

FORMATO ÚNICO
ACTA DE INFORME DE GESTIÓN
(Ley 951 de marzo 31 de 2005)

1. DATOS GENERALES

A. NOMBRE DE LA FUNCIONARIA RESPONSABLE QUE ENTREGA:	Claudia Andrea Díaz Acosta
B. CARGO:	Secretaria Distrital de Movilidad
C. ENTIDAD (RAZÓN SOCIAL):	Secretaría Distrital de Movilidad
D. CIUDAD Y FECHA:	Bogotá D.C., 2 de julio de 2026.
E. FECHA DE INICIO DE LA GESTIÓN:	22 de enero de 2024
F. CONDICIÓN DE LA PRESENTACIÓN:	RETIRO ☒ X SEPARACIÓN RATIFICACIÓN DEL CARGO
G. FECHA DE RETIRO DEL CARGO:	1 de julio de 2026

Cordialmente,



CLAUDIA ANDREA DÍAZ ACOSTA

2. INFORME RESUMIDO O EJECUTIVO DE LA GESTIÓN

A continuación se consolida el estado de los temas estratégicos y alertas para los próximos meses, para lo cual deben tenerse en cuenta los anexos a este documento:

2.1 A modo de resumen se destacan los siguientes temas estratégicos y alertas sobre proyectos que son vitales para la continuidad de la operación en vía:

i. Instalación de cámaras de fotodetección, Anexo Derivado ETB 3644

El sistema de fotodetección de la SDM funciona a través de la figura de convenios interadministrativos con el aliado tecnológico de la ciudad, la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá, ETB. En la actualidad se cuenta con el convenio marco 2237 para la operación del sistema inteligente de tránsito y transporte (SIT) del cual hace parte el sistema de fotodetección. Para operar este sistema se cuenta en la actualidad con dos convenios derivados enfocados en la instalación de dispositivos y operación: Convenio derivado 3644 de 2025 y Convenio derivado 3230 de 2026.

Desde el 8 de junio se dió inicio al proceso de instalación de 23 cámaras de fotodetección mediante la prórroga del Anexo Derivado 3644 con fecha de culminación al 31 de agosto. Como fecha hito, a mediados de julio se izarán los primeros pórticos. Se requiere definir la estrategia de comunicación con una línea sólida al respecto ya que este es un tema muy controversial.

ii. Licitación pública para la adquisición e instalación de cámaras de fotodetección

Se encuentra en proceso de publicación la licitación pública para la adquisición e instalación de cámaras de fotodetección en paralelo a los convenios con ETB descritos, dadas las necesidades de mejora de rendimientos en la compra e instalación. La fecha de publicación se proyecta para el 5 de agosto, y la adjudicación final de este proceso se proyecta para el 25 de septiembre de 2026.

iii. Adiciones a los contratos de señalización

Recursos destinados para la adición de los contratos de señalización en el marco de vigencias futuras. Estos recursos se encuentran listos y a la espera de los procesos de implementación y avance de los contratos debido a la espera de decisión sobre la implementación de proyectos como: 1. Nuevas ciclorrutas 2. Barrios Vitales y urbanismos tácticos 3. Carriles preferenciales.

iv. Convenio MEBOG - SETRA

Actualmente el convenio con la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, en contraprestación del servicio de control al tránsito y el transporte culmina el 31 de agosto; sin embargo, MEBOG ha pedido continuas renegociaciones y presupuestos que sobrepasan la cuantía proyectada para la vigencia. Debe abrirse con urgencia una negociación conjunta entre SDM, TMSA, Terminal, Secretaría de Seguridad y MEBOG para unificar criterios y valores a nivel distrital y poder llevar a cabo la firma del convenio.

2.2. Se destacan los siguientes temas estratégicos y alertas sobre proyectos que son vitales para la continuidad de la operación de los servicios de la entidad:

i. Reclamación administrativa de desequilibrio económico del contrato de concesión No. 2018-114 con GYP BOGOTÁ S.A.S. presentada por el contratista

La SDM suscribió el contrato de concesión No. 2018-114 con la empresa GYP BOGOTÁ S.A.S. el 23 de enero de 2018, por un término de 10 años, para la prestación de los servicios relacionados con la

inmovilización de vehículos y la custodia de los mismos. A la fecha, se ha ejecutado el 82.3% del contrato. El 17 de enero, el contratista presentó una reclamación administrativa alegando un presunto desequilibrio económico asociado al riesgo de la suspensión de la prestación del servicio de traslado y custodia de vehículos inmovilizados. La Secretaría dio inicio a la etapa de arreglo directo para resolver la reclamación a través de mesas de trabajo que se vienen realizando con la participación del contratista y la firma interventora del contrato, Consorcio Transport Móvil, para la cual se adoptó una metodología de revisión de la información por cada una de las partes. La fecha inicial de finalización del cronograma correspondía al 19 de abril de 2026; sin embargo, a solicitud del concesionario GyP Bogotá S.A.S., para ampliar los tiempos de entrega de información y soportes, el cronograma fue prorrogado de común acuerdo hasta el 19 de junio de 2026. Posteriormente, por solicitud de la Secretaría se prorrogó de común acuerdo hasta el 19 de julio de 2026, fecha máxima para emitir un pronunciamiento formal por parte de la Secretaría.

En el evento que el contratista cese la operación, conlleva el inicio de un proceso sancionatorio en desarrollo del cual la Secretaría debe conminar al contratista al cumplimiento mediante la imposición de multas o, en caso extremo declarar la caducidad del contrato, lo que le generaría inhabilidad para contratar con el Estado.

ii. Trámite de amigable componedor convocado por el CONSORCIO CIRCULEMOS DIGITAL contra la SDM con ocasión del Contrato de Concesión No. 2021-2519, Concesión de trámites y servicios (Ventanilla Única de Servicios)

Actualmente se tramita en la Cámara de Comercio de Bogotá una amigable composición convocada por el CONSORCIO CIRCULEMOS DIGITAL contra la SDM con ocasión del Contrato de Concesión No. 2021-2519. El contratista exige que se declare que cumplió de manera anticipada con la virtualización total de los trámites el 9 de diciembre de 2023 (fecha en que entró en producción la plataforma CIDI). Con base en esto, reclama el derecho a percibir la remuneración plena (un 2% adicional, pasando del 23,76% al 25,76%) de forma retroactiva, lo que equivale a una pretensión económica de \$5.642.596.693 más intereses moratorios e indexación. En desarrollo del trámite la SDM solicitó dentro de las pruebas un dictamen pericial técnico con el fin de demostrar científicamente que la plataforma CIDI presentaba vacíos y pendientes tecnológicos en diciembre de 2023, y que los 221 requerimientos del contrato solo se satisficieron plenamente en mayo de 2025, blindando así los recursos públicos de la ciudad contra un eventual detrimento patrimonial. El Dictamen pericial se debe presentar el 22 de julio, por lo que se están gestionando las acciones para la contratación del perito.

iii. Diseño del sistema y el método para fijar las nuevas tarifas de los derechos de tránsito.

La SDM, como Organismo de Tránsito, tiene a su cargo la administración y gestión de los trámites asociados al registro distrital automotor, registro de conductores y tarjetas de operación del transporte público, los cuales generan costos directos e indirectos para su prestación. Dichos costos se traducen en unas tarifas al usuario por cada trámite. El 15 de diciembre de 2021, la SDM y el Consorcio Circulemos Digital (VUS) firmaron un contrato de concesión por un término de 10 años hasta el 2032, con el objeto de entregar en concesión la prestación de los trámites y servicios que defina la SDM. Las tarifas de los trámites están establecidas en la cláusula 12 del contrato y corresponden a 62 trámites y servicios. En el parágrafo se establece que las tarifas se actualizan con base en SMMLV.

De conformidad con lo previsto en el artículo 168 de la Ley 769 de 2002 y el artículo 15 de la Ley 2027 de 2020, el Concejo Distrital debe fijar el sistema y método para determinar las tarifas por los derechos de tránsito, por lo que se debe acudir al Concejo de Bogotá para la aprobación del sistema y el método para determinar las tarifas de los Derechos Distritales. Teniendo en cuenta lo anterior, en el marco de un convenio de cooperación internacional suscrito entre la Secretaría de Hacienda Distrital y el Banco Interamericano de Desarrollo, se establecerá la fórmula de fijación de las tarifas, siguiendo el marco legal vigente. Así mismo, se elaborará un proyecto de acuerdo que incluya los antecedentes del

proyecto, la justificación, los objetivos, el sistema y método para fijación de las tarifas, y la fórmula de fijación de dichas tarifas. La fecha proyectada para la entrega de los productos es agosto de 2026.

La modificación de las tarifas puede tener un impacto en el equilibrio financiero del contrato de concesión. Esta cuantificación del impacto establecerá el punto de partida de conversación desde el contrato actual y su impacto financiero y jurídico.

iv. Garantías del Sistema de Información Contravencional FÉNIX de la SDM

El Contrato No. 2021-1800 tuvo como objeto el diseño, desarrollo y puesta en operación de un software con licenciamiento a perpetuidad para la gestión integral de los procesos contravencionales de la SDM, incluyendo la migración de la información histórica al nuevo sistema. La ejecución contractual alcanzó el 100% de cumplimiento técnico, funcional y financiero, culminando su etapa de ejecución el 30 de septiembre de 2024.

El sistema FÉNIX fue entregado en su totalidad mediante 254 Historias de Usuario distribuidas en sus 11 módulos. La totalidad de las funcionalidades fueron aceptadas formalmente mediante actas de aceptación funcional y estabilización, garantizando su correcto funcionamiento en ambiente productivo. Actualmente el sistema se encuentra en período de garantía, el cual finaliza el 28 de noviembre de 2026. Durante este período se han gestionado 14 solicitudes de garantía presentadas por las diferentes áreas de la entidad. Las solicitudes han estado relacionadas principalmente con ajustes normativos, reglas de negocio, notificaciones, reincidencias, audiencias, embargos, acuerdos de pago, subsanaciones, reportes y procesos de segunda instancia.

Se adelantan mesas de seguimiento semanales con el proveedor para la verificación del cumplimiento de las obligaciones contractuales pendientes, así como el cumplimiento de las solicitudes de garantías tramitadas.

v. Estructuración del nuevo modelo de operación de patios y grúas y posterior proceso de contratación del nuevo operador que se encargue de su ejecución

El contrato de concesión No. 2018-114 con GyP Bogotá S.A.S. para la operación de servicios de patios y grúas finaliza el 9 de febrero de 2028, la Secretaría debe estructurar un nuevo modelo de operación y adelantar la contratación del nuevo operador que se encargue de su ejecución. El nuevo operador deberá iniciar 6 meses antes de la finalización del contrato actual, para asegurar una correcta transición.

Actualmente la SDM se encuentra estructurando el proceso de contratación para el diseño del nuevo modelo de operación de inmovilización. Entre el 23 de junio y el 10 de julio estará publicado el evento de cotización en SECOP II para la recepción, consolidación de cotizaciones y elaboración del estudio de mercado. Las alternativas evaluadas por la administración para la contratación del diseño del modelo de operación son: contratación directa a través de un contrato interadministrativo o un proceso de selección a través de la modalidad de concurso de méritos. Se debe definir la modalidad de contratación para continuar con el proceso. De conformidad con el cronograma se tiene proyectado dar inicio al contrato en el mes de septiembre 2026 con un plazo de ejecución de 8 meses para finalizar en mayo de 2027.

El modelo de operación constituye el principal insumo para la estructuración definitiva del proceso de selección del operador. Cualquier retraso en esta etapa impactará directamente la programación del proceso de selección, la adjudicación del contrato y la puesta en marcha del nuevo modelo.

En mayo de 2027 se espera iniciar la estructuración y preparación del proceso de selección, con fundamento en la estructuración del modelo de inmovilización. De junio a septiembre de 2027 se

deberá adelantar el proceso de selección, previendo la adjudicación del contrato al operador que asumirá la prestación integral de los servicios de inmovilización, traslado y custodia de vehículos. De octubre de 2027 a febrero de 2028 se desarrollará la fase preoperativa (transición entre operadores), en la cual el contratista deberá realizar el alistamiento de la infraestructura física, tecnológica y operativa requerida para la operación plena. Para el 10 de febrero de 2028 se proyecta la entrada en operación del nuevo modelo, toda vez que la fecha de terminación del contrato de concesión No. 2018-114 con GYP Bogotá SAS, es el 9 de febrero de 2028.

vi. Continuidad del contrato de prestación de servicios con el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT

La SDM suscribió el contrato de prestación de servicios 2025-3150 con la Concesión RUNT 2.0 S.A.S. para garantizar el acceso autorizado a los servicios tecnológicos y de interoperabilidad requeridos para el funcionamiento de sus sistemas misionales y el cumplimiento de sus competencias legales. El plazo de ejecución vence el 31 de enero de 2027. Corresponde adelantar oportunamente la preparación y consolidación de los documentos que soportarán el futuro proceso de contratación, con el fin de asegurar una transición adecuada y la prestación ininterrumpida del servicio, para lo cual se debe acordar con el RUNT los servicios a incluir en el nuevo contrato de prestación de servicios para la vigencia 2027, a más tardar en agosto de 2026.

2.3. A modo de resumen se destacan los siguientes temas estratégicos y alertas sobre proyectos que son vitales para la continuidad de las políticas de movilidad:

i. Complejos de Integración Modal

El sistema de Complejos de Integración Modal (CIM) es una red de cinco infraestructuras intermodales a ser localizadas en los principales corredores de acceso vial a Bogotá, cuyo propósito es articular el transporte intermunicipal y regional con el sistema de transporte público distrital (TransMilenio, Metro y SITP), para reducir los flujos de vehículos hacia el interior de la ciudad y mejorar las condiciones de transferencia para los usuarios.

Los cinco complejos se planean ubicar en los corredores Norte (Autopista Norte/Calle 235), Sur (Autopista Sur), Llanos (vía al Llano), Calle 13 (Autopista Occidente) y Calle 80, con una posible Conexión Central en el área de influencia de la Terminal del Salitre. El Sistema está reconocido en el POT (Decreto 670 de 2025), el PMSS (Decreto 497 de 2023) y el PDD 2024–2027. La etapa de prefactibilidad fue liderada por la Terminal de Transporte y concluyó en el segundo semestre de 2024, arrojando la definición de los cinco CIM con sus localizaciones preliminares, estimaciones de demanda, inversión total estimada y una estructura transaccional de referencia.

Para avanzar a la etapa de factibilidad, la SDM tiene estructurado un arreglo financiero e institucional de tres piezas (SDM-FDN-CAF): (1) el Contrato Interadministrativo No. 2025-3226 con la FDN por COP \$5.000 millones, que compromete recursos distritales con vigencias futuras aprobadas por CONFIS en julio de 2025 y define el alcance de los estudios de factibilidad, con un alcance de 18 meses que cubre los componentes técnico, legal, financiero, predial, ambiental, operacional y corporativo; y (2) un Convenio de Cooperación Técnica tripartito CAF–FDN–SDM, que canaliza USD 2,5 millones del fondo MCDF aprobados en octubre de 2025.

El contrato con FDN fue firmado en noviembre de 2025 pero tiene una cláusula suspensiva que impide su inicio hasta que se suscriba el convenio con CAF. Dicho convenio ha sido objeto de intensa negociación durante los últimos seis meses y a la fecha se encuentra pendiente de firma. Adicionalmente, el 3 de junio de 2026 surgió una solicitud de modificación contractual por parte de FDN

que la SDM respondió en términos que no permiten acceder a los cambios solicitados, situación que genera incertidumbre sobre el inicio de la ejecución.

En este contexto, teniendo en cuenta la posición de la Financiera de modificar el contrato actual, **el paso inmediato crítico es definir si la SDM dará continuidad al contrato con FDN.**

- En caso de dar continuidad al contrato, es crítico avanzar con la firma del convenio con CAF antes del 6 de julio, para que la cooperación no sea declarada desistida y no perder los recursos. Dicha firma del convenio activaría la cláusula suspensiva del contrato con FDN y permitiría dar inicio formal a los estudios de factibilidad, proyectados para desarrollarse durante 2027 con fecha límite de entrega al 22 de agosto de 2028.
- En caso de no continuar con la FDN, será necesario definir el mecanismo para ejecutar los recursos que se tienen desde la CAF.

ii. Fondo de Estabilización Tarifaria del SITP

La administración del Fondo de Estabilización Tarifaria y Subvención a la Demanda del SITP de Bogotá (FET), que le fue encomendada a la SDM desde el 1 de enero de 2023, ha estado enmarcada en la gestión y desarrollo de acciones técnicas, operacionales, financieras y de gestión que permiten analizar, planificar y generar recomendaciones a largo plazo en torno a la optimización de la operación del transporte público de Bogotá. La ordenación del gasto del FET se encuentra en la Subsecretaría de Política de Movilidad de la SDM.

