

Secretaría Distrital de Movilidad

Informe de Gestión y Resultados

Subsecretaría de Política de Movilidad

Nicolás Adolfo Correal Huertas

Julio 2026

PA01-PR15-MD01 V4.0

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**

1. Introducción	6
2. Ordenación del gasto - Presupuesto	6
2.1. Ejecución Presupuestal	7
2.2. Reservas presupuestales 2026	8
2.3. Pasivos Exigibles	8
2.4. Administración de recursos del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET)	8
2.5. Plan de Acción Institucional articulado al Plan Distrital de Desarrollo	11
2.6. Planes Operativos Anuales	11
2.7. Proyectos de inversión en ejecución	13
3. Políticas Públicas	16
3.1. Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS)	16
3.2. CONPES D.C. 15 de 2021: Política Pública de la Bicicleta (PPB)	16
3.3. CONPES D.C. 36 de 2023: Política Pública del Peatón (PPP)	17
3.4. CONPES D.C. 30 de 2023: Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones (PCBE)	18
4. Proyectos Estratégicos	19
4.1. Proyectos estratégicos de datos y análisis del sector movilidad	19
4.1.1. Analítica de datos	19
4.1.1.1. Centro de datos DIM	19
4.1.1.2. Monitoreo	21
4.1.1.3. Videoanalítica	22
4.1.2. Análisis de siniestralidad	24
4.1.2.1. Mejoras para la toma y digitación de información de siniestralidad	24
4.1.2.2. Anuario de siniestralidad	25
4.1.2.3. Libro de mapas	25
4.1.2.4. Asistencia técnica a respuesta de solicitudes	25
4.1.2.5. Visor de siniestralidad	26
4.1.3 Estudios socio-económicos	27
4.1.3.1 Encuesta de movilidad	27
4.1.3.2 Estudio de las proyecciones de ingresos para el Marco Fiscal de Mediano Plazo - MFMP	27
4.1.3.3. Estudios tarifarios	28
4.1.3.4. Estudios de movilidad con enfoque diferencial	29
4.1.4. Modelación de transporte	30
4.1.4.1. Evaluación de proyectos basados en análisis de modelación macro	30
4.1.4.2. Acompañamiento, generación y revisión de modelos micro	31
4.1.5. Observatorio de movilidad	32
4.1.5.1 Movi-Innova	34
4.2. Proyectos Estratégicos de movilidad sostenible e inclusiva	34
4.2.1. Proyectos de movilidad con enfoque ambiental	34
4.2.1.1. Zonas Urbanas por un Mejor Aire – ZUMA	34
4.2.1.1 Estaciones de recarga de vehículos eléctricos	35

4.2.2. Proyectos de movilidad inclusiva y equidad de género	36
4.2.2.1. Inclusión Laboral	37
4.2.2.2 Movilidad del Cuidado	38
4.2.2.3 Violencias basadas en género	39
4.2.2.4. Observatorio Latinoamericano de Género y Movilidad (OBGEM)	39
4.2.3. Proyectos estratégicos de planeación de la movilidad	40
4.2.3.1. Barrios Vitales	40
4.2.3.2. Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV)	41
4.2.3.3. Transporte regional	42
4.2.3.3.1. Agencia Regional de Movilidad (ARM)	42
4.2.3.3.2 Complejos de Integración Modal (CIM)	42
4.2.3.4. Cofinanciación	43
4.2.3.4.1 Proyecto de cofinanciación del componente independiente de flota eléctrica de Transmilenio (Fase VI)	43
4.2.3.4.2 Proyecto de cofinanciación de Regiotram del Norte	44
4.2.3.4.3. Proyecto de cofinanciación de la Línea 3 de Metro	45
4.2.3.4.4. Otras Gestiones en Proyectos de Cofinanciación	45
4.2.4. Proyectos estratégicos de infraestructura	46
4.2.4.1. Conceptos y revisiones de Infraestructura	46
4.2.4.1.1. Sistema General de Regalías (SGR) - Revisión viabilidad segundo ajuste proyecto	46
4.2.4.1.2. Proyecto Pasos Seguros – diseño de metodología	46
4.2.4.1.3. Modelo de articulación interinstitucional enlaces malla vial	46
4.2.4.1.4. Modelo de articulación interinstitucional enlaces espacio público	47
4.2.4.1.5. Conceptos sobre procedimientos normativos y documentos técnicos	47
4.2.4.1.6. Estudios de Transporte y Tránsito	48
4.2.5 Proyectos Estratégicos de Transporte Privado	53
4.2.5.1. Optimización de la circulación de vehículos particulares	53
4.2.5.1.1. Medida de restricción de la circulación ‘Pico y Placa’ para vehículos particulares	53
4.2.5.1.2. Pico y Placa Regional	53
4.2.5.1.3. Pico y Placa Solidario	53
4.2.5.1.4. Día sin carro y sin moto	55
4.2.5.1.5. Movilidad Compartida	55
4.2.5.1.6. Cobros por externalidades	57
4.2.5.2 Política de estacionamiento	58
4.2.5.2.1. Zonas de Parqueo Pago	58
4.2.5.2.3. Registro Distrital de Estacionamiento	60
4.2.5.2.4. Estacionamiento Fuera de Vía	60
4.2.5.2.5. Valet Parking	61
4.2.5.3. Promoción movilidad sostenible con entidades distritales públicas y empresas privadas	63
4.2.5.3.1. Planes Integrales de Movilidad Sostenible (PIMS)	63
4.2.5.3.2. Jornadas del Día de la Movilidad Sostenible	64

