FARC, la entidad no cuenta con actividades o funciones específicas donde se identifiquen contenidos que permitan rendir cuentas en relación al avance del cumplimiento de lo pactado.

12. ESCENARIOS DE DIÁLOGO EN EL MARCO DEL PROCESO DE RENDICIÓN DE CUENTAS

Se encuentra la metodología del proceso de rendición de cuentas 2025 – ESTRATEGIA ANUAL DE RENDICIÓN DE CUENTAS 2025.

Link: <https://www.movilidadbogota.gov.co/informes-rendicion-cuentas>

13. CONCLUSIONES

Durante la vigencia 2025, la Secretaría Distrital de Movilidad registró avances significativos en la implementación de sus programas y proyectos estratégicos, consolidando acciones coherentes con los objetivos del Plan Distrital de Desarrollo *Bogotá Camina Segura*. Estos resultados reflejan una gestión orientada al cumplimiento de las metas estratégicas y al fortalecimiento progresivo de la capacidad institucional para atender los retos asociados a la movilidad en la ciudad.

Los programas estratégicos dirigidos a la seguridad vial evidenciaron progresos relevantes en los procesos de formulación, acompañamiento técnico, control y pedagogía, fortaleciendo el enfoque de gestión de la velocidad y promoviendo la corresponsabilidad ciudadana. Dichas acciones contribuyeron al posicionamiento de Bogotá como un referente

en la implementación de estrategias orientadas a la reducción del riesgo vial y a la protección de la vida en las vías.

De igual manera, las estrategias orientadas a la recuperación de la autoridad y a la organización del espacio público permitieron consolidar instrumentos de gestión que favorecen el uso ordenado y eficiente del espacio vial. En este contexto, proyectos como las Zonas de Parqueo Pago se afianzaron como herramientas estratégicas para mejorar la movilidad, optimizar el aprovechamiento del espacio público y generar recursos que aportan a la sostenibilidad del sistema.

Durante 2025, la Entidad desarrolló acciones orientadas a la promoción de la movilidad sostenible, con avances en los procesos de planeación, intervención y sensibilización en torno al peatón, la bicicleta y otros modos de transporte activos. Estas iniciativas fortalecen el enfoque de una movilidad más segura, accesible e incluyente, y establecen bases sólidas para su consolidación en el mediano y largo plazo.

Asimismo, la Secretaría Distrital de Movilidad avanzó en la incorporación de enfoques diferenciales, de género y de inclusión en el desarrollo de los programas y proyectos estratégicos, reconociendo la diversidad de necesidades de la ciudadanía. Estos esfuerzos reflejan el compromiso institucional con una movilidad equitativa y con la garantía del derecho a la movilidad para todos los grupos poblacionales.

En conjunto, el balance del avance de los programas y proyectos estratégicos evidencia una Entidad que fortalece de manera continua sus procesos de planeación, seguimiento y ejecución. Las acciones adelantadas durante la vigencia 2025 permitieron consolidar aprendizajes, buenas prácticas y capacidades institucionales que contribuyen a la sostenibilidad y a la mejora continua de la gestión en vigencias futuras.