La apropiación presupuestal destinada para la vigencia 2026 es de \$3.295.264.000.000 y a la fecha se han realizado las siguientes aprobaciones de giros por fuente:

Línea PAA	Entidad/Proyecto/Objeto Gasto/Fuente	Aprop. Disponible	Total girado a 17/06/2026	Saldo
		3.295.264.000.000	1.435.601.424.408	1.859.662.575.592
	O2330102003010301 Diferencial Tarifario	3.295.264.000.00000	1.435.601.424.40851	1.859.662.575.592
SPMFET-1	1-100-F001 VA-Recursos distrito	2.287.106.606.000	996.916.381.253	1.290.190.224.747
SPMFET-2	1-100-I010 VA-Sobretasa a la gasolina	235.554.036.000	102.674.565.559	132.879.470.441
SPMFET-3	1-100-I017 VA-Multas de tránsito	171.611.987.000	74.803.159.857	96.808.827.143
SPMFET-4	1-100-I041 VA-Derechos de estacionamiento sobre vía	2.587.000.000	981.699.087	1.605.300.913
SPMFET-5	1-100-I074 VA-Derechos de tránsito por circulación	587.589.000.000	256.121.467.188	331.467.532.812
SPMFET-6	1-300-I029 REAF-Aprovechamiento del espacio público	577.030.000	218.967.848	358.062.152
SPMFET-7	1-300-I031 REAF-Derechos de tránsito por circulación	10.238.341.000	3.885.183.616	6.353.157.384

Tabla 1. Giros aprobados por el ordenador del gasto FET 2026

Fuente: Elaboración propia con datos 17/06/2026

Sin embargo, de acuerdo con lo presentado por la Subgerencia Económica de Transmilenio en el último Comité de Seguimiento del FET del 2 de junio de 2026, se proyecta una necesidad total de recursos para la vigencia 2026 por \$3.622.845 millones de pesos, generando un faltante de \$315.129 millones de pesos. De ese faltante, el ente gestor proyecta que podría cubrir alrededor de \$71.548 millones de pesos, implicando una necesidad aún no cubierta de \$243.581 millones de pesos (a la fecha, la SDM tiene un excedente de ingresos, que por cambio de fuentes al interior de la entidad, genera un aporte al FET de \$54 mil millones, lo cual se está gestionando con Secretaría de Hacienda).

Figura 1. Actualidad de la necesidad de recursos para el FET 2026

Necesidades FET 2026			
1. DETERMINACIÓN NECESIDADES 2026		2. COBERTURA DÉFICIT FINAL	
ESCENARIO AJUSTADO			
FET real (Ene - Abr)	\$ 1.166.242	(d) FET 2026 (May - Dic)	\$ 2.441.570
(a) Estimado FET restante	\$ 2.456.603	FET aprobado 2026	\$ 3.295.264
FET 2026 (incluye impacto + \$ 278.322)	\$ 3.622.845	Recursos girados por SDM (Ene - Abr)	\$ 1.168.823
(b) Saldo total menos unidad de caja	\$ 15.033	(e) Recursos faltantes por girar SDM	\$ 2.126.441
(a - b) FET 2026 (May - Dic)		Faltante FET	\$ 315.129
		(f) Adición utilidades TMSA (Interoperabilidad)	\$ 28.367
		(g) Adición presupuestal Decreto 580 2014	\$ 31.181
		(h) Rendimientos y otras cuentas Fiducia	\$ 12.000
		(d-e-f-g-h) Faltante Neto FET 2026	\$ 243.581
		\$ 49.258	\$ 37.494
		Diferencia política tarifaria 2026	Variación GNV

Cifras en millones de pesos

Fuente: TMSA

La mayor necesidad de recursos para la sostenibilidad del FET se debe principalmente a la brecha entre las validaciones inicialmente proyectadas y las efectivamente ejecutadas, lo que llevó a unos ingresos tarifarios significativamente menores a los esperados. De acuerdo con los análisis del ente gestor, la caída en la demanda paga se debe principalmente a: i) la reducción prolongada de la velocidad causada por múltiples frentes de obras y atrasos en las mismas, y ii) a las afectaciones por la construcción de la PLMB: cierres de estaciones y estaciones temporales sin elementos de seguridad en la troncal de la Caracas, la cual es crítica en la operación del sistema.

Alertas y próximos pasos:

- Seguimiento mensual al comportamiento del FET y gestión de recursos adicionales para la vigencia 2026.
- Cierre del análisis de la demanda y de la estimación de necesidades de recursos para el FET que realizan los entes gestores para el Marco Fiscal de Mediano Plazo 2027-2037.
- Actualización de la proyección de ingresos de las fuentes definidas para financiación del FET de la vigencia 2026 (especialmente Pico y Placa Solidario y excedentes de multas de tránsito) y definición de la proyección de las fuentes para la vigencia 2027, también para el Marco Fiscal de Mediano Plazo 2027-2037.
- Contingencias judiciales: en 2025 TransMilenio S.A. manifestó que para la vigencia 2026, los posibles laudos condenatorios, condenas de procesos judiciales y pagos de gastos de arbitramentos ascenderían a la suma de \$54.412.652.445. Si bien no se ha materializado ninguna de las contingencias judiciales, se debe considerar que estos recursos no están incluidos dentro de la asignación presupuestal inicial del FET de la vigencia 2026.
- Sistema Interoperable de Recaudo: revisar la viabilidad de financiar las necesidades del SIR con recursos del FET.
- Se recomienda revisar la viabilidad política y técnica para influir en el diseño, creación y aprobación de nuevas fuentes alternativas de fondeo para el FET dentro del marco normativo del nuevo Plan Nacional de Desarrollo 2026-2030.

iii. Regiotram Norte

Posterior a la aprobación del CONPES 4190 (4 de mayo de 2026) de modificación a los documentos CONPES 4171 y 4172 y DECLARACIÓN DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PROYECTO DE INVERSIÓN TREN DE ZIPAQUIRÁ (BPIN 202500000024991) el Distrito Capital fue convocado a la

realización de mesas de trabajo interinstitucionales en las que participó con el Ministerio de Transporte, la Gobernación de Cundinamarca, la Empresa Férrea Regional (EFR), International Finance Corporation (IFC) y el equipo consultor.

Al inicio de estas mesas, el Ministerio de Transporte advirtió que ya se encontraban elaborados los prepliegos de la licitación para contratar los estudios y diseños de detalle del proyecto Regiotram del Norte (Tren de Zipaquirá), y estableció tres condicionantes para la realización de las mesas: i) que ninguna decisión podría afectar los tiempos de publicación de prepliegos del proyecto, prevista para el mes de julio de 2026, ii) que el CAPEX no debía tener modificaciones y por tanto cualquier inclusión tendría que estar ya contemplada, y iii) que el alcance de las inversiones del Gobierno Nacional y la Gobernación de Cundinamarca en el proyecto, son exclusivamente para la infraestructura ubicada dentro del corredor férreo y para las intersecciones vehiculares de las calles 134, 153, 170 y 183.

Con base en estas premisas, se desarrollaron cuatro mesas de trabajo con los siguientes temas: 1. Mesa general con la definición de temáticas a trabajar, 2. Mesa de revisión de intersecciones con Bogotá, 3. Mesa de inserción urbana con la ciudad, y 4. Mesa de integración física, operacional y tarifaria, las cuales se soportaron en la matriz de observaciones del Distrito en la que aún se encuentran indicadas las 31 observaciones sin resolver. El Distrito participó en cada una de estas mesas con la representación de la Secretaria Distrital de Movilidad y del Secretario General de la Alcaldía Mayor, y en la mesa del tema correspondiente, la Secretaria Distrital de Planeación y el Director General del IDU.

Como resultado, las 31 observaciones técnicas presentadas en la matriz de observaciones y las que fueron objeto de discusión en las mesas 2, 3 y 4, no han sido resueltas por parte del equipo consultor contratado por IFC. De no solucionarse estos aspectos en la etapa de estructuración/diseños definitivos, las discusiones se trasladarán a la etapa de construcción generando importantes riesgos de implementación.

Próximos pasos

1. Radicar la carta de conclusiones de las mesas que ya se encuentra elaborada y que debe ser firmada por el Secretario General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, la Secretaria Distrital de Planeación y la Secretaria Distrital de Movilidad para dejar constancia de aspectos sobre los cuales persiste la preocupación del Distrito respecto del proyecto en su paso por Bogotá. Esta carta va dirigida a la Ministra de Transporte, el Secretario de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca y el Gerente de la Empresa Férrea Regional.
2. Consolidar una hoja de ruta que permita definir:
 - La resolución integral de las observaciones técnicas formuladas por el Distrito.
 - Las inversiones requeridas dentro de Bogotá y sus fuentes de financiación (definir destinación de los \$2,3 billones de pesos previstos por el Distrito).
 - Las condiciones técnicas que deberán incorporarse en los estudios de detalle y en la futura licitación.
 - Los mecanismos de gobernanza y participación distrital.
 - El instrumento jurídico que regulará la participación de Bogotá en el proyecto.
3. Definir mecanismos de seguimiento al proyecto por parte del Distrito:
 - Estudio actualizado de demanda, integración física, operativa y tarifaria entre Regiotram del Norte, SITP, ciclorrutas y redes peatonales.
 - Matriz de riesgos del proyecto desde la perspectiva del Distrito Capital.
 - Dependencia distrital que será responsable de hacer seguimiento técnico permanente al proyecto.

iv. Sistema Interoperable de Recaudo

De acuerdo con la normatividad vigente, desde el año 2021 la SDM, en conjunto con la Empresa Metro de Bogotá S.A. (EMB) y Transmilenio S.A. (TMSA), iniciaron formalmente la estructuración del proyecto para la implementación del Sistema Interoperable de Recaudo (SIR). El propósito central de este esfuerzo conjunto ha sido planear la evolución del actual sistema cerrado (SIRCI) hacia un ecosistema que permita integrar los subsistemas de recaudo de los distintos servicios de transporte y conexos.

El alcance del SIR es la estructuración, diseño, desarrollo, implementación, operación y mantenimiento de una plataforma tecnológica integral, de arquitectura abierta y escalable, que actuará como el centro transaccional y gestor (Nivel 4) del recaudo del transporte público en Bogotá. Contractual y tecnológicamente, su alcance abarca la creación y gestión ininterrumpida del Estándar de Interoperabilidad, el Sistema Central del SIR, la Cámara de Compensación, así como la conformación y operación de la Unidad de Certificación y Homologación y la Unidad de Seguridad. Esta macro-infraestructura está concebida para articular de forma modular a múltiples operadores y modos de transporte bajo reglas institucionales comunes, eliminando el monopolio de proveedores cerrados y garantizando la soberanía tecnológica de la ciudad (iniciando con Transmilenio y La Primera Línea del Metro).

Funcionalmente, el alcance del SIR trasciende la simple validación de pasajes para convertirse en el responsable de coordinar toda la lógica de negocio del recaudo proveniente de la movilidad. Esto incluye el procesamiento masivo de transacciones, la reconstrucción de los viajes de los usuarios, el cálculo de las tarifas (aplicando las reglas de transbordo y subsidios que se definan) y la preliquidación automatizada, equitativa y transparente de los ingresos para su posterior distribución entre los distintos agentes del sistema. El proyecto también abarca la transición hacia un modelo de Tarifa Basada en Cuenta a través de un proceso de tokenización, lo que habilitará de manera nativa la coexistencia y aceptación de medios de pago cerrados (como la actual tarjeta "TuLlave") con pagos de ciclo abierto (tarjetas bancarias EMV, billeteras electrónicas y códigos QR dinámicos), consolidando así un ecosistema de pagos moderno, seguro y centrado en la experiencia del usuario.

Como resultado del análisis de roles y la necesidad de una coordinación operativa estricta, se suscribió el Convenio Interadministrativo No. 2025-3091 entre la SDM, TMSA y EMB.

Para asegurar una toma de decisiones técnicas articulada, se reglamentó el Comité Técnico de Interoperabilidad del SIR mediante la Resolución 301494 de 2024. Este comité actúa como la instancia principal de coordinación estratégica y cuenta con la participación directa de los Gerentes de la EMB y de TMSA, además de los representantes de la SDM. Sus funciones incluyen evaluar, emitir recomendaciones y hacer seguimiento al diseño detallado, la implementación y la adopción del Estándar de Interoperabilidad.

Por este trabajo conjunto y previa aprobación del Anexo Técnico por parte de TMSA y la EMB, en febrero de 2026 la SDM publicó el proyecto de pliego de condiciones de la licitación SDM-LP-010-2026, cuyo objeto era: *Realizar la definición, diseño, desarrollo, implementación y mantenimiento del Estándar de Interoperabilidad; diseño, desarrollo, implementación, operación y mantenimiento del nivel 4 del Sistema Interoperable de Recaudo (SIR) incluyendo sus componentes funcionales e interfaces de integración, bajo una arquitectura abierta, interoperable y escalable; diseño, implementación y operación de la Unidad de Certificación y de Homologación y la Unidad de Seguridad.*

Uno de los supuestos de estructuración de este proceso consistía en la suscripción por parte de TMSA de un otrosí con su concesionario del SIRCI que permitiera la modificación al Contrato de Concesión de Recaudo actualmente vigente, con el propósito de realizar ajustes que, en función del Anexo Técnico de la estructuración del SIR, viabilice la interoperabilidad con el sistema de recaudo actual, esto es, con el SIRCI, como requisito indispensable para el cumplimiento de los objetivos propuestos

para el SIR. Una condición de la estructuración del proceso de selección SDM-LP-010-2026 era la suscripción del mencionado modificatorio, el cual sería puesto en conocimiento de los interesados una vez suscrito, lo cual debía producirse antes de la expedición de la resolución de apertura de la Licitación Pública..

Con fundamento en la información de TMSA sobre la imposibilidad de suscribir el otrosí con su concesionario del SIRCI, la SDM el 3 de junio informó a través del SECOP la decisión de no continuar con la etapa de ordenar la apertura del proceso de selección del SIR. Para este fin publicó el aviso correspondiente en dicho portal de contratación. En el mismo sentido, la SDM procedió a informar esta decisión a los organismos de control.

Como balance de este proceso, es posible concluir un alto interés del mercado, en la medida en que tras la publicación del proyecto de pliego de condiciones en febrero de 2026, se recibieron más de 1290 observaciones y el interés de 40 actores tecnológicos y financieros, incluyendo 14 empresas con capacidad de fungir como recaudadores.

Teniendo presente todo lo anterior, y con el propósito de cumplir las fechas que han sido revisadas en las reuniones sostenidas con las tres entidades, el equipo de estructuración de la SDM adelantó las siguientes acciones:

- Estudio de mercado para el escenario de tokenización o cambio de tarjeta. Se recibieron cotizaciones de 4 interesados, a partir de lo cual los estructuradores confirmaron la viabilidad de esta actividad, así como contar con la información suficiente para incorporar el costo de estas actividades al modelo financiero.
- Ajustes a documentos del proceso correspondientes a la implementación del Plan C y a los aspectos que el mercado presentó en las observaciones del proceso LP-010 y que se consideraron pertinentes.
- Luego de solicitar reuniones con TMSA y EMB para revisar los cambios del Anexo Técnico incorporados de acuerdo con los comentarios de los Entes Gestores, se logró la primera mesa de trabajo para esta revisión el 12 de junio de 2026.

En la misma reunión del 12 de junio, TMSA informó sobre el envío de un memorando de entendimiento (MdE) suscrito con T-Money manifestando que este implicaba cambios importantes en el Anexo Técnico y solicitando la evaluación de los mismos por la SDM, información que modificaría los cronogramas definidos hasta la fecha.

La SDM solicitó que en las mesas técnicas del proyecto, TMSA presentará el alcance del MdE y su visión de las implicaciones frente a la implementación del SIR, lo cual estaba inicialmente previsto para el 16 de junio, sesión que TMSA solicitó reprogramar, sin que a la fecha se haya surtido. En todo caso, se destaca que en la mesa técnica del 12 de junio se trataron todos los temas distintos a la tokenización quedando pendiente el análisis de este punto, así como el análisis conjunto de las implicaciones del MdE. En esta misma reunión la EMB manifestó que enviaría sus comentarios al Anexo Técnico la semana siguiente, lo cual aún no ha sucedido. Finalmente, como resultado de esta mesa, el 13 de junio la SDM envió los ajustes referentes al componente de PSP (Proveedor de Servicios de Pago, que permite los pagos electrónicos) conforme a lo acordado en la reunión.

La SDM ha adelantado un análisis preliminar del contenido del MdE recibido, aclarando que dicho análisis deberá ser complementado y detallado a profundidad en función de las conversaciones y espacios de trabajo conjunto en los cuales TMSA presente el alcance del acuerdo y su visión de las implicaciones frente a la implementación del SIR.