4.2.5.3.3 Redes empresariales	66
4.2.5.3.3.1. Red Muévete Mejor	66
4.2.5.3.3.2. Red de Logística Urbana	68
4.2.5.3.3.3. Red de Movilidad de Cero y Bajas Emisiones	69
4.2.5.3.3.5. Unificación redes empresariales de movilidad	71
4.2.5.4. Micromovilidad	72
4.2.5.5. Logística y Transporte de Carga	73
4.2.5.5.1. Fondo Distrital de Carga (FonCarga)	73
4.2.5.5.3. Seguridad vial en vehículos de carga	73
4.2.5.5.4. Encuesta de caracterización de carga	74
4.2.6 Proyectos Estratégicos de Movilidad activa	74
4.2.6.1. Infraestructura para la movilidad activa	74
4.2.6.1.1. Cicloinfraestructura (Implementación y conservación)	74
4.2.6.1.2. Estacionamientos de micromovilidad	77
4.2.6.1.3. Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC) - CONTRATO TEMBICI	78
4.2.6.1.4. Red peatonal	81
4.2.6.2. Registro Bici Bogotá (RBB)	82
4.2.6.3. Instancias de coordinación	83
4.2.6.3.1. Comisión Intersectorial de la bicicleta - CIB	83
4.2.6.3.2. Consejos de la Bicicleta	84
4.2.6.3.3. Mesa Seguridad Ciclistas	85
4.2.6.4. Promoción de la movilidad activa	86
4.2.7 Proyectos Estratégicos de Transporte público	88
4.2.7.1. Sistema Integrado de Transporte Público - SITP	88
4.2.7.1.1. Fondo de Estabilización Tarifaria y Subvención a la Demanda del SITP (FET)	88
4.2.7.1.2. Carriles preferenciales	91
4.2.7.1.3. Sistema Interoperable de Recaudo (SIR)	92
4.2.7.1.4. Accesibilidad	98
4.2.7.2. Tricimóviles	98
4.2.7.3. Transporte Público Individual-Taxi	100
4.2.7.3.1. SIRC-Tecnología	100
4.2.7.3.2. Pico y Placa	100
4.2.7.3.3. Taxis eléctricos	100
4.2.7.3.4. Construcción con el gremio	101
4.2.7.3.5. Herramienta de calidad	102
4.2.7.3.6. Zonas amarillas	102
4.2.7.3.7. Formación a conductores del servicio	102
4.2.7.4. Transporte público intermunicipal	103
4.2.7.5. Servicio de Transporte Terrestre Automotor Especial	104
4.2.7.6. Transporte público rural	105
5. Proyectos y convenios de cooperación internacional	106
5.1. Proyectos en ejecución	106