A continuación, se presentan las principales conclusiones del análisis preliminar enunciado:

- A juicio del equipo técnico, la integración de la tarjeta "TuLlave" mediante los insumos previstos en el MdE, no genera afectación funcional que impida la implementación del Anexo Técnico

teniendo en cuenta que este supone la no dependencia de ningún tercero (Recaudo Bogotá o T-Money) y establece que el Operador del SIR deberá realizar el desarrollo con insumos y ambientes de prueba entregados por TMSA.

- Con respecto a la tokenización, el MdE se alinea con el Anexo Técnico, pues este último exige que el Operador del SIR desarrolle una capa de software capaz de procesar simultáneamente tarjetas no tokenizadas y tokenizadas, lo cual eventualmente se facilitará con la información y las capacitaciones que se mencionan en el MdE.
- No obstante, se pone de manifiesto un aspecto para revisión de TMSA. El Artículo 4, Numeral 1(a) establece textualmente: *"TMSA may assign TMONEY Contributions to the INTEGRATOR, provided that such assignment shall be subject to the prior written consent of TMONEY, as the owner of the underlying technology of the TMONEY STANDARD..."*.

Se considera pertinente que este acuerdo específico sea revisado en el documento que se derive del MdE, el cual se anuncia en el mismo texto, para evitar interpretaciones de condicionamiento o reserva sobre la entrega de la información al nuevo integrador del SIR.

En nuestro criterio, debería garantizarse la entrega de la información (herramientas y librerías necesarias para programar la lectura y escritura de la tarjeta "Tu Llave") sin restricciones para garantizar la interoperabilidad transitoria del parque de tarjetas existente, así como la definición de un plazo para ese propósito, lo cual podría lograrse, entre otros, con un acuerdo proforma que sea acordado previamente con T-MONEY y sea puesto a disposición de los oferentes en el proceso de selección.

- Se entiende que por su naturaleza, el MdE se trata de un acuerdo de voluntades encaminado a la futura suscripción de un contrato vinculante para las partes. Sus obligaciones son de gestión para concretar dicho contrato futuro.
- El MdE contiene la siguiente declaración textual: *"Furthermore TMSA, hereby confirms that, based on communications with the District Secretariat of Mobility of Bogotá (hereinafter SDM), the contracting authority of the SIR project, the execution of the TULLAVE interoperability development project does not constitute any restriction of conflict of interest (COI) affecting participation in the SIR project"*.

Sobre este aspecto, **la SDM reitera integralmente lo expuesto en su concepto 202622106921941 del 27 de mayo de 2026 (anexo P)** respecto de la eventual configuración de inhabilidades o incompatibilidades en la licitación que se encontraba en curso y sobre eventuales restricciones a la posibilidad de presentarse al proceso de selección, respecto de un nuevo proceso de selección, considerando que a la fecha, no se han definido las condiciones en que saldría el nuevo proceso.

En síntesis, este análisis preliminar nos permite concluir que no sería necesario modificar las condiciones estructurales del Anexo Técnico ni modificar el escenario base de implementación (Plan C), puesto que su estructuración actual busca asegurar que en cualquier escenario o condición, el Operador del SIR tenga las condiciones y garantías necesarias para llevar a cabo el contrato de forma autónoma.

Se precisa que en la reunión sostenida por TMSA, la EMB y la SDM con el señor Alcalde Mayor el 30 de abril de este año, se presentó el siguiente cronograma de implementación del SIR:

- Comité de Interoperabilidad: Mayo de 2026. Se llevó a cabo el 6 de mayo, pero no se aprobó formalmente el detalle del escenario de implementación como estaba previsto.
- Publicación del proyecto de pliego de condiciones: Julio de 2026.
- Adjudicación: Octubre de 2026
- Preparación para operación de transición y definitiva: Transcurso de 2027
- Inicio de la operación de transición: Marzo de 2028
- Inicio de la operación con todas las funcionalidades: Octubre de 2028.

Con el fin de dar cumplimiento a este cronograma es necesario que el Comité de Interoperabilidad apruebe formalmente el escenario de implementación (Plan C con sus correspondientes acuerdos estratégicos) así como lograr la aprobación del Anexo Técnico por parte de las tres entidades, para lo cual será necesario reactivar las mesas de trabajo técnico conjunto, en un esquema similar al utilizado para el anterior Anexo, que cuente con instrumentos de decisión oportuna frente a las situaciones que sean advertidas. Una vez se cuente con esta aprobación, se sugiere la realización de un Comité de Interoperabilidad de carácter informativo en el que se presente el alcance del Anexo Técnico y los documentos del proceso de selección, con énfasis en aquellos aspectos que fueron objeto de modificaciones respecto del anterior proceso.

El propósito es que el Comité ratifique el alcance técnico definido y emita la recomendación formal a la SDM para proceder con la publicación del proyecto de pliego de condiciones correspondiente al nuevo proceso de selección del Operador del SIR, asegurando la observancia del cronograma establecido y la consecución de los hitos del proyecto. Ahora bien, en caso de que las condiciones técnicas o estratégicas impidan el cumplimiento de los hitos definidos, o si se considerara pertinente ajustar el escenario de implementación, será indispensable que el Comité formule una nueva hoja de ruta para consideración del señor Alcalde. En este evento, resulta relevante que la propuesta incluya un análisis sobre las implicaciones, riesgos y medidas de mitigación frente a la etapa de transición y la puesta en marcha del recaudo para la PLMB.

Próximos pasos:

- Aprobación y suscripción de los proyectos de Actas No. 6 y 7 del Comité Técnico de Interoperabilidad, elaboradas por la Secretaría Técnica del Comité y enviadas a TMSA y EMB:
 - El Acta No. 6, de la sesión de febrero 12 de 2026 contiene la socialización efectuada por la SDM sobre el avance en la estructuración de los documentos del proceso de selección del Operador del SIR, el informe de avance presentado por TMSA sobre el proyecto de otrosí a suscribir con su concesionario Recaudo Bogotá y la solicitud de TMSA de aprobación de los nuevos medios de pago propuestos, junto con la correspondiente recomendación del Comité sobre este punto.
 - El Acta No. 7, de la sesión del 6 de mayo de 2026, contiene el resumen de los temas tratados en dicha sesión a saber: antecedentes y contextualización del SIR (resumen de los escenarios de implementación analizados); avances del proceso de selección adelantado por la SDM para la contratación del operador del SIR, que incluye la confirmación formal de la imposibilidad, para esa fecha, de suscribir el otrosí con Recaudo Bogotá, siendo relevante reiterar la relevancia de ese acuerdo sobre la licitación que se encontraba en curso y, la presentación del nuevo escenario de implementación, denominado Plan C. Terminada la presentación, se suspendió la sesión presencial, con el fin de abordar la redacción detallada de los aspectos de este Plan, en una sesión posterior.
- Generar una nueva sesión del Comité que permita formalizar los acuerdos alcanzados por las tres entidades frente al escenario de implementación a incluir en el proceso de selección, de tal forma que cada una de ellas pueda iniciar oportunamente las acciones que le competen para garantizar un recaudo interoperable en el inicio de operación de la PLMB y para definir puntualmente los alcances de las etapas de transición y operación definitiva del SIR. La propuesta de la SDM sobre el alcance de este acuerdo fue enviada a TMSA y EMB para su revisión y validación, estando pendiente una mesa de trabajo para su cierre definitivo, la cual no se ha podido llevar a cabo.
- La propuesta de la SDM derivada de las conversaciones sostenidas entre los equipos técnicos de las entidades y lo presentado al Alcalde Mayor el 30 de abril del presente año, y aprobado por él, para estudio y aprobación del Comité, respecto del contenido del escenario de implementación del SIR es la que se detalla a continuación con el fin de dar contexto sobre el estado actual del proceso:

Adoptar el Plan C como escenario definitivo para la implementación del SIR, de conformidad con las siguientes directrices estratégicas:

- *El Operador del SIR tendrá la obligación, a solicitud de la SDM – previa recomendación del Comité de Interoperabilidad- con fundamento en la decisión de la ciudad, de emitir una nueva tarjeta tokenizada contra la cuenta del nivel 4 del SIR.*
- *Mecanismo para garantizar la interoperabilidad entre los componentes del SITP antes de la implementación completa del SIR: TMSA hará las gestiones correspondientes para que el Concesionario del SIRCI lleve a cabo las actividades necesarias para que la tarjeta "TuLlave" pueda ser usada como un medio de pago de valor almacenado (monedero) en las estaciones del Metro en septiembre de 2027 (inicio de marcha blanca de la PLMB), lo cual incluye la entrega e instalación (previo protocolo definido conjuntamente entre la EMB y TMSA) de los componentes de software y hardware requeridos para interactuar y operar la tarjeta en los validadores de la PLMB.*
- *TMSA y la EMB deberán definir el alcance técnico de la operación del Concesionario del SIRCI en las estaciones de la primera línea del Metro y TMSA realizará las acciones necesarias para instruir al concesionario de la implementación de este alcance.*
- *La EMB reafirma que el concesionario de la PLMB se encuentra instalando los validadores en las 16 estaciones que permiten la operación de los medios de pago aprobados en el SIR, conforme a las especificaciones establecidas. La SDM garantizará que el estándar de interoperabilidad a definir en el marco del SIR sea retrocompatible con las especificaciones de validadores dadas a la EMB.*
- *El contrato del Operador de Recaudo actual de TMSA va hasta Octubre de 2028.*
- *Una vez esté implementado el Estándar de Interoperabilidad, los Entes Gestores serán los responsables de implementar sus sistemas de recaudo y medios de pago de cada uno de sus componentes, cumpliendo con el Estándar de Interoperabilidad definido.*
- *Durante la etapa de transición (septiembre de 2027 a octubre de 2028) la EMB no contará con nuevos medios de pago para el acceso a las estaciones de la primera línea del metro. Finalizada la etapa de transición, la EMB podrá definir nuevas soluciones de medio de pago, las cuales deben ser definidas e implementadas por la EMB en el marco del contrato con su propio operador de recaudo. La EMB presentará al Comité de interoperabilidad y a la SDM la solicitud de aprobación de estos medios de pago, junto con el cronograma previsto para su implementación.*
- *Cambio de validadores de TMSA para permitir medios de pago EMV: Fecha límite Diciembre de 2029. TMSA realizará todas las gestiones necesarias para acelerar la implementación de medios de pago abiertos en las estaciones que cuenten con integración física con la PLMB en un periodo de tiempo inferior a diciembre de 2029.*
- *La SDM definirá el mecanismo de intercambio de información tanto para el periodo de transición, como para el periodo definitivo.*
- *La Alcaldía definirá la política tarifaria y la SDM definirá las reglas de distribución de ingresos y de la Cámara de Compensación mediante Acto Administrativo en el marco de las normas de estabilidad financiera del Sistema (Decreto FET).*
- *El Estándar de Interoperabilidad deberá estar adoptado en el primer semestre de 2027.*
- *La Cámara de Compensación del SIR debe iniciar pruebas en octubre de 2027.*
- *El Operador del SIR contratará a la Sociedad Fiduciaria que administra el Patrimonio Autónomo del Sistema, de tal manera que esté operativa en junio de 2027.*
- *La EMB, TMSA y la SDM acuerdan hacer su mejor gestión para adelantar las tareas necesarias para cumplir el cronograma que permita la adjudicación de la licitación en octubre del presente año, conforme al cronograma preliminar presentado por la SDM cuyos principales hitos se presentan a continuación (Plan C):*
 - o *Aprobación del Anexo Técnico, (de ahora en adelante, AT): Junio de 2026*
 - o *Prepliego: Julio de 2026*
 - o *Adjudicación: Octubre de 2026*

- o Preparación para operación de transición y operación definitiva: 2027
- o Operación de transición para medios de pago distintos de la tarjeta EMV: Marzo de 2028 – Diciembre de 2028
- o Cambio de validadores de TMSA para permitir medios de pago EMV: Fecha límite Diciembre de 2029 priorizando el reemplazo de los validadores en estaciones con conexión a la PLMB.
- En caso de requerirse la tokenización de la tarjeta “TuLlave” a partir de octubre de 2028 para utilizarla como medio de utilización en algún sistema basado en cuenta, dicha labor será realizada preferiblemente por TMSA. Si la ciudad decide que sea una cuenta unificada en el nivel 4, el Operador del SIR se encargará de la seguridad de la Tokenización bajo las reglas que se definan en el AT de la concesión del Operador del SIR.
- Lograr la aprobación del Anexo Técnico por parte de las tres entidades antes de finalizar el mes de junio.
- Una vez se cuente con esta aprobación, se sugiere la realización de un Comité de Interoperabilidad de carácter informativo en el que se presente el alcance del Anexo Técnico y los documentos del proceso de selección, con énfasis en aquellos aspectos que fueron objeto de modificaciones respecto del anterior proceso de tal forma que el Comité recomiende a la SDM publicar el nuevo proyecto de pliego de condiciones en el marco del proceso de selección del Operador del SIR.

v. Fuentes y proyección de ingresos

A. FUENTES QUE FINANCIAN EL PRESUPUESTO DE LA SDM:

Las fuentes de financiación para los gastos y proyectos de la SDM son las siguientes:

- **Trámites:** Ingresos provenientes de la participación de la SDM en la concesión de trámites, patios y grúas. Incluye también nuevos trámites no concesionados, tales como Planes de Manejo de Tránsito (PMT) para obras y eventos, estudios de tránsito, estudios de demanda de usuarios y estudios de señalización.
- **Multas de tránsito:** Recursos percibidos por concepto de infracciones.
- **Contribución por semaforización:** Ingresos recaudados por este tributo específico.
- **Proyecto Valet Parking:** Únicamente los recursos correspondientes a la retribución de los gastos en que incurre la SDM por la administración del proyecto.

Tabla 2. Actualidad del recaudo de las fuentes para la SDM

Fuente	Estimación SDM entregada a SDH en 2025	Aprop. Disponible 2026	Recaudo real a mayo 2026	Recaudo estimado a mayo 2026
Trámites	177.202.000.000	177.201.000000	94.868.000.000	67.232.000.000
Multas de tránsito*	433.337.000.000	446.983.000.000	169.482.740.744	177.318.000.000
Contribución de Semaforización	177.406.000.000	177.406.000.000	146.685.000.000	116.215.000.000
Proyecto Valet Parking	29.000.000	29.000.000	9.217.000	**

* Esta fuente es para la SDM solo los excedentes después de gastos e inversiones aportan al FET.

** Para Valet Parking no se tiene establecidas metas mensuales

o Multas de tránsito

Para 2026, la Secretaría Distrital de Hacienda estableció un gasto de \$463.983 millones, de los cuales \$17.000 millones corresponden al Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT). Entre enero y mayo de 2026, el recaudo por concepto de multas alcanzó el 37.9%, valor ligeramente inferior al registrado en el mismo periodo del año anterior (39%).

- Cobro inteligente e importancia del recaudo:

La Dirección de Gestión de Cobro ha implementado el modelo de Cobro Inteligente que integra análisis estratégico de datos, herramientas tecnológicas y gestión comercial, complementando los procesos tradicionales de cobro coactivo. Esto permite optimizar la recuperación de cartera, fortalecer la cultura de cumplimiento normativo y contribuir a la seguridad vial mediante acciones preventivas, persuasivas y coactivas más eficientes. Se deben continuar fortaleciendo las estrategias de recaudo, las campañas de pago y las acciones de cobro persuasivo y coactivo apoyadas en herramientas tecnológicas.

- **Derechos de Tránsito**

La fuente de derechos de tránsito agrupa tres tipos de recaudos: la participación de la SDM en la Concesión de Trámites, la participación de la SDM en la Concesión de Patios y Grúas, y el recaudo por trámites no concesionados (nuevos trámites).

Esta fuente ha registrado una tendencia al alza impulsada por el incremento de vehículos matriculados en Bogotá. Debido a este comportamiento, se proyecta que el cierre de ingresos sea \$54.038 millones más alto que lo estimado el año anterior, pasando de \$177.201 millones a una proyección de cierre de \$231.239 millones.

- **Semaforización**

La fuente de semaforización es una contribución que se recauda junto con el impuesto sobre vehículos automotores. Este recaudo ha mostrado una tendencia al alza debido al incremento de vehículos matriculados en Bogotá. Dicho comportamiento se originó tras el anuncio de aplicar tarifas más altas a los vehículos matriculados en otras ciudades que deseen adquirir el permiso de libre circulación en el Distrito Capital.

Cabe resaltar que se ha detectado que muchos residentes de Bogotá matriculan sus vehículos en municipios aledaños como Funza, Mosquera y Chía, atraídos por condiciones tributarias y costos de registro más favorables. Gracias a las nuevas medidas desincentivadoras, se proyecta que el recaudo de esta fuente aumente en \$36.486 millones para el año 2026, pasando de \$177.406 millones a \$213.892 millones.

- **Valet Parking**

Los ingresos por Valet Parking corresponden a una fuente por aprovechamiento económico del espacio público, derivada de los cajones autorizados a los operadores de este servicio. De estos ingresos, el 30% tiene destinación específica a la SDM para la fiscalización de la medida y el 70% restante para el IDU, siendo la entidad responsable de la construcción, mejora, mantenimiento y sostenibilidad del espacio público en malla vial. La meta se ajustó para 2026 de \$95.118.398 a \$83.640.273. El ajuste obedeció a la modificación de una variable exógena que es insumo para el cálculo de la retribución: el ítem "Mantenimiento del espacio público para el cobro de la retribución por aprovechamiento económico" fue eliminado del "Visor de Precios Unitarios de Referencia 2025-I Fase I" del IDU, lo que obligó a sustituirlo por otro ítem vigente. Esta sustitución resultó en una retribución promedio por cajón 12% inferior a la proyectada inicialmente, lo que redujo el recaudo estimado para 2026 en esa proporción. Se aclara que esta fuente no va al FET.

B. FUENTES FET GESTIONADAS POR EL SECTOR MOVILIDAD:

Para la vigencia 2026, el FET tiene presupuestados recursos por tres fuentes asociadas al Sector Movilidad: i) Pico y Placa Solidario; ii) excedentes de multas de tránsito; y iii) excedentes del estacionamiento en vía (Zonas de Parqueo Pago).

Tabla 3. Actualidad del recaudo de las fuentes alternativas de fondeo del FET

Fuente	Estimación SDM entregada a SDH en 2025	Aprop. Disponible 2026	Recaudo real a mayo 2026	Meta de recaudo a mayo 2026
Derechos de tránsito por circulación (Pico y Placa Solidario)	511.761.000.000	587.589.000.000	208.227.883.240	219.470.000.000
Multas de tránsito (*)	433.337.000.000	446.983.000.000	169.482.740.744	177.318.000.000
Derechos de estacionamiento sobre vía (Zonas de Parqueo Pago)	2.587.000.000	2.587.000.000	0	0

* Por excedentes de multas de tránsito la asignación presupuestal para el FET es de \$171.612 millones, pero el seguimiento se realiza a la totalidad de la fuente de multas de tránsito, sin considerar los recursos del SIMIT. La estimación SDM enviada inicialmente a la SDH del recaudo por excedentes de multas de tránsito para el FET era de \$37.328 millones.

Es importante destacar que la apropiación presupuestal que la Secretaría de Hacienda define para estas fuentes no necesariamente coincide con la estimación entregada por la SDM consignada en el estudio DIM-F-003-2025 “Proyección de Ingresos Periodo 2025-2036”, generando una tensión entre lo que inicialmente se proyecta recaudar y lo que finalmente se debe recaudar.

Ahora bien, por diversas razones que se exponen a continuación, a la fecha se proyecta que se alcanzarán valores distintos a los inicialmente presupuestados:

- **Ajuste de la Proyección de Recaudo del Pico y Placa Solidario**

El Pico y Placa Solidario representa una de las fuentes más relevantes para el FET por los recursos que aporta (15% del total del presupuesto del FET en 2025). Su comportamiento en los últimos períodos se ha orientado hacia la consolidación de esta fuente, con un recaudo que alcanzó \$486.352 millones en 2025.

En el marco de la revisión de la meta y conforme a los impactos observados durante el 2026, la proyección de recaudo se ajustó de \$587.589 millones (referenciada como apropiación disponible presupuestada para 2026) a \$500.700 millones. Dicho ajuste obedece a la concurrencia de varios factores de naturaleza normativa, tarifaria y de comportamiento de la demanda que se detallan a continuación: i) **Factores normativos:** la no materialización de la restricción los sábados a vehículos matriculados fuera y de su demanda adicional; la no implementación de la restricción a motocicletas y del recaudo adicional asociado; el levantamiento de un día de restricción en enero; y la introducción de un nuevo festivo en julio de 2026, ii) **Impacto del incremento del factor municipio:** adoptado como complemento al anuncio de la restricción para incentivar el traslado y la primera matrícula en Bogotá, buscando tener mayores ingresos por impuestos vehiculares para proyectos a nivel ciudad. No obstante, el incremento redujo la demanda efectiva de vehículos matriculados fuera de la ciudad en un 20%, iii) **Comportamiento de la demanda:** preferencia por permisos de corta duración, en la medida en que los hogares racionalizan su gasto y prefieren facilitar el uso efectivo del auto antes que habilitarlo por períodos prolongados; además del crecimiento del parque automotor exceptuado de la medida, impulsado por vehículos híbridos y eléctricos, iv) **Maduración de la fuente:** la demanda alcanzó su límite de crecimiento, por lo que el recaudo futuro dependerá principalmente de ajustes tarifarios y no de un mayor volumen de permisos, a menos que haya cambios en las medidas de restricción vehicular.

- **Excedentes de multas de tránsito**

Para esta estimación, se toman como referencia las proyecciones de ingresos por concepto de multas de tránsito y transporte de la SDM 2025-2036 y la estimación de los gastos de la SDM que se financian con este rubro. A continuación se relacionan los ingresos y gastos proyectados para el periodo 2025-2036:

Tabla 4. Proyección de Excedente fuente multas.

Año	Total Fuente (Multas+SIMIT)	Proyección de gasto SDM	SIMIT	Excedente disponible
2026	450.337	396.009	17.000	37.328
2027	464.523	408.483	17.536	38.504

○ **Proyección ZPP**

De acuerdo con la normatividad vigente, los excedentes generados por el proyecto de Zonas de Parqueo Pago deben ser destinados a la financiación del SITP. En este 2026, el proyecto aporta por primera vez recursos al FET gracias a que los ingresos operacionales ya superan los costos operacionales, y a que este año se termina de pagar un componente de financiación correspondiente al pago de los recursos anticipados por la Terminal de Transporte de Bogotá para la estructuración e inicio de operación del proyecto.

En ese sentido, para el 2026 se presupuestaron \$2.587 millones de transferencias para el FET. No obstante, la Terminal de Transporte ha manifestado la posibilidad de superar dicha meta, y llegar alrededor de los \$4.000 millones. Si bien aún no hay certeza sobre este último valor, se espera cumplir la meta inicial sin ningún inconveniente.

Actualmente la Terminal de Transporte se encuentra actualizando las proyecciones de ingresos para la actualización del Marco Fiscal de Mediano Plazo 2027-2037. Las proyecciones estimadas en 2025 para el MFMP 2026-2036 para el traslado de excedentes de ZPP al FET fueron las siguientes:

Tabla 5. Estimación de ingresos por estacionamiento en vía, 2025-2036

Año	Recursos para el FET Estacionamiento en vía pública
2025	\$ -
2026	\$ 2.587
2027	\$ 13.417
2028	\$ 14.669
2029	\$ 17.473
2030	\$ 22.141
2031	\$ 22.177
2032	\$ 22.842
2033	\$ 23.528
2034	\$ 24.233
2035	\$ 24.960
2036	\$ 25.709

vi. Sistema de Bicicletas Compartidas

El Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC) opera bajo un contrato de Aprovechamiento Económico del Espacio Público (CAMEP), suscrito el 4 de febrero de 2022 y con fecha de terminación el 31 de diciembre de 2029. Bajo este esquema, el contratista, M1 Transportes Sustentaveis Ltda. Sucursal Colombia (TEMBICI), opera el sistema, generando retribución económica por el aprovechamiento del espacio público, desde el inicio al final del contrato, de \$13,8 mil millones de pesos, de los cuales se han recibido \$2,9 mil millones. Dentro del esquema autorizado de operación, el contratista debe proveer 297 estaciones y 3.300 bicicletas que están autorizadas en el marco del CAMEP.

En febrero de 2025 se realizó una modificación contractual, posibilitando entre otras cosas, la expansión del Sistema, pasando de un área de 27 km² a 34,8 km². Ya se han realizado las gestiones para autorizar el aprovechamiento de espacios específicos, y se inició con la operación de las primeras estaciones en la zona de expansión en el mes de junio de 2026.

Durante el 2025 el sistema enfrentó afectaciones significativas derivadas de hechos de vandalismo y hurto que ocasionaron el retiro temporal de 147 estaciones. No obstante, mediante las acciones implementadas por el operador se ha logrado recuperar parcialmente la infraestructura, alcanzando actualmente 196 estaciones operativas y manteniendo el proceso de reincorporación de estaciones y expansión del sistema.

Sin perjuicio de lo anterior, persisten riesgos contractuales, financieros y operacionales que requieren seguimiento prioritario durante el próximo trimestre para garantizar la continuidad y sostenibilidad del sistema.

Tabla 6. Contexto General del Contrato SBC

Aspecto	Estado
Tipo de contrato	CAMEP (sin recursos del distrito, a costo y riesgo del privado y la ciudad recibe retribución)
No. de contrato	63-2022
Contratista	M1 Transportes Sustentaveis Ltda. Sucursal Colombia (TEMBICI)
Inicio contrato	4 de febrero de 2022
Terminación	31 de diciembre de 2029
% Avance ejecución	55%
Viajes acumulados	Más de 4,7 millones
Estaciones autorizadas	297
Bicicletas autorizadas	3.300
Retribución económica proyectada acumulada	\$13,8 mil millones

Principales Riesgos Contractuales

- Riesgo por presuntos incumplimientos contractuales, a la fecha se reportan tres obligaciones en situación de incumplimiento que han derivado en requerimientos y procesos sancionatorios contractuales en curso:
 - Proceso sancionatorio Contractual No. PSC-SPM-002-2025 relacionado con el pago de la retribución contenida en las Cuentas de Cobro No. 4 y 5 e indicadores evaluables de enero a julio del 2025.
 - Proceso sancionatorio Contractual No. PSC-SPM-001-2026 relacionado con presunto incumplimiento falta de mantenimiento de 300 ciclotaleres.
 - Proceso sancionatorio Contractual No. PSC-SPM-002-2026 relacionado con presunto incumplimiento del pago de la retribución contenida en la cuenta de cobro No.6.

Finalmente, se recomienda hacer seguimiento a las respuestas de requerimiento previo de presunto incumplimiento de los indicadores evaluables de julio a enero de 2025 y de enero a mayo de 2026 a efectos de determinar si da lugar al inicio de las actuaciones administrativas sancionatorias contractuales.

Estado Operacional

Luego de la afectación ocasionada por hechos de vandalismo y hurto, el sistema evidencia una recuperación gradual de su infraestructura operativa.

Hito	Estaciones
Estaciones operativas posteriores al retiro masivo	150
Estaciones recuperadas	52
Estaciones operativas actuales	202
Estaciones previstas junio-julio 2026	+20

Estado Financiero y de Desempeño

A junio de 2026 se han emitido ocho cuentas de cobro, de las cuales siete registran pago parcial.

--	--

Estado de indicadores operativos

Dos indicadores contractuales continúan por debajo de los niveles exigidos.

Indicador	Actual (corte 31 mayo)	Meta
Disponibilidad de bicicletas	42%	75%
Disponibilidad de estaciones	63%	97%

Adopción del nuevo mobiliario publicitario

- La adopción de las nuevas tipologías de paneles constituye una oportunidad para fortalecer la sostenibilidad financiera del sistema.
- Se propone a través de Resolución, la incorporación de ocho nuevas tipologías de paneles publicitarios, incluyendo formatos a nivel de suelo y en altura.

Próximos pasos

- Mantener seguimiento de alto nivel con el operador.
- Recuperar la infraestructura operativa mediante la instalación de las estaciones programadas en expansión y continuar la reincorporación de estaciones retiradas.
- Dar continuidad a los procesos sancionatorios contractuales en curso.
- Gestionar el pago de obligaciones pendientes.
- Impulsar la expedición de la resolución de mobiliario.
- Implementar las nuevas tipologías de paneles publicitarios.

vii. Patinetas

El desarrollo del esquema de permisos para la operación de patinetas en el espacio público representa una apuesta estratégica de ciudad, orientada a asegurar capacidad de respuesta institucional, ampliar las opciones de transporte de primera y última milla, y fortalecer un modelo flexible que permita a Bogotá tener opciones adicionales de micromovilidad.

Llas decisiones a tomar son:

A.¿Se quiere autorizar el uso de patinetas en la ciudad?

B.¿En caso afirmativo, qué zona autorizamos para la primera convocatoria?

En 2019 y 2020 se otorgaron permisos de alquiler de vehículos de micromovilidad tipo patinetas a tres empresas (712 patinetas cada una). La operación fue suspendida durante la pandemia y finalizó en 2023.

Con la expedición del Decreto 315 de 2024 compilado en el Decreto Distrital 670 de 2025 surgió la necesidad de actualización de las condiciones generales de la actividad a través del protocolo de aprovechamiento público de dicha actividad, el cual fue actualizado en 2025 mediante la Resolución 1563388 de 2025. Actualmente, se encuentra en proceso la definición de reglamentación de las condiciones específicas para el otorgamiento de los permisos y la convocatoria para la asignación de

la zona de operación y cupos. Las empresas interesadas deberán cumplir integralmente las condiciones técnicas, jurídicas y operativas establecidas en la resolución reglamentaria, actualmente en proceso de revisión.

Próximos pasos:

- Aprobar y avanzar en la publicación de la reglamentación para el otorgamiento de permisos.
- Abrir la convocatoria para la asignación de zonas y cupos.

viii. Ciclorrutas

En el marco del PDD, se propone el mejoramiento de la red de cicloinfraestructura a través de las siguientes metas:

- Construir 59 km lineales de los cuales 31 kilómetros estarán a cargo del IDU y 28 kilómetros serán responsabilidad de la SDM.
- 60 km de mejoramiento de señalización en ciclorrutas por parte de la SDM.

De acuerdo con el Segplan, se ha logrado por parte de SDM la implementación de:

- 5.48 km de nueva cicloinfraestructura (19.6 % de la meta):
 - Carrera 28 entre calle 71 y calle 76 (1.46 km)
 - Mi Barrio Activo Kennedy Fase I (2.8 km)
 - Calle 12 entre carrera 7 y carrera 8 (0.19 km)
 - Avenida Boyacá entre Calle 127B BIS y calle 129 C (1.03 km)
- 41.96 km de mejoramiento de la señalización (70% de la meta).

A nivel sector se cuenta con la meta de conservar 142 kilómetros de la red de cicloinfraestructura, de los cuales 95 km están a cargo del IDU y 47 km a cargo de la UMV:

- Ejecución IDU: 53,14 km (55,9% de la meta)
- Ejecución UMV: 25,21 km (53,6% de la meta).

Nueva cicloinfraestructura

Para 2026, se tiene proyectada la implementación de 12 kilómetros. Para ello se tiene proyectados los siguientes tramos:

Tabla 7. Tramos de cicloruta proyectados para 2026

Tramo	Kilómetros	Estado	Pendientes
Calle 63 entre KR 16 y AK 50	2.2	ENTREGADO	Aprobación Alcalde, adecuaciones infraestructura y proceso social
Glorieta semaforizada AC 63 x AK 50	Conexión y cruces seguros	ENTREGADO	Aprobación Alcalde.
Transversal 42 entre AC 3 y AC 6	1	ENTREGADO	Aprobación Alcalde y continuación proceso social
Carrera 60 entre AC 26 y AC 63	1.7	80% de avance Entrega: 3 de Julio	Cierre DTS, continuación proceso social, adecuaciones de infraestructura, ficha de resaltos parabólicos y aprobación final Alcalde,
Carrera 24 entre Av Boyacá y Av Primero de Mayo	5.6	60% de avance Entrega: 10 de Julio	Cierre DTS, definición de contrato IDU 1177-2023, adecuaciones de infraestructura y mantenimiento vial, Inicio de proceso de socialización y aprobación final Alcalde
Calle 78 entre AK 30 y AK 68	2.8	90% avance Entrega: DTS 3 de Julio.	Cierre DTS, Aprobación de cambio de sentido vial, reunión con alcaldía local para presentación de proyecto e inicio de proceso de socialización y aprobación final Alcalde.

Tramo	Kilómetros	Estado	Pendientes
Calle 75 entre AK 68 y KR 96	4.6	60% avance Entrega DTS: 24 de Julio	Cierre DTS, adecuaciones de infraestructura y mantenimiento vial, aprobación final del Alcalde y proceso social.
ZUMA Apogeo Zona 1	1	60% avance Entrega DTS: 17 de Julio	Cierre DTS, recepción recursos The Earthshot Prize, cierre de proceso de gestión social, adecuaciones de infraestructura y mantenimiento vial.
MI Barrio Activo Kennedy Fase II	1	60% avance Entrega DTS: 24 de Julio	Cierre DTS y diseños finales con GDCI/Despacio.

Hasta el momento, la implementación de nuevos tramos no se ha realizado dado que estamos a la espera de aprobación por parte del Alcalde, y además se deben fortalecer los procesos técnicos y de gestión social de tal forma que se logre tener mayor respaldo a la hora de implementar las intervenciones.

Alerta: Incumplimiento de la meta estipulada en el PDD.

Próximos pasos: Es prioritario llevar la propuesta de nuevas ciclorrutas al Alcalde y poder contar con la aprobación de los tramos y pasos a seguir frente a cada uno.