5.1.1. AVANTIA - Avanzando hacia la recuperación: transporte, igualdad y ambiente	106
5.1.2. Cobros por externalidades	107
5.1.3. On the Way to the School - Del Camino al Colegio	107
5.1.4. Iniciativa Bloomberg para la infraestructura ciclista (BICI) - Ciudad Kennedy: Activa, Inclusiva e Innovadora	108
5.1.5. Laboratorio de Políticas de Movilidad Escolar, Segura, Sostenible e Inclusiva - Proyecto de Bien Público Regional (BPR)	109
5.1.6. Cooperación Técnica Movilidad Sostenible Bogotá - Copenhague	109
5.1.7. ODA Challenge	110
5.1.8 Breathe Cities : 3 proyectos	111
5.1.9 ACCESS - Acelerar El Acceso A Soluciones De Movilidad Urbana Baja En Carbono A Través De La Digitalización	112
5.1.10 Advanced practices for environmental excellence in cities – APEX	113
5.1.11. Estrategias de articulación interinstitucional y modelo integral de prevención de violencias contra las mujeres en el transporte y el espacio público	114
5.1.12. The Earthshot Prize	114
5.1.13 OBGEM - Observatorio Latinoamericano de Género y Movilidad	115
5.1.14. Proyecto de Inclusión Laboral para Inmigrantes y Comunidad de Acogida en Trabajos No Convencionales de Transporte	115
5.2. Relacionamiento	116
6. Gestión Contractual	117
6.1. Estado actual de los contratos a cargo de la SPM	117
7. Modelo Integrado de Planeación y Gestión	125
7.1. Atención Entes de Control	126
7.2. Temas administrativos y Planes de Mejoramiento	128
7.3 Gestión Políticas MIPG	131
8. Gestión documental y Archivo	132
8.1. Archivo	132
8.2. Biblioteca Digital	133
8.3. Gestión PQRS	138

1. Introducción

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) se crea mediante el Acuerdo Distrital 257 de 2006 en el cual se define el objeto de la misma como *“orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior.”*

La Secretaría Distrital de Movilidad adelantó un proceso de rediseño institucional para ajustar la estructura organizacional y la planta de personal con el propósito de fortalecer la capacidad operativa y responder a los nuevos retos que ha adquirido la Entidad en materia de movilidad como cabeza de dicho sector administrativo en el Distrito Capital. En ese sentido se expidieron los Decretos Distritales 672 y 673 de 2018 en los cuales se modifica la estructura organizacional y la planta de empleos de la Secretaría Distrital de Movilidad, respectivamente y la Resolución No. 236 de 2018 en la cual se modifica el manual específico de funciones y competencias laborales de los empleos públicos de la planta de personal de la Secretaría Distrital de Movilidad. Con el Decreto 672 de 2018 *“Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital, de Movilidad y se dictan otras disposiciones”*, se crea la Subsecretaría de Política de Movilidad (SPM) y en su artículo 12 se le atribuyen las siguientes funciones:

1. *Asesorar a la Secretaría Distrital de Movilidad en la formulación de políticas, planes, programas y proyectos relacionados con la movilidad en Bogotá D.C.*
2. *Liderar la formulación y ejecución del Plan Estratégico de la Secretaría Distrital de Movilidad en los componentes relacionados con inteligencia y planeación de la movilidad.*
3. *Articular la planeación integral del sector movilidad con las entidades e instancias competentes.*
4. *Liderar la formulación de proyectos institucionales y de inversión de las dependencias a su cargo, para la óptima gestión de la entidad.*
5. *Asesorar a la Secretaría Distrital de Movilidad en la programación y ejecución de los compromisos adquiridos con la Banca Multilateral que financien proyectos de inversión de su competencia, haciendo seguimiento al cumplimiento de éstos y evaluando los resultados obtenidos.*
6. *Orientar y coordinar el desarrollo de los estudios técnicos, análisis estadísticos, sociales, ambientales, económicos y financieros relacionados con la movilidad de Bogotá D.C.*
7. *Dirigir la implementación de los planes, programas y proyectos relacionados con el tránsito, el transporte y su infraestructura.*
8. *Formular y orientar el desarrollo de proyectos de reglamentación de políticas y estrategias relacionadas con la movilidad en Bogotá D.C.*
9. *Hacer seguimiento y evaluar las políticas, planes, programas y proyectos adoptados en el sector movilidad, como insumo para la toma de decisiones institucionales.*
10. *Proponer esquemas de financiación para el desarrollo de proyectos relacionados con la movilidad en Bogotá D.C.*
11. *Las demás que le sean asignadas y que correspondan con la razón de ser de la Dependencia.*

En este informe se presentan los resultados, retos y próximos pasos recomendados de los temas estratégicos adelantados por la Subsecretaría de Política de Movilidad y sus dependencias asociadas durante el período establecido entre el 5 de mayo de 2025 y el 1 de julio de 2026.