Mantenimiento

Desde la SDM se está trabajando en fortalecer los procesos de articulación con la UMV y el IDU para consolidar una única estrategia de mantenimiento; sin embargo, históricamente estas entidades han realizado sus propias priorizaciones e implementaciones. En ese sentido y en articulación con la Política Pública de la Bicicleta, se realizó en 2025, desde la SDM, el primer diagnóstico completo de la red de cicloinfraestructura y se elaboró un plan de priorización de mantenimiento que se ha articulado con la UMV y el IDU. En julio de 2026, se realizará nuevamente el diagnóstico, articulando las herramientas del IDU, de tal forma de contar con un único diagnóstico a nivel sector sobre el estado de la red de cicloinfraestructura.

Para 2026 se tiene proyectado por parte de SDM, el mantenimiento de los siguientes corredores solicitados por el Alcalde:

- Par vial (Carrera 16 y carrera 19 entre Avenida Calle 32 y Calle 76), se está realizando la validación de los tramos que están dentro del área de influencia de PLMB para determinar el mantenimiento que estaría dentro del contrato y establecer el alcance del mantenimiento por la SDM.
- Avenida Suba, actualmente se cuenta con el mantenimiento de la infraestructura para bicicleta y se está realizando el diagnóstico de la misma para determinar la señalización a implementar sobre la infraestructura conservada.
- Cicloalameda el Porvenir, se realizó la adecuación de la superficie de rodadura por parte de la UMV, la cual fue evaluada para implementación de señalización por parte de la SDM y se encuentra en el desarrollo de esta implementación actualmente.
- Juan Amarillo, se está realizando la revisión y cuantificación de la implementación de la señalización; su mantenimiento será ejecutado una vez se determinen las necesidades de adecuación.

ix. APP El Campín

El Complejo Cultural y Deportivo el Campín (CDEC) se desarrolla bajo el esquema de Asociación Público-Privada (APP), se desarrolla bajo las disposiciones urbanísticas del Decreto 555 de 2021, y

para el componente de movilidad, el Concesionario SENCIA debe adelantar ante la SDM el estudio de transporte y tránsito (ETT) en concordancia con la Resolución 132490 de 2023. El CDEC, está conformado por nueve Unidades Funcionales (UF) y está proyectado para desarrollarse en dos Fases constructivas a 2 y a 5 años.

- En la Fase 1 (2026-2027) se encuentra los siguientes usos: Estadio, con una capacidad de 50.000 espectadores, Fan Zone + Mercado de Sabores, Parqueadero de 9 niveles (capacidad de 1.500 cupos de autos, 317 motos y 134 bicicletas) y Hotel de Larga Estancia (nivel 10).
- En la Fase 2 (2028-2029) se tiene el edificio deportivo y edificio creativo, edificio entretenimiento, servicios de salud, oficinas, hotel, parqueaderos (capacidad de 1.515 cupos de autos, 152 motos, 36 bicicletas y 2 ambulancias.), auditorio 3.136 espectadores y espacio urbano.

En el proceso del proyecto ante la SDM, SENCIA radicó la primera versión del ETT el 25 de noviembre de 2025, la SDM realizó observaciones el 10 de enero de 2026, se prorrogó la atención de observaciones por solicitud del gestor y se recibió atención de observaciones el 14 de abril de 2026. Por solicitud de la Alcaldía Mayor se han realizado múltiples mesas de trabajo con SENCIA e IDRD, derivando de dichas mesas la actualización del documento del estudio por parte de SENCIA (25 de mayo de 2026) y la remisión a SENCIA e IDRD de la propuesta de acta de compromisos (9 de junio de 2026). A la fecha ni IDRD ni SENCIA han suscrito el acta.

El jueves 18 de junio el IDRD trasladó a SDM oficio de la interventoría del proyecto solicitando *aplicar el artículo 17 del CPACA* y en este sentido SDM trasladó a Secretaría Jurídica dicha petición. Con base en la respuesta de Jurídica Distrital y dado que lo planteado por la interventoría del IDRD sugiere cambios en los tiempos y en las acciones de mitigación presentadas en el ETT radicado que se configuraría como modificación sustancial del alcance o finalidad del ETT, mediante oficio 202622408047431 del 22 de junio de 2026, la SDM determinó el desistimiento tácito del estudio de tránsito.

Alertas: La continuación de la gestión del ETT depende de las decisiones del Concesionario y del IDRD como concedente de la APP, así:

- Que el Concesionario presente recurso de reposición al desistimiento tácito del ETT. En el caso que la SDM determine conceder el recurso de reposición, los cambios que presente el concesionario al ETT no podrán ser de fondo, sino ajustados a lo ya radicado, situación que limita nuevas propuestas de acciones de mitigación.
- Que el concesionario realice una nueva radicación del ETT, incluyendo las propuestas de medidas de mitigación, etapas, tiempos y responsables, que respondan a las necesidades de dicho Concesionario, soportado en los indicadores de tránsito que soporten dichas acciones en el marco de la generación de los usos propuestos para el proyecto. Esto da mayor flexibilidad a las alternativas, revisión y aprobación del ETT.

x. Zonas de Parqueo Pago

FINALIZACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DE ZPP EN EL SECTOR “LA FELICIDAD”

El proyecto de Zonas de Parqueo Pago (ZPP) contempla para el sector de La Felicidad una implementación de 375 cupos de estacionamiento regulado. Durante diciembre de 2025 fueron implementados 251 cupos, no obstante, los mismos no se encuentran en operación. Adicionalmente quedan 124 cupos pendientes de implementación y la entrada en operación de todo el sector. La implementación del proyecto fue objeto de cuestionamientos por parte de algunos residentes y comerciantes del sector, situación que derivó en mesas de trabajo con la comunidad y en reuniones institucionales en las que participó el Concejal Jesús Araque. Como resultado de dichos espacios se

acordó realizar análisis técnicos complementarios antes de continuar con la implementación de los segmentos pendientes.

Los análisis realizados por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad evidencian que el sector presenta dinámicas de congestión asociadas a la fuerte atracción de viajes generada por el Centro Comercial Multiplaza y demás actividades comerciales de la zona. El estudio concluye que la congestión en La Felicidad es estructuralmente superior a la de Bogotá durante fines de semana, festivos y temporadas de alta actividad comercial. A la fecha, la Secretaría Distrital de Movilidad ha concluido que los segmentos viales continúan habilitados para la operación del proyecto y que la suspensión definitiva no resulta procedente desde el punto de vista técnico, jurídico ni financiero. Por lo tanto, se recomienda su implementación, teniendo en cuenta que:

1. La no implementación de los cupos restantes afecta la ejecución del Contrato Interadministrativo No. 2021-2470 al disminuir los cupos proyectados para 2026 y por lo tanto el ingreso esperado, afectando la planeación operativa del proyecto.
2. La no entrada en operación de los segmentos faltantes limita la capacidad del proyecto para gestionar integralmente la demanda de estacionamiento en una zona con alta presión vehicular y comercial.

MODIFICACIÓN CONTRACTUAL

Actualmente se encuentra en trámite ante la Dirección de Contratación de la SDM la Modificación No. 2 al Contrato Interadministrativo No. 2021-2470, suscrito con la Terminal de Transporte S.A. para la implementación, administración, operación, explotación y control de la Operación Pública del Servicio de Estacionamiento en Vía. La solicitud fue presentada por la Terminal de Transporte S.A. y actualmente cursa revisión técnica, financiera y jurídica por parte de la Entidad. La modificación busca ajustar aspectos operacionales y financieros que han sido identificados durante la ejecución del proyecto y que se consideran necesarios para fortalecer su sostenibilidad y capacidad de crecimiento.

Componentes principales de la modificación:

1. Inclusión de cláusula para préstamo de bienes de propiedad de la SDM (cepos)

La Terminal solicitó incorporar una disposición contractual que permita formalizar el préstamo de bienes de propiedad de la SDM, específicamente los dispositivos de inmovilización vehicular (cepos) utilizados en la operación de las ZPP. La justificación se fundamenta en la necesidad de dotar al operador de herramientas de control de evasión que permitan fortalecer la gestión operativa del proyecto y garantizar la aplicación uniforme de los mecanismos de control establecidos para los usuarios que incumplen las condiciones de uso del servicio.

2. Modificación de la cláusula 16 – Seguimiento a la demanda

La Terminal propuso ajustar la metodología contractual de seguimiento a la demanda, pasando de un esquema basado en áreas de implementación a un esquema basado en segmentos viales. La solicitud obedece a la necesidad de armonizar el contrato con los cambios incorporados mediante la Modificación No. 1 de febrero de 2025, particularmente en materia de aprobación y aplicación de tarifas diferenciales por segmento vial. Desde el punto de vista técnico, esta modificación ha sido considerada favorable por la supervisión, en la medida en que mantiene coherencia con el modelo tarifario actualmente vigente y fortalece la capacidad de análisis del proyecto.

3. Modificación de la cláusula 7 – Patrimonio Autónomo y creación de subcuentas

Este constituye uno de los componentes más estratégicos de la modificación contractual.

Durante la ejecución del proyecto se identificó la necesidad de separar operativa y financieramente distintas fuentes de ingreso, costos, destinaciones y recursos administrados por la fiducia, con el fin de mejorar la trazabilidad financiera, facilitar los procesos de control y fortalecer la administración del patrimonio autónomo.

La propuesta contempla la creación de cuentas y subcuentas independientes dentro del patrimonio autónomo para gestionar de manera diferenciada recursos de operación, mantenimiento, recaudos a favor de terceros, excedentes y nuevos servicios asociados al proyecto.

Esta modificación resulta especialmente relevante porque habilita dos iniciativas estratégicas para la evolución del proyecto:

- a. **Implementación de un esquema de aseguramiento voluntario para usuarios de las ZPP:**
La Terminal ha venido estructurando la posibilidad de ofrecer a los usuarios una póliza o mecanismo de protección voluntaria para los vehículos estacionados en el sistema. La creación de subcuentas permitiría separar adecuadamente los recursos asociados a este servicio, garantizar su trazabilidad financiera y establecer mecanismos de administración diferenciados respecto de los ingresos ordinarios del estacionamiento. Este componente podría contribuir al fortalecimiento de la percepción de seguridad, confianza y valor agregado del servicio por parte de los usuarios.
- b. **Implementación de pagos mediante datáfonos:** La modificación permitiría habilitar esquemas financieros y contables necesarios para la incorporación de datáfonos como medio adicional de pago. Su implementación podría generar impactos positivos sobre el recaudo, la satisfacción del usuario, la reducción de la evasión y modernización tecnológica de la operación.

xii. Carriles preferenciales para el transporte público

Los carriles preferenciales se plantean como una medida de conexión de corredores principales, direccionados como fuentes alimentadoras del sistema de transporte masivo para reducir los conflictos con otros actores viales, disminuir los tiempos de ciclo de las rutas de servicio público, y visibilizar y sensibilizar a la población (usuarios y no usuarios del transporte público) sobre la importancia del transporte público para la movilidad de la ciudad. Lo anterior, enmarcado en lo dispuesto en el Decreto Distrital 409 de 2014, “Por el cual se adoptan medidas para la optimización de la infraestructura vial del Sistema Integrado de Transporte Público”.

Estado actual

Actualmente la ciudad cuenta con 143,3 km de carriles preferenciales en 9 corredores, ubicados en: 1) CL72 entre AK7 y KR15 2) AK7 entre CL31 y CL 134 3) KR15 entre CL72 y AC100, 4) Av. de Las Américas entre Av.Ciudad de Cali y AK50, 5) Av.NQS entre AK68 y CL 92, 6) AC19 entre Av.NQS y KR3, 7) Av.Primer de Mayo entre AK10 y AK80, 8) Av.Boyacá entre Av.Ciudad de Villavicencio y Calle 134 9) KR13 entre CL 67 y AC19.

Se realizaron análisis de alternativas de carriles preferenciales delimitados en el avance de las obras desarrolladas en la ciudad como la PLMB y los PMT en ejecución. Se avanzó en los estudios técnicos y normativos de soporte para la adopción de los carriles referenciales:

- Av.Calle 63 entre Av.Caracas y Carrera 122 (se encuentra en proceso de implementación)
- Av.Ciudad de Villavicencio entre Av.Boyacá y Av.Primer de Mayo (pendiente por obras del IDU)
- Calle 68 entre Carrera 15 y Av.Carrera 68 (en desarrollo documentos soporte)
- Av.Carrera 24 entre Diagonal 61C y Av.Calle 80 (en desarrollo documentos soporte)
- Carrera 27 entre Calle 1 y Av.Calle 19 (Par Av.Carrera 24 entre Calle 1 y Av.Calle 13) (en desarrollo documentos soporte).

Próximos pasos

- Realizar la coordinación interna para lograr la implementación en 2026 de los carriles preferenciales de la Av.Calle 63, Calle 68 y Av.Carrera 24.
- Adelantar la evaluación de nuevos carriles preferenciales.
- Realizar el seguimiento y control de la operación de los carriles preferenciales tras su implementación.

- Establecer una estrategia de comunicación y pedagogía sobre la red de corredores de los carriles preferenciales para que la ciudadanía interiorice su importancia y respete su operación.
- Realizar el mantenimiento de la demarcación en todos los carriles preferenciales actuales.
- Establecer una estrategia de control y fiscalización sobre la red de carriles preferenciales para mejorar su operación.

xiii. Declaración de la segunda Zona Urbana por un Mejor Aire

En el marco del Decreto Distrital 492 de 2023 (derogado y compilado por el artículo 1526, Decreto Único de Ordenamiento Territorial 670 de 2025) y de la meta establecida en el PDD 2024–2027 de implementar dos Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) durante el cuatrienio, las Secretarías de Ambiente, Movilidad y Planeación adelantaron durante las vigencias 2025 y 2026 el proceso técnico para la selección de la segunda ZUMA de la ciudad.

Estado actual: Como resultado de este ejercicio, se priorizó el polígono de Ismael Perdomo, en la localidad de Ciudad Bolívar, considerando criterios ambientales, sociales, de movilidad y de viabilidad técnica. La Secretaría de Ambiente consolidó el Documento Técnico de Soporte y el proyecto de resolución conjunta para su declaratoria, el cual ya surtió el proceso de publicación en LegalBog. Por su parte, la SDM realizó tres rondas de revisión y emisión de observaciones en el marco de sus competencias.

Próximos pasos: Expedición de la resolución conjunta e inicio de la formulación de las acciones previstas para la segunda ZUMA de la ciudad.

xiv. Cooperación Internacional: The Earthshot Prize

El 5 de noviembre de 2025, Bogotá fue una de las 5 ganadoras del Earthshot Prize (TEP) en la categoría de calidad del aire. Los recursos del premio serán destinados a la implementación de intervenciones de infraestructura peatonal, mejora del espacio público y renaturalización planeadas por la SDM (50%) y SDA (50%), y serán ejecutados por Vital Strategies, como fiscal sponsor (administrador de los recursos). Esta figura se acordó con el fin de superar posibles cuellos de botella administrativos y agilizar las contrataciones necesarias para el desarrollo de las intervenciones.

- Total: £ 1 millón / \$ 4.794.000.000.000 (COP)
- Overhead Vital Strategies: 10% del total del premio (£ 100 mil)
- Monto disponible por entidad (£450 mil).

Estado actual

- **Gobernanza:** la Consejería de Relaciones Internacionales asumió el rol de coordinación e interlocución de las interacciones entre TEP, las secretarías de Ambiente y Movilidad y Vital Strategies. Otras entidades que estarán vinculadas a la iniciativa son: Secretaría General, UMV, Jardín Botánico de Bogotá, y Secretaría de Planeación.
- **Plan de Trabajo (Growth Plan y Carta de Subvención) y Cashflow (Presupuesto):** el 15 de abril de 2026 se suscribió una carta de subvención entre Vital Strategies y TEP. Se anexó al Plan de Trabajo un presupuesto que detalla los desembolsos que recibirá Vital Strategies, y las iniciativas a los cuales se destinarán los recursos para cada entidad. Por parte de la SDM, el premio incluye la mejora de cruces peatonales y andenes con franjas de renaturalización en la Cra 72D y la Calle 57B Sur. Además se implementará una ciclorruta con recursos de señalización de la SDM.

Próximos pasos:

- Actualmente se están negociando dos instrumentos para la formalización de la colaboración entre el Distrito y Vital Strategies:

- **i) Memorando de Entendimiento entre la Alcaldía Mayor de Bogotá, Vital Strategies y TEP.**
Se encuentra en revisión y trámite por parte de la Secretaría Jurídica de la Alcaldía y la Consejería de Relaciones Internacionales.
- **ii) Acuerdo de Colaboración entre Vital Strategies y las secretaría de Ambiente y Movilidad**
para enmarcar las contrataciones que se adelanten por Vital Strategies para la implementación de las intervenciones. La definición del instrumento está actualmente en curso.
- El cronograma de la implementación de la iniciativa ha tenido que ajustarse y moverse, debido al perfeccionamiento de los instrumentos marco de la iniciativa. Es imperativo superar la suscripción de los instrumentos marco para arrancar con las intervenciones.
- El componente de gestión social iniciará el 4 de julio de forma articulada con la Secretaría General, SDA y Alcaldía Local de Bosa. La importancia de este proceso de socialización fue destacada por el Alcalde en su visita a la ZUMA en marzo de 2026.

xv. Negociación Sindical

En el marco del actual proceso de negociación colectiva, la SDM presentó a las organizaciones sindicales la propuesta de suspensión temporal de la mesa de negociación, atendiendo el cambio de liderazgo y las implicaciones institucionales, operativas y presupuestales asociadas. Tras la exposición de los argumentos técnicos y de contexto, las organizaciones sindicales negociadoras Andett, Siservipum, Sinagenmob y Sintramov aprobaron de manera unánime la solicitud, razón por la cual la mesa quedó suspendida hasta el 7 de julio de 2026, fecha a partir de la cual corresponderá a la nueva administración dar continuidad al proceso.

3. DETALLE PORMENORIZADO SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS RECURSOS (MATERIALES, FINANCIEROS Y HUMANOS)

Se adjunta el documento informe de recursos contables, de conformidad con los Estados financieros con corte a abril 30 de 2026.

4. DETALLE DEL PRESUPUESTO DE FUNCIONAMIENTO E INVERSIÓN

A continuación, se presenta el avance de la ejecución a corte del 30 de junio de 2026:

- PRESUPUESTO DE FUNCIONAMIENTO 2026

En la siguiente tabla se presenta la ejecución presupuestal de funcionamiento.

Tabla 8. Ejecución presupuestal gastos de funcionamiento

RUBRO	PRESUPUESTO ASIGNADO	CDP'S	% DE EJE. CDP	COMPROMISOS - RP	% DE EJE. RP	GIROS	% GIRO APROP.	% GIRO RP
O211 GASTOS DE PERSONAL	\$ 140.158.653.802	\$ 139.526.482.830	99,5%	\$ 69.176.027.797	49,4%	\$ 62.828.155.812	44,8%	91%
O212 ADQUISICIÓN DE BIENES Y SERVICIOS	\$ 22.337.700.000	\$ 20.981.713.847	93,9%	\$ 18.251.026.902	81,7%	\$ 5.838.688.197	26,1%	32%
O213 TRANSFERENCIAS CORRIENTES DE FUNCIONAMIENTO	\$ 22.975.500.000	\$ 22.975.500.000	100,0%	\$ 22.975.500.000	100%	\$ 6.668.612.137	29%	29%
O218 CONTRIBUCIÓN	\$ 1.857.879.198	\$ 1.515.454.555	81,6%	\$ 1.515.454.555	81,6%	\$ 1.515.454.555	81,6%	100%
O21 GASTOS DE FUNCIONAMIENTO	187.329.733.000	184.999.151.232	98,8%	111.918.009.254	59,7%	76.850.910.701	41,0%	68,7%

Fuente: Bogdata

- **PRESUPUESTO DE INVERSIÓN 2026**

Con el Decreto 675 del 30 de diciembre de 2025, se liquida el Presupuesto Anual de rentas e Ingresos y de Gastos e Inversiones de Bogotá, Distrito Capital, para la vigencia fiscal comprendida entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2026 y se dictan otras disposiciones. En la vigencia 2026, los proyectos de inversión presentan la siguiente ejecución presupuestal:

Tabla 9. Ejecución presupuestal de inversión

PROYECTO DE INVERSIÓN		PRESUPUESTO ASIGNADO 2026		CDP'S	% DE EJE. CDP	COMPROMISOS (RP)	% DE EJE. RP	GIROS	% GIRO APROP.	% GIRO RP
7969	Mejoramiento en la gestión de las acciones de transparencia e integridad de la Secretaría Distrital de Movilidad en Bogotá D.C	TOTAL	\$ 570.210.000	\$ 539.953.492	94,7%	\$ 492.045.492	86,3%	\$ 190.126.913	33,3%	38,6%
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	\$ 32.047.408.000	\$ 27.082.775.394	84,5%	\$ 18.187.579.775	56,8%	\$ 1.845.621.677	5,8%	10,1%
7985	Consolidación del trabajo colaborativo y apoyo institucional en la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C	TOTAL	\$ 33.450.993.000	\$ 29.140.775.056	87,1%	\$ 20.513.052.754	61,3%	\$ 6.491.533.258	19,4%	31,6%
SUB. GESTION CORPORATIVA		TOTAL	\$ 66.068.611.000	\$ 56.763.503.942	85,9%	\$ 39.192.678.021	59,3%	\$ 8.527.281.848	12,9%	21,8%
7994	Fortalecimiento de la Gestión Jurídica en la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C.	TOTAL	\$ 30.833.127.000	\$ 30.653.324.331	99,4%	\$ 26.729.480.729	86,7%	\$ 8.828.508.683	28,6%	33,0%
SUB. GESTIÓN JURÍDICA		TOTAL	\$ 30.833.127.000	\$ 30.653.324.331	99,4%	\$ 26.729.480.729	86,7%	\$ 8.828.508.683	28,6%	33%
UNIDAD EJECUTORA 01		TOTAL	\$ 96.901.738.000	\$ 87.416.828.273	90,2%	\$ 65.922.158.750	68,0%	\$ 17.355.790.531	17,9%	26,3%
7941	Fortalecimiento del componente de gobernanza para la implementación de la estrategia de seguridad vial en Bogotá D.C.	TOTAL	\$ 6.010.536.000	\$ 5.953.560.519	99,1%	\$ 5.190.907.519	86,4%	\$ 1.671.730.059	27,8%	32,2%
7975	Implementación de acciones para una movilidad sostenible, segura y confiable para Bogotá D.C.	TOTAL	\$ 48.749.995.000	\$ 27.391.202.039	56,2%	\$ 22.951.428.299	47,1%	\$ 7.539.387.896	15,5%	32,8%
8012	Implementación de espacios de participación ciudadana incidente en Bogotá D.C.	TOTAL	\$ 4.520.205.000	\$ 4.510.290.588	99,8%	\$ 3.383.987.588	74,9%	\$ 1.329.142.690	29,4%	39,3%
SUB. POLITICA DE MOVILIDAD		TOTAL	\$ 59.280.736.000	\$ 37.855.053.146	63,9%	\$ 31.526.323.406	53,2%	\$ 10.540.260.645	17,8%	33,4%
7980	Implementación de intervenciones integrales de cultura, comunicación y pedagogía, para la movilidad segura en Bogotá D.C.	TOTAL	\$ 8.602.671.000	\$ 7.625.066.856	88,6%	\$ 4.763.115.756	55,4%	\$ 2.158.501.775	25,1%	45,3%
SUB. GESTIÓN CORPORATIVA		TOTAL	\$ 8.602.671.000	\$ 7.625.066.856	88,6%	\$ 4.763.115.756	55,4%	\$ 2.158.501.775	25,1%	45,3%
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	\$ 25.561.813.000	\$ 25.494.392.370	99,7%	\$ 23.908.694.470	93,5%	\$ 9.147.363.053	35,8%	38,3%
7998	Fortalecimiento de la red de cicloinfraestructura en la ciudad de Bogotá D.C	TOTAL	\$ 2.105.948.000	\$ 2.068.924.000	98,2%	\$ 968.490.000	46,0%	\$ 662.406.067	31,5%	68,4%
8000	Fortalecimiento del sistema de señalización para la movilidad enfocada en la mejora de la seguridad vial en la ciudad de Bogotá D.C.	TOTAL	\$ 104.408.880.000	\$ 89.721.161.975	85,9%	\$ 74.559.483.766	71,4%	\$ 14.764.769.285	14,1%	19,8%
		INVERSIÓN	\$ 96.226.839.000	\$ 86.186.467.982	89,6%	\$ 72.245.954.215	75,1%	\$ 12.904.678.734	13,4%	17,9%
		PASIVOS	\$ 8.182.041.000	\$ 3.534.693.993	43,2%	\$ 2.313.529.551	28,3%	\$ 1.860.090.551	22,7%	80,4%
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	\$ 176.572.911.000	\$ 139.062.055.023	78,8%	\$ 73.265.206.888	41,5%	\$ 21.513.844.431	12,2%	29,4%
		INVERSIÓN	\$ 160.665.705.000	\$ 139.054.739.473	86,5%	\$ 73.257.891.338	45,6%	\$ 21.513.844.431	13,4%	29,4%
		PASIVOS	\$ 15.907.206.000	\$ 7.315.550	0,0%	\$ 7.315.550	0,0%	\$ 0	0,0%	0%
8009	Fortalecimiento de las intervenciones de control y prevención del tránsito y el transporte para mejorar la seguridad vial en Bogotá D.C.	TOTAL	\$ 74.727.831.000	\$ 45.921.752.056	61,5%	\$ 28.096.310.079	37,6%	\$ 7.166.274.341	9,6%	25,5%
SUB. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD		TOTAL	\$ 383.377.383.000	\$ 302.268.285.424	78,8%	\$ 200.798.185.203	52,4%	\$ 53.254.657.177	13,9%	26,5%
7974	Fortalecimiento de los procesos contravencionales asociados a las infracciones de normas de tránsito y transporte público en Bogotá D.C.	TOTAL	\$ 40.075.186.000	\$ 33.711.575.274	84,1%	\$ 22.515.824.982	56,2%	\$ 6.215.789.508	15,5%	27,6%
8008	Mejoramiento de los servicios prestados en la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C	TOTAL	\$ 44.778.066.000	\$ 40.476.484.990	90,4%	\$ 34.563.355.990	77,2%	\$ 11.769.836.725	26,3%	34,1%
		INVERSIÓN	\$ 44.774.659.053	\$ 40.476.484.990	90,4%	\$ 34.563.355.990	77,2%	\$ 11.769.836.725	26,3%	34,1%
		PASIVOS	\$ 3.406.947	\$ 0	0,0%	\$ 0	0,0%	\$ 0	0,0%	0%
SUB. DE SERVICIOS A LA CIUDADANÍA		TOTAL	\$ 84.853.252.000	\$ 74.188.060.264	87,4%	\$ 57.079.180.972	67,3%	\$ 17.985.626.233	21,2%	31,5%

PROYECTO DE INVERSIÓN	PRESUPUESTO ASIGNADO 2026		CDP'S	% DE EJEC. CDP	COMPROMISOS (RP)	% DE EJEC. RP	GIROS	% GIRO APROP.	% GIRO RP
UNIDAD EJECUTORA 02	TOTAL	\$ 536.114.042.000	\$ 421.936.465.690	78,7%	\$ 294.166.805.337	54,9%	\$ 83.939.045.830	15,7%	28,5%
TOTAL SDM		\$ 633.015.780.000	\$ 509.353.293.963	80,5%	\$ 360.088.964.087	56,9%	\$ 101.294.836.361	16,0%	28,1%

Fuente: Bogdata

En la siguiente tabla se presenta la ejecución de las transferencias de inversión correspondientes al FET:

Tabla 10. Ejecución del FET 2026

NOMBRE DEL RUBRO	CÓDIGO DEL RUBRO	PRESUPUESTO ASIGNADO	CDP'S	% DE EJEC. CDP	COMPROMISOS - RP	% DE EJEC. RP	GIROS	% GIRO APROP.	% GIRO RP
Diferencial Tarifario	O2330102003010301	3.295.264.000.000	1.729.844.991.387	52%	1.729.844.991.387	52%	1.729.844.991.387	52%	100%
TOTAL FET		3.295.264.000.000	1.729.844.991.387	52%	1.729.844.991.387	52%	1.729.844.991.387	52%	100%

Fuente: Bogdata

RESERVAS PRESUPUESTALES DE INVERSIÓN 2026

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 2026 se han girado reservas presupuestales de la siguiente manera:

Tabla 11. Reservas presupuestales 2026

PROYECTO DE INVERSIÓN		RESERVAS CONSTITUIDAS 2026	ANULACIONES	RESERVAS NETAS	GIROS	%GIRO RESPECTO A RESERVA NETA
7994	Fortalecimiento de la Gestión Jurídica en la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C.	3.098.822.917	-	3.098.822.917	2.095.405.211	67,6%
SUB. GESTIÓN JURIDICA		3.098.822.917	-	3.098.822.917	2.095.405.211	67,6%
7969	Mejoramiento en la gestión de las acciones de transparencia e integridad de la Secretaría Distrital de Movilidad en Bogotá D.C	57.990.097	-	57.990.097	57.990.097	100,0%
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.	12.656.429.297	160.998.072	12.495.431.225	10.490.293.660	84,0%
7985	Consolidación del trabajo colaborativo y apoyo institucional en la secretaría distrital de movilidad de Bogotá D.C	11.380.449.650	47.217.002	11.333.232.648	9.178.615.034	81,0%
SUB. GESTIÓN CORPORATIVA		24.094.869.044	208.215.074	23.886.653.970	19.726.898.791	82,6%
TOTAL UNIDAD EJECUTORA 01		27.193.691.961	208.215.074	26.985.476.887	21.822.304.002	80,9%
7941	Fortalecimiento del componente de gobernanza para la implementación de la estrategia de seguridad vial en Bogotá D.C.	1.827.587.295	-	1.827.587.295	1.827.587.295	100,0%
7975	Implementación de acciones para una movilidad sostenible, segura y confiable para Bogotá D.C.	6.997.387.215	99.901.287	6.897.485.928	4.571.992.823	66,3%
8012	Implementación de espacios de participación ciudadana incidente en la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C.	814.710.710	11.856.535	802.854.175	793.942.984	98,9%
SUB. POLÍTICA DE MOVILIDAD		9.639.685.220	111.757.822	9.527.927.398	7.193.523.102	75,5%
7980	Implementación de intervenciones integrales de cultura, comunicación y pedagogía, para la movilidad segura en Bogotá D.C.	3.096.824.859	20.813.334	3.076.011.525	2.349.906.418	76,4%
SUB. GESTIÓN CORPORATIVA		3.096.824.859	20.813.334	3.076.011.525	2.349.906.418	76,4%
7998	Fortalecimiento de la red de cicloinfraestructura en la ciudad de Bogotá D.C	310.122.933	-	310.122.933	301.623.333	97,3%
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.	646.550.012	-	646.550.012	526.993.593	81,5%
8000	Fortalecimiento del sistema de señalización para la movilidad enfocada en la mejora de la seguridad vial en la ciudad de Bogotá D.C	24.495.721.585	-	24.495.721.585	22.718.483.825	92,7%
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.	105.293.743.526	52.288.609	105.241.454.917	39.968.604.808	38,0%
8009	Fortalecimiento de las intervenciones de control y prevención del tránsito y el transporte para mejorar la seguridad vial en Bogotá D.C.	17.884.993.989	34	17.884.993.955	14.174.260.041	79,3%
SUB. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD		148.631.132.045	52.288.643	148.578.843.402	77.689.965.600	52,3%
7974	Fortalecimiento de los procesos contravencionales asociados a las infracciones de normas de tránsito y transporte público en Bogotá D.C.	9.487.903.000	-	9.487.903.000	8.587.070.072	90,5%
8008	Mejoramiento de los servicios prestados en la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C	9.253.816.335	-	9.253.816.335	7.678.060.485	83,0%

PROYECTO DE INVERSIÓN	RESERVAS CONSTITUIDAS 2026	ANULACIONES	RESERVAS NETAS	GIROS	%GIRO RESPECTO A RESERVA NETA
SUB. DE SERVICIOS A LA CIUDADANÍA	18.741.719.335	-	18.741.719.335	16.265.130.557	86,8%
TOTAL UNIDAD EJECUTORA 02	180.109.361.459	184.859.799	179.924.501.660	103.498.525.677	57,5%
TOTAL SDM	207.303.053.420	393.074.873	206.909.978.547	125.320.829.679	60,6%

Fuente: Bogdata

- PLAN ANUAL DE ADQUISICIONES

Tal como lo señala la norma, la SDM actualizó el Plan Anual de Adquisiciones (PAA) 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 Ordenadores de Gasto de la Entidad (5 Subsecretarías de la SDM).

Se precisa que, por organización en la plataforma SECOP II, en la SDM se actualiza el PAA 2 veces al mes, para lo cual, se consolidan todos los ajustes solicitados por las ordenaciones del gasto, en una única actualización.