2. Ordenación del gasto - Presupuesto

Como Subsecretaría de Política de Movilidad en cumplimiento a lo dispuesto en la Resolución 83058 de 2025 *“Por medio de la cual se modifican los artículos 2 y 3 de la Resolución 28674 de 2022, modificada por*

la Resolución 157912 de 2023” establece en su artículo 3° el alcance de los temas y de las dependencias que cubre el rol de ordenador del Gasto:

“ARTÍCULO 3°. Delegar la ordenación del gasto en el(la) Subsecretario(a) de Política de Movilidad, de aquellos proyectos y gastos que sean de competencia de su unidad ejecutora presupuestal (con excepción de los delegados en los artículos 1o, 2°, 4° y 5° de la presente Resolución), de la Oficina de Seguridad Vial, de la Oficina de Gestión Social y de todos aquellos procesos que tengan relación con funciones propias de las dependencias a su cargo. Igualmente, de los siguientes procesos y contratos, independiente de la fuente de los recursos o que sean de la Unidad Ejecutora 1:

1. Suscripción de contratos, donaciones o convenios con organismos multilaterales de crédito o con personas extranjeras de derecho público u organismos de asistencia o ayuda internacional, con excepción de aquellos que impliquen asunción de deuda de la entidad o el Distrito”.

Durante el periodo comprendido entre el 5 de mayo de 2025 y el 1 de julio de 2026, se adelantaron las funciones propias del cargo, en relación con los proyectos de inversión gerenciados desde la Dirección de Inteligencia para la Movilidad (DIM), la Dirección de Planeación de la Movilidad (DPM y sus Subdirecciones), la Oficina de Seguridad Vial (OSV) y la Oficina de Gestión Social (OGS), así como validación de los recursos aprobados para el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET).

2.1. Ejecución Presupuestal

Tabla No. 1 Ejecución Proyectos de Inversión 2025-2026

CÓDIGO PROGRAMA DE FINANCIACIÓN	NOMBRE DEL PROYECTO DE INVERSIÓN	APROPIACIÓN PRESUPUESTAL 2025	COMPROMISOS PRESUPUESTALES	CUMPLIMIENTO	APROPIACIÓN PRESUPUESTAL 2026	COMPROMISOS PRESUPUESTALES	CUMPLIMIENTO
7941	Fortalecimiento del componente de gobernanza para la implementación de la estrategia de seguridad vial en Bogotá D.C.	\$6.838.937.578	\$6.838.937.578	100,00%	\$6.010.536.000	\$5.109.052.559	85%
7975	Implementación de acciones para una movilidad sostenible, segura y confiable para Bogotá D.C.	\$28.572.749.910	\$28.533.516.340	99,86%	\$48.749.995.000	\$22.656.108.299	46%
8012	Implementación de espacios de participación ciudadana incidentes en la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C.	\$5.038.727.596	\$5.025.362.049	99,73%	\$4.520.205.000	\$3.383.987.588	75%
TOTAL		\$40.450.415.084	\$40.397.815.967	99,87%	\$ 59.280.736.000	\$30.944.176.506	52%

Fuente: Elaboración propia - Ejecución vigencia 2025, 01/01/2026 - 25/06/2025

En cumplimiento de lo dispuesto en la Circular Externa No. SDH-000009 de 2025, mediante la cual se ratificó el compromiso de austeridad y optimización del gasto público para la vigencia 2026, se realizó una reducción presupuestal de \$ 45.900.000 de la fuente de financiación 1-100-I027 VA-Derechos de tránsito del proyecto de inversión, 7975 - Implementación de acciones para una movilidad sostenible, segura y confiable para Bogotá D.C.

De igual manera, en colaboración con la Oficina Asesora de Planeación Institucional (OAPI) de la Secretaría Distrital de Movilidad, se está tramitando ante la Secretaría Distrital de Hacienda un traslado presupuestal en donde se contracredita el proyecto de inversión 7941 Fortalecimiento del componente de gobernanza para la implementación de la estrategia de seguridad vial en Bogotá D.C., y se acredita el proyecto de inversión 7975 Implementación de acciones para una movilidad sostenible, segura y confiable para Bogotá D.C., en \$56.735.000 por la fuente de financiación 1-100-I017 VA-Multas de tránsito, teniendo en cuenta que se requieren recursos adicionales al proyecto de inversión 7975, con el fin de garantizar la

disponibilidad de recursos que permitan adelantar la contratación requerida asociados al fortalecimiento técnico de la política de movilidad sostenible y seguridad vial en el Distrito.

2.2. Reservas presupuestales 2026

En la vigencia 2026 se constituyeron reservas presupuestales por valor de Nueve mil quinientos veintisiete millones novecientos veintisiete mil trescientos noventa y ocho pesos (\$9.527.927.398)M/Cte., que corresponden a saldos no girados principalmente en contratos de los multiprocesos de plan de medios, material impreso y logística, servicios de mantenimiento desarrollo e implementación de soluciones informáticas, cuya ordenación del gasto está a cargo de la Subsecretaría de Gestión Corporativa, adicionalmente, estas reservas incluyen recursos correspondientes a los procesos de caracterización de carga y a las vigencias futuras de los contratos CIM y RUNT.

A 25 de junio de 2026 se ha girado el 75,5% correspondiente a siete mil ciento noventa y tres millones quinientos veintitrés mil ciento dos pesos (\$7.193.523.102) M/Cte., el saldo pendiente por girar corresponde a los multiprocesos de material impreso, apoyo logístico, plan de medios, servicio de transporte, y los procesos de caracterización de carga, CIM y RUNT., los cuales a septiembre de 2026, tienen proyección de giro del 100%.

Tabla No.2. Ejecución de Reservas Presupuestales 17 de junio 2026

RESERVA NETA	GIROS RESERVA	CUMPLIMIENTO
\$ 9.527.927.398	\$7.193.523.102	75.5%

Fuente: Elaboración propia 25/06/2026

2.3. Pasivos Exigibles

La vigencia 2026 inició con un saldo de Pasivos Exigibles pendientes por gestionar de veinte millones cuatrocientos ochenta y dos mil seiscientos sesenta y cuatro (\$20.482.664), a 25 de junio de 2026, tras la liberación de los pasivo exigibles de los contratos de prestación de servicios No 2023-186 , y 2024-3586, el saldo ha disminuido a los siguientes valores:

Tabla No.3. Pasivos Exigibles 2026

CONTRATO	PASIVO EXIGIBLE	OBSERVACIÓN
2023581 - RICAURTE MACHADO PORRAS OGS	\$1.566.797	Mediante comunicación No. 202614008103391, se remitió a la UGPP copia de la Resolución número 322843 de 2026 “Por medio de la cual se liquida unilateralmente el contrato 2023-581, suscrito entre la Secretaría Distrital De Movilidad y el señor Ricaurte Machado Porras (Q.E.P.D)” conforme a lo señalado en el artículo quinto de dicho acto administrativo.

Fuente: Elaboración propia 25/06/2026

Desde la SPM se realizaron seguimientos mensuales al giro de reservas y gestión para la liberación de los Pasivos Exigibles, en atención a las solicitudes periódicas de la Subdirección Financiera en el marco del Plan de Mejoramiento Institucional. Los reportes de avance enviados por la Oficina de Gestión Social, se diligenciaron en la Base Institucional de Pasivos Exigibles que consolida la Subdirección Financiera.

2.4. Administración de recursos del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET)

La Subsecretaría de Política de Movilidad asumió en 2023 la Ordenación del gasto para los recursos del Fondo de Estabilización Tarifaria y de subvención de la demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (FET).

Para la vigencia 2025, el presupuesto total apropiado para el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) en la Secretaría Distrital de Movilidad, ascendió a \$3.133.588 millones de pesos, conformados por \$3.091.064 millones de pesos programados inicialmente, y a un traslado presupuestal realizado en la SDM por valor de \$42.524 millones de pesos realizado el último trimestre de 2025. De la totalidad de los recursos disponibles para la vigencia 2025, los gestionados en el periodo de tiempo entre mayo de 2025 y diciembre de 2025, equivalen a \$2.437.427 millones, los cuales se componen de \$ 2.394.903 millones de la aprobación inicial y los \$42.524 millones adicionados en el último trimestre del 2025.

La incorporación de recursos adicionales al FET durante la vigencia 2025 estuvo motivada por las necesidades financieras identificadas hacia el cierre del año para atender el diferencial tarifario y los costos asociados al control y la operación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP). Estas necesidades se derivaron, entre otros factores, de un número de validaciones inferior a la proyectada, situación asociada principalmente a las afectaciones en la movilidad por disturbios recurrentes en la ciudad, las intervenciones urbanas vinculadas a la construcción de la Primera Línea del Metro de Bogotá, lo cual impactó el comportamiento de los ingresos del sistema frente a las estimaciones iniciales y los mayores costos operativos derivados de la actualización de precios de los combustibles.

En este sentido, la SDM efectuó un traslado de recursos de inversión directa al FET por \$42.524 millones de pesos, con el propósito de fortalecer la disponibilidad financiera del fondo y atender parcialmente los requerimientos asociados