El comportamiento de las adquisiciones de la SDM en la vigencia 2026, de conformidad con las modalidades de contratación según el P.A.A., es la siguiente:

Tabla 12. Modalidad de contratación

MODALIDADES DE CONTRATACIÓN	APROPIACIÓN PAA
N/A-SOLO PAGO-NO SECOP	\$ 25.692.934.423
CONTRATACIÓN DIRECTA-SERVICIOS PROFESIONALES Y DE APOYO A LA GESTIÓN	\$ 112.864.376.128
CONTRATACIÓN DIRECTA-NO EXISTENCIA PLURALIDAD DE OFERENTES	\$ 16.862.903.639
CONTRATACIÓN DIRECTA - ADICIÓN CONTRATO EN CURSO	\$ 47.214.133.174
SELECCIÓN ABREVIADA-MENOR CUANTÍA	\$ 3.540.166.696
SELECCIÓN ABREVIADA - BOLSAS DE PRODUCTOS	\$ 11.726.228.335
PROCESO MINIMA CUANTÍA	\$ 1.674.326.020
CONTRATACIÓN DIRECTA-CONVENIOS O CONTRATOS INTERADMINISTRATIVOS	\$ 40.763.424.645
SELECCIÓN ABREVIADA - SUBASTA INVERSA	\$ 12.981.286.026
SELECCIÓN ABREVIADA - COMPRA CATÁLOGO ACUERDO MARCO PRECIOS	\$ 17.554.127.477
LICITACIÓN PÚBLICA	\$ 144.870.705.742
CONCURSO DE MÉRITOS - SISTEMA ABIERTO	\$ 32.794.985.053
CONTRATACIÓN DIRECTA - ARRENDAMIENTO DE BIENES INMUEBLES	\$ 898.097.310
TIENDA VIRTUAL - SELECCIÓN ABREVIADA POR ACUERDO MARCO Y GRANDES SUPERFICIES	\$ 320.147.048
TOTAL SDM	\$ 469.757.841.716

Fuente: PAA SDM a corte del 29-jun/26

Adicionalmente, se informa a continuación, el estado de los contratos con vigencias futuras, a corte de junio de 2026:

Tabla 13. Reporte de contratos de la SDM financiados con vigencias futuras.

No.	CONTRATO	ESTADO DE RECURSOS 2025	ESTADO DE RECURSOS 2026	RECURSOS 2027
1	GESTIÓN DOCUMENTAL (SGC)	Quedó con reserva porque inició en dic25	No se ha girado. Se va a evaluar modificar el contrato.	Depende de la modificación contractual
2	ARRIENDO BODEGA (SGC)	Tiene reserva en 2026	A junio se contaba con reservas, se debe evaluar si enero/27 se paga anticipado en dic/26	Toca adicionar en 2027 hasta feb28 y pedir en anteproyecto 2027 desde 2026
3	VIGILANCIA (SGC)	Tiene reserva	Por salario toca adicionar 2026 para dic26, dado que alcanza hasta nov-26 (se puede pagar anticipado dic)	Llega hasta agosto/27, toca adicionar en 2027 y pedir en anteproyecto desde 2026 hasta feb28
4	PAPELERÍA (SGC)	Sin reserva	Llega a dic26 sin modificaciones	Llega a dic/27 sin modificaciones
5	TRANSPORTE (todos pero LIDERA SGC)	Reserva de \$2.580 mill ya ejecutadas	Llega a dic26 y se tiene un remanente global. Se espera una reserva de \$900 mill para enero27	Adicionar \$700 para llegar a dic27. Para alcanzar a feb28 son \$2.200 más.
6	ASEO Y CAFETERÍA (SGC)	Tiene reserva ya ejecutada	Quedan \$1.000 mill de reservas	Llega a oct27, toca adicionar hasta mar28 aprox. 2.058 mill

No.	CONTRATO	ESTADO DE RECURSOS 2025	ESTADO DE RECURSOS 2026	RECURSOS 2027
7	IMPRESIÓN Y FOTOCOPIADO (SGC)	Tiene reserva	Se calcula bajar \$1.400 mill al contrato. Se revisa incluir plotter y carnet.	Llegas a dic27 se requiere adición hasta feb28
8	MENSAJERÍA Y CORRESPONDENCIA 472 (SGC)	Alta reserva \$1.815 mill y ya se ejecutó	Bajar \$2.000 mill al contrato y pasar \$2.190 mill a reserva 2027	Si se pasa con reserva de \$2.190 llegaría a dic27 y se requiere adición para feb28
9	SEGUROS VIGENTE (líder SGC)	Reserva de \$1.019 mill que ya se ejecutaron	Sobran \$2.900 a 28ago26 lo cual se liberará después de la liquidación.	N.A.
10	SEGUROS NUEVO 2026 (líder SGC)	N.A.	Los valores están por debajo por la siniestralidad	Es probable que baje el plazo. Si bien cuenta con VF, debe pedirse en anteproyecto para 1 año 2027-2028.
11	ARANDA (OTIC)	Reserva a feb26 ya se ejecutó	Pasa a reserva feb27.	Pasa a reserva feb28.
12	KACTUS (OTIC / mantener, desarrollo, soporte)	Pasó a reserva a jun26	Pasa a reserva jun27. Debe revisarse bajar el contrato en 2026	Pasa a reserva jun28.
13	SOC (OTIC)	Reserva a abr26 ya se ejecutó	Pasa a reserva abr27.	Pasa a reserva abr28.
14	FÁBRICA DE SOFTWARE (OTIC)	Se paga contra entregable	Pasa a reservas a mar27. Se revisarán nuevos procesos para reducir las reservas.	Pasa a reservas a mar28. Se revisarán nuevos procesos para reducir las reservas.
15	MESA DE SERVICIOS/ OPERADOR TECNOLÓGICO (OTIC)	Tiene reserva	Sube salario mínimo, está en propuesta con el contrato, para que paguen salarios. Llega a reserva en jun27.	Llega a reserva en jun28..
16	CONECTIVIDAD ETB (OTIC / ampliación de ancho de banda, otro canal)	Tiene reserva	No ha terminado los nuevos servicios. Pasa a reserva ago-sept/27. Se va a recortar el contrato 2026 / ajustar ampliando plazo por la reserva.	Pasa a reserva ago-sept/28.
17	MATERIAL IMPRESO (todos, líder OACCM)	Tiene reserva sin ejecutar	Toca pedir todo en jul26 salvo en algunos elementos de oct26	No debe tener reserva
18	PLAN DE MEDIOS (varios, líder OACCM)	Reserva terminando giros	Pendiente ejecutar	No debe tener reserva
19	LOGÍSTICA (todos)	Tiene reserva sin ejecutar	En algunos casos ya inició ejecución. Se volverá a hacer reunión detallando.	No debe tener reserva
20	CIM (SPM)	Tiene reserva sin ejecutar	Pendiente de reprogramar la VF o modificar el contrato	N.A.
21	Monitoreo (SPM)	Reserva ejecutada al 100%	Giros al 27%	No debe tener reserva
22	Solución tecnológica / comparenderas (SGM)	Reserva ejecutada al 100%	Pendiente ejecutar	No debe tener reserva
23	Señalización (SGM)	Aún tiene reservas	Se está girando al tiempo con la reserva. Se está ejecutando gradualmente conforme a los recursos programados en la vigencia. Se revisará si se hace adición, con el corte a ago-26.	Se espera ejecutar de conformidad con lo programado.
24	Elementos de seg vial (SGM)	Aún tiene reservas	Se insiste en el cobro, no se requiere adición.	Se espera ejecutar de conformidad con lo programado.
25	Interventoría de elementos de seg vial (SGM)	Aún tiene reservas	Se insiste en el cobro, no se requiere adición.	Se espera ejecutar de conformidad con lo programado.
26	BPO (SSC)	Ya fue girada la reserva	Se evaluará ejecutar todos los recursos, probablemente con campañas de mal parqueo	Se espera ejecutar de conformidad con lo programado.
27	Interventoría de patios (SSC)	Ya fue girada la reserva	Queda reserva para ene27	Queda reserva para ene28
28	Encuesta de Movilidad e Interventoría (SPM)	N.A.	Sin ejecución. Se adjudica en jul26.	Se ejecutará
29	Consultoría de patios y grúas (SSC)	N.A.	Sin ejecución. Se adjudica en jul26.	Se ejecutará

5. INVENTARIOS Y PLANTA DE PERSONAL

Se adjuntan los documentos “inventarios” y “planta de personal”.

6. PROGRAMAS, ESTUDIOS Y PROYECTOS (VIGENTES Y EN PROCESO):

A. PLAN DE GESTIÓN DEL TRÁFICO

El Plan de Gestión del Tráfico consolida la estrategia del PDD para mitigar la congestión y optimizar los tiempos de viaje, a través de tres ejes estratégicos:

1. Mayor presencia institucional: Aumento de cobertura y capacidad de respuesta

Ampliamos la priorización de 14 a 21 corredores estratégicos e incrementamos el personal en vía sumando 100 guías de movilidad (300 en total) y 150 agentes civiles (577 en total). Esto fortalece las acciones de control de seguridad vial y la regulación en puntos críticos.

2. Gerencias en vía integradas

A través de las Gerencia en Vía, optimizamos la coordinación con entidades distritales para gestión y atender hallazgos de infraestructura, e implementamos pilotos en cuellos de botella para lograr una movilidad más fluida. Además, estructuramos una estrategia integral contra el mal parqueo basada en cuatro enfoques: cultura, control, urbanismo táctico, y soluciones de parqueo regulado (Zonas de Parqueo Pago y Valet Parking).

3. Mejora tecnológica para la gestión

Transformamos el Centro de Gestión de Tránsito (CGT) en el nuevo Centro Estratégico de Movilidad (CEM). Como acciones de esta transformación, está la ampliación de las instalaciones físicas, lógicas y operativas del Centro. Generamos SUANET, un desarrollo que integra datos en tiempo real de video analítica, sensores, siniestralidad, Waze, etc. Implementamos machine learning para generar alertas automáticas de congestión, nos conectamos a cerca de 12.000 cámaras del C4 y optimizamos intersecciones semaforizadas para mejorar los tiempos de espera.

Ahora bien, la meta estratégica del Plan de Gestión del Tráfico está orientada a la mejora en los tiempos de viaje y está apoyada en herramientas tecnológicas que permitan tener más y mejor información para la toma de decisiones, todo de la mano con continuar fortaleciendo el CEM; esto incluye la instalación de 36 cámaras más de fotodetección, fortalecimiento del control a través de dispositivos tecnológicos y manejo de PMTs. Unido a lo anterior, le apostamos a reducir en un 15% el tiempo de viaje promedio durante las horas pico en segmentos críticos de 10 de los corredores más congestionados (Av. Centenario, Av. Boyacá, Av. Ciudad de Cali, Autonorte, Av. Calle 80, Av. Carrera 7, Av. Esperanza, Av. Calle 26, Av. Guayacanes, Av. Circunvalar), gracias a la implementación de medidas integrales de gestión.

Para cumplir estas metas es indispensable realizar un seguimiento periódico. Este permite evaluar la efectividad de las acciones, corregir oportunamente y asegurar que los indicadores de congestión reflejen mejoras reales y sostenibles.

B. ESTUDIO: ENCUESTA DE MOVILIDAD BOGOTÁ-REGIÓN 2027

Estado actual

Actualmente se adelanta la estructuración técnica, jurídica y financiera de los procesos de contratación requeridos para la ejecución de la Encuesta de Movilidad Bogotá-Región 2027, en su componente de hogares, así como de la respectiva interventoría. Este proceso incorpora los lineamientos y estándares del Sistema Estadístico Nacional (SEN), con el propósito de obtener la certificación de esta operación estadística y garantizar la calidad, trazabilidad y confiabilidad de la información producida.

Financiación del proyecto

La Encuesta de Movilidad Bogotá-Región 2027 contará con cofinanciación de la Agencia Regional de Movilidad (ARM) para lo cuál dispondrán aproximadamente del 50% de los recursos.

En el marco de la preparación de la contratación de la consultoría y su interventoría, se han desarrollado las siguientes actividades:

- **Convenio Interadministrativo Marco No. 2025-3166:** En septiembre de 2025 se suscribió con la ARM, con el fin de establecer el instrumento de cooperación para aunar esfuerzos técnicos, administrativos, financieros y jurídicos orientados a la realización de la Encuesta de Movilidad Bogotá-Región 2027.
- **Convenio Interadministrativo Derivado:** Se avanzó en la estructuración de los documentos del Convenio Interadministrativo Derivado para la cofinanciación de la consultoría y la interventoría de la encuesta. Actualmente se cuenta con la aprobación de los recursos correspondientes a la vigencia 2026 y de las vigencias futuras 2027 por parte de SDM y la ARM. Los documentos se encuentran en revisión por parte de la Dirección de Contratación.
- **Consultoría:** Se avanzó en la elaboración de los documentos precontractuales de la consultoría. Actualmente, estos se encuentran en proceso de ajuste por parte de la Dirección de Inteligencia, luego de haber sido presentados en una primera versión a la Dirección de Contratación (Radicado No. 202621000088243).
- **Interventoría:** Se avanzó en la elaboración de los documentos precontractuales de la interventoría, los cuales actualmente se encuentran en revisión por parte de la Dirección de Contratación (Radicado No. 202600000097613).

Próximos pasos

- Suscripción del Convenio Interadministrativo Derivado (primeras semanas de julio de 2026).
- Publicación de los prepliegos de los procesos de selección para la contratación de la consultoría y la interventoría (primeras dos semanas de julio de 2026).

C. ESTUDIO: ENCUESTA DE CARACTERIZACIÓN DE CARGA

Estado actual

El Contrato de Consultoría No. 2025-2937, cuyo objeto fue caracterizar el transporte de carga en Bogotá y los municipios priorizados, suscrito con el Consorcio Carga IGC, finalizó formalmente el 23 de junio de 2026. A la fecha de cierre, se reporta la recepción a satisfacción de la totalidad de los entregables pactados, correspondientes a los cuatro productos que componen las etapas de la consultoría.

Próximos pasos

- Adelantar el proceso de socialización de los principales resultados de la consultoría.
- El desafío prioritario para la SDM consiste en materializar una de las metas del PDD mediante la revisión y adopción de la red de corredores principales de carga con base en los resultados del estudio.
- Asimismo, se requiere adelantar la revisión integral de la política pública del sector de carga, en cuanto a las restricciones de circulación, la ordenación de las operaciones de cargue y descargue, la revisión de la operación del comercio electrónico (e-commerce) y el fomento de horarios nocturnos, entre otros aspectos clave caracterizados en la consultoría.

D. PROYECTOS

Se anexa el informe evaluativo de proyectos de inversión a corte de marzo de 2026. El informe a corte de junio de 2026, debe ser expedido en julio de 2026.

7. OBRAS PÚBLICAS

La SDM no cuenta con obras públicas en curso.

8. CONTRATACIÓN Y OTROS TEMAS JURÍDICOS

A. Proyectos de acto administrativo:

Se encuentran en trámite 25 actos administrativos que avanza en proceso conforme particularidades (observaciones, solicitud de conceptos (cuando aplica), concertaciones con otras entidades, etc). A continuación se relacionan los dos actos administrativos cuya expedición se encuentra relacionada con el cumplimiento de plazos establecidos:

Tabla 14. Actos administrativos con plazos establecidos

Proyecto de Resolución Única de la SDM (Consolidación resoluciones).	Fase inicial: En estructuración del inventario de resoluciones SDM.	Publicación en LEGALBOG del inventario para conocimiento ciudadano en el mes de julio. Posteriormente se debe cumplir cronograma establecido con SJD que consagra expedición el 1 de diciembre de 2026.
Proyecto de Decreto Mesa de Conductores	Respuesta a observaciones Secretaría Jurídica Distrital y concertación de textos finales con SDG.	Fecha límite de expedición el 1 de septiembre por orden judicial.

En cuanto a los temas contractuales, es importante resaltar los siguientes procesos de contratación, que son de impacto para la ciudad y de alta importancia para la entidad, motivo por el cual debe realizarse especial seguimiento.

B. Contratación:

Se adjunta el archivo de contratación a corte 30 de junio de 2026. Adicionalmente, se presentan en la siguiente tabla los procesos de selección más estratégicos a la fecha.

Tabla 15. Procesos de selección estratégicos - Junio de 2026

MODALIDAD	OBJETO	SUBSECRETARIA	GERENCIA DE PROYECTO	PRESUPUESTO OFICIAL	PUBLICACIÓN PROYECTO DE PLIEGO	APERTURA/ PLIEGO DEFINITIVO	ADJUDICACIÓN
LP-	DEFINIR DISEÑAR DESARROLLAR E IMPLEMENTAR EL ESTÁNDAR DE INTEROPERABILIDAD; DISEÑAR DESARROLLAR IMPLEMENTAR Y OPERAR EL NIVEL 4 DEL SISTEMA INTEROPERABLE DE RECAUDO -SIR- INCLUYENDO SUS COMPONENTES FUNCIONALES E INTERFACES DE INTEGRACIÓN BAJO UNA ARQUITECTURA ABIERTA INTEROPERABLE Y ESCALABLE; ASÍ COMO DISEÑAR IMPLEMENTAR Y OPERAR LA UNIDAD DE CERTIFICACIÓN Y LA UNIDAD DE HOMOLOGACIÓN Y LA UNIDAD DE SEGURIDAD	SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD y SUBSECRETARÍA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD y SUBSECRETARÍA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	\$327.705.505.061	22/7/2026	21/8/2026	27/10/2026
CMA-	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, CONTABLE Y JURÍDICA AL CONTRATO CUYO OBJETO ES: " ESTUDIOS, DISEÑOS, SELECCIÓN, SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE SISTEMAS DE CONTENCIÓN VEHICULAR EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.	SUBSECRETARÍA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	DIRECCIÓN DE INGENIERÍA DE TRÁNSITO	\$1.280.404.256	17/6/2026	7/7/2026	1/9/2026
LP-	ESTUDIOS, DISEÑOS, SELECCIÓN, SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE SISTEMAS DE CONTENCIÓN VEHICULAR EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C	SUBSECRETARÍA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	DIRECCIÓN DE INGENIERÍA DE TRÁNSITO	\$4.720.864.720	24/4/2026	19/6/2026	14/8/2026

MODALIDAD	OBJETO	SUBSECRETARIA	GERENCIA DE PROYECTO	PRESUPUESTO OFICIAL	PUBLICACIÓN PROYECTO DE PLIEGO	APERTURA/ PLIEGO DEFINITIVO	ADJUDICACIÓN
CMA -	CONTRATAR LA INTERVENTORÍA INTEGRAL DE LAS ETAPAS 1, 2 Y LOS PRIMEROS SEIS MESES DE LA ETAPA 3 DE OPERACIÓN DEL CONTRATO CUYO OBJETO ES REALIZAR LA DEFINICIÓN, DISEÑO, DESARROLLO, IMPLEMENTACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL ESTÁNDAR DE INTEROPERABILIDAD; DISEÑO, DESARROLLO, IMPLEMENTACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL NIVEL 4 DEL SISTEMA INTEROPERABLE DE RECAUDO (SIR) INCLUYENDO SUS COMPONENTES FUNCIONALES E INTERFACES DE INTEGRACIÓN, BAJO UNA ARQUITECTURA ABIERTA, INTEROPERABLE Y ESCALABLE DISEÑO, IMPLEMENTACIÓN Y OPERACIÓN DE LA UNIDAD DE CERTIFICACIÓN Y DE HOMOLOGACIÓN Y LA UNIDAD DE SEGURIDAD.	SUBSECRETARÍA POLÍTICA DE LA MOVILIDAD	SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD	PENDIENTE DEFINIR	22/7/2026	21/8/2026	27/10/2026
CMA -	CARACTERIZAR LA MOVILIDAD DE LOS HOGARES Y PERSONAS PARA BOGOTÁ Y LOS MUNICIPIOS PRIORIZADOS POR LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD Y LA AGENCIA REGIONAL DE MOVILIDAD	SUBSECRETARÍA POLÍTICA DE LA MOVILIDAD	DIRECCIÓN DE INTELIGENCIA PARA LA MOVILIDAD	\$5.600.379.150	14/7/2026	12/8/2026	28/9/2026
LP-	SUMINISTRO, INSTALACIÓN, CONFIGURACIÓN Y PUESTA EN MARCHA DE UNA SOLUCIÓN DE EQUIPOS PARA EL FORTALECIMIENTO Y EXPANSIÓN DE LOS COMPONENTES DEL SISTEMA INTELIGENTE DE TRANSPORTE SIT QUE PERMITAN LA CAPTURA DE LA INFORMACIÓN, ANÁLISIS, RECOLECCIÓN DE DATOS PARA SISTEMA DE MONITOREO Y DETECCIÓN ELECTRÓNICA DE INFRACCIONES EN ZONAS DETERMINADAS DE LA CIUDAD	SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN CORPORATIVA	DIRECCIÓN DE GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	\$15.000.000.000	8/7/2026	5/8/2026	25/9/2026
CMA -	REALIZAR LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, LEGAL Y FINANCIERA AL CONTRATO DE CONSULTORÍA QUE TIENE POR OBJETO CARACTERIZAR LA MOVILIDAD DE LOS HOGARES Y PERSONAS DE LOS MUNICIPIOS PRIORIZADOS POR LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD Y LA AGENCIA REGIONAL DE MOVILIDAD	SUBSECRETARÍA POLÍTICA DE LA MOVILIDAD	DIRECCIÓN DE INTELIGENCIA PARA LA MOVILIDAD	\$873.245.679	24/7/2026	19/8/2026	30/9/2026
CD-	AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS PARA EJECUTAR EL COMPONENTE DE LA ENCUESTA ORIGEN DESTINO DE HOGARES (EODH) DE LA ENCUESTA DE MOVILIDAD BOGOTÁ-REGIÓN 2027, EN DESARROLLO DE LO DISPUESTO EN EL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO MARCO N° 2025-3166 .	SUBSECRETARÍA POLÍTICA DE LA MOVILIDAD	DIRECCIÓN DE INTELIGENCIA PARA LA MOVILIDAD	\$6.715.000.000	14/7/2026	14/7/2026	16/7/2026

C. Representación judicial:

En cuanto a los temas de representación judicial, se hace énfasis en los siguientes casos:

i. Actuaciones administrativas ante la Superintendencia de Transporte:

- **Resolución No. 7073 de 19 de mayo de 2026:** Se dispuso la apertura de investigación administrativa en contra de la SDM, por la posible utilización de instrumentos de medición de la velocidad en la imposición de comparendos y de sanciones por la contravención C.29, durante el período comprendido entre el 11 de diciembre de 2018 y el 6 de enero de 2020, con el argumento de que no contaban con el concepto de desempeño de la tecnología otorgado por el Instituto Nacional de Metrología de Colombia, exigido por el artículo 8° de la Resolución No. 718 de 2018.

La importancia que reviste, consiste en la anunciada afectación tanto a las sanciones impuestas durante ese período por la SDM, los procedimientos en curso y, especialmente, los pagos realizados por los infractores, en la medida en que se anuncia la imposición de una sanción del doble del valor cobrado por las contravenciones detectadas a través de los mecanismos objeto de investigación. Lo anterior, principalmente por las declaraciones ofrecidas con anterioridad a que se notificara la decisión a esta entidad, por parte de la Ministra de Transporte y por el Superintendente de Transporte, en las cuales anunciaron la revocatoria

de tales sanciones y la devolución de los valores pagados, sin que así se hubiera ordenado formalmente, lo que implicó un incremento en la carga de peticiones con ese fin y el riesgo de incremento de acciones de tutela por ese motivo.

El pasado 10 de junio fueron presentados los descargos correspondientes por parte del apoderado especial de la entidad, Dr. Carlos Eduardo Medellín Becerra, al tiempo que se solicitó la práctica de pruebas y se requirió la declaratoria de nulidad de la actuación preliminar adelantada por la Superintendencia, por el desconocimiento del derecho de defensa de esta SDM y la inexistencia de una verificación de la ocurrencia material del cargo atribuido.

Pasos Seguir:

Se encuentra en proyección y revisión de las siguientes actuaciones:

1. Solicitud de vigilancia administrativa ante la Procuraduría General, con el ánimo de que se respete el debido proceso, la transparencia e imparcialidad en las decisiones.
 2. Queja Disciplinaria ante la Procuraduría General de la Nación frente a las irregularidades presentadas en las manifestaciones del superintendente, Ministra y del Director de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre, y la afectación a la función pública.
 3. Denuncia penal: por la posible comisión de delitos de Prevaricato por Acción, Falsedad Ideológica en Documento Público, Fraude Procesal, Abuso de Autoridad por Acto Arbitrario e Injusto.
- **Resolución No. 7969 de 3 de junio de 2026:** Se dispuso abrir investigación en contra de esta Secretaría con el argumento de que durante el período comprendido entre el 21 de noviembre de 2024 y el 23 de julio de 2025, se operaron sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito (SAST) sin contar con la autorización respectiva por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y con fundamento en ellos se impusieron órdenes de comparendo que derivaron en sanciones y en el pago por parte de los infractores.

La importancia del asunto radica en la eventual multa aplicable de determinarse la infracción a las disposiciones normativas correspondientes, tomando como base en el recaudo señalado por el órgano de control en \$77.966 millones, a razón de 161.278 comparendos impuestos.

El 30 de junio dentro del término establecido, la SDM presentó los descargos correspondientes dentro de los cuales se argumentó la inexistencia de la infracción, toda vez que se obtuvo la prórroga antes del vencimiento de los mismos, insuficiente individualización del cargo, cobertura continua de la autorización, desconocimiento de actos propios, confianza legítima, falta de competencia para ordenar la suspensión del trámite contravencional.

Además se solicitó como pruebas, el descubrimiento de las bases de datos utilizadas por la Superintendencia para definir el número de comparendo y el valor a reclamar.

9. DOCUMENTOS, REGLAMENTOS, MANUALES Y PROCEDIMIENTOS

A continuación se presenta el consolidado de los 1.264 documentos del Sistema Integrado de Gestión SIG, sobre los cuales se realiza la gestión de la SDM:

Tabla 16. Consolidado de documentos del SIG

PROCESO	TIPO DE DOCUMENTO															
	An exo	Caracteriz ación	Có dig o	Form ato	G uí a	Instru ctivo	Lineam iento	Man ual	Mod elo	Pl a n	Polít ica	Procedim iento	Progr ama	Proto colo	Reglam ento	Total general
GESTIÓN DE TRÁNSITO Y CONTROL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE	5	1	0	121	3	2	0	1	0	0	0	18	0	38	0	189
GESTIÓN JURÍDICA	1	1	0	52	2	7	0	3	95	1	2	23	0	0	0	187
GESTIÓN DEL TALENTO HUMANO	6	1	2	105	4	9	0	5	1	8	5	14	12	10	2	184

PROCESO	TIPO DE DOCUMENTO															
	An exo	Caracteriz ación	Có digo	Form ato	G uí a	Instru ctivo	Lineam iento	Man ual	Mod elo	Pl a n	Polít ica	Procedim iento	Progr ama	Proto colo	Reglam ento	Total general
GESTIÓN ADMINISTRATIVA	0	1	0	81	2	13	0	2	15	11	4	18	14	2	0	163
GESTIÓN CONTRAVENCIONAL Y TRANSPORTE PÚBLICO	0	1	0	30	0	0	0	0	52	0	0	14	0	4	0	101
GESTIÓN DE TRÁMITES Y SERVICIOS PARA LA CIUDADANÍA	0	1	0	48	1	11	0	2	15	0	0	6	0	7	1	92
GESTIÓN FINANCIERA	1	1	0	19	1	20	0	1	2	0	0	12	0	0	0	57
INGENIERÍA DE TRÁNSITO	1	1	0	35	4	4	0	0	0	0	0	11	0	0	0	56
GESTIÓN DE TICS	0	1	0	23	3	4	1	3	4	7	1	4	1	1	0	53
PLANEACIÓN DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA	0	1	0	18	0	8	0	1	1	0	0	15	0	0	0	44
DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	3	1	0	23	1	4	0	1	1	1	1	6	1	0	0	43
CONTROL Y EVALUACIÓN DE LA GESTIÓN	0	1	1	19	3	2	0	0	3	0	0	1	0	0	1	31
INTELIGENCIA PARA LA MOVILIDAD	0	1	0	9	1	3	0	0	0	0	0	4	0	1	0	19
GESTIÓN SOCIAL	0	1	0	4	2	0	0	1	0	1	0	2	0	6	0	17
SEGURIDAD VIAL	0	1	0	3	1	0	9	0	0	0	0	1	0	0	0	15
COMUNICACIONES Y CULTURA PARA LA MOVILIDAD	0	1	0	4	0	0	1	1	0	1	0	1	0	1	0	10
CONTROL DISCIPLINARIO	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	3
Total general	17	17	3	594	28	87	11	21	189	30	13	151	28	71	4	1.264

Los documentos vigentes de la SDM se pueden consultar en el Aplicativo Daruma en el link <https://daruma.movilidadbogota.gov.co/app.php/staff/portal/documents>, panel izquierdo, opción Documentos.

10. CONCEPTO GENERAL

Se recomienda continuar trabajando en el cumplimiento de metas y artículos del Plan Distrital de Desarrollo y demás instrumentos de política de largo plazo, tales como el Plan de Movilidad Sostenible y Segura, el Plan Distrital de Seguridad Vial, y el Plan de Ordenamiento Territorial, y las Políticas Públicas. Es importante dar continuidad a las políticas y proyectos que trascienden administraciones y que son necesarios para mejorar la movilidad de la ciudadanía.

11. ANEXOS

- A. Informe de metas a corte 31 de marzo de 2026 (informe evaluativo de proyectos de inversión) link: https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1W4A3gkbxKiN_Wiz_VdMQ4uiMAX0pHKoa. El corte del 30 de junio de 2026, será publicado en julio de 2026 en la página web de la SDM, link <https://www.movilidadbogota.gov.co/planes-de-accion-anual>
- B. Informe de gestión por dependencias 2024. link: https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1W4A3gkbxKiN_Wiz_VdMQ4uiMAX0pHKoa link de la web <https://www.movilidadbogota.gov.co/informes-de-gestion-y-evaluacion>
- C. Informe de gestión por dependencias 2025 link: https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1W4A3gkbxKiN_Wiz_VdMQ4uiMAX0pHKoa link de la web <https://www.movilidadbogota.gov.co/informes-de-gestion-y-evaluacion>
- D. Informe de gestión por dependencias a junio de 2026 link: https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1W4A3gkbxKiN_Wiz_VdMQ4uiMAX0pHKoa
- E. Informe de la Contraloría Auditoría financiera de gestión y resultados, junio de 2026 link: https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1W4A3gkbxKiN_Wiz_VdMQ4uiMAX0pHKoa
- F. Link de informes de control y planes de mejoramiento en la web: <https://www.movilidadbogota.gov.co/reportes-de-control-interno>
- G. Informe FET 2025 en el link dirigido al Alcalde Mayor y la Secretaría Distrital de Movilidad https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1L0pS5D7ffshd6_Bq9laEcRqCzliLdxQt
- H. Últimas actas de Juntas y Consejos del Sector Movilidad: IDU UAERMV, Rolita, EMB, TMSA y Terminal en el link dirigido al Alcalde Mayor y la Secretaría Distrital de Movilidad https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1L0pS5D7ffshd6_Bq9laEcRqCzliLdxQt
- I. Seguimiento articulado del Plan Distrital de Desarrollo Bogotá Camina Segura a corte 30 de mayo de 2026 en el link dirigido al Alcalde Mayor y la Secretaría Distrital de Movilidad https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1L0pS5D7ffshd6_Bq9laEcRqCzliLdxQt
- J. Informe de recursos contables, de conformidad con los Estados financieros con corte a abril 30 de 2026 link: https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1W4A3gkbxKiN_Wiz_VdMQ4uiMAX0pHKoa
- K. En el link de anexos se encuentran las carpetas K.1. Inventario de bienes (2024-mayo 2026) y K.2. Inventarios - saldos contables (2024-mayo 2026) link: https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1W4A3gkbxKiN_Wiz_VdMQ4uiMAX0pHKoa
- L. Archivo planta de personal a corte de junio de 2026 en el link dirigido al Alcalde Mayor y la Secretaría Distrital de Movilidad https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1L0pS5D7ffshd6_Bq9laEcRqCzliLdxQt
- M. Base de datos de contratación a corte 30 de junio de 2026 (archivos M.1. CONTRATOS_VIGENTES_26062026 y M.2. CPS_VIGENTES_26062026) en el link dirigido al Alcalde mayor y la Secretaría Distrital de Movilidad https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1L0pS5D7ffshd6_Bq9laEcRqCzliLdxQt
- N. Plan Anual de Adquisiciones con el estado actual de cada línea del plan en el link dirigido al Alcalde mayor y la Secretaría Distrital de Movilidad https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1L0pS5D7ffshd6_Bq9laEcRqCzliLdxQt
- O. Notas a estados financieros, Estado de situación financiera, Estado de resultados, Estado de cambios en el patrimonio a corte de mayo de 2026 link: https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1W4A3gkbxKiN_Wiz_VdMQ4uiMAX0pHKoa. Se precisa que el corte a 30 de junio de 2026, debe ser generado con posterioridad en la entidad, conforme a lo señalado en la normatividad vigente:
- La Resolución DDC-000004 del 23 de diciembre de 2024 Secretaría Distrital de Hacienda - Contaduría General de Bogotá D.C., señala el último día calendario del mes siguiente al trimestre informado.
 - El numeral 6 del Artículo 1° de la Resolución 356 de 2022, expedido por la Contaduría General de la Nación, establece la publicación de los Informes Financieros y Contables en el transcurso de los dos meses siguientes al trimestre informado.
- P. Concepto SIR 202622106921941 del 27 de mayo de 2026 en el link dirigido al Alcalde Mayor y la Secretaría Distrital de Movilidad https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1L0pS5D7ffshd6_Bq9laEcRqCzliLdxQt

Además, se radican en la Secretaría Distrital de Movilidad los formatos internos PA02-IN08-F01 y PA02-IN08-F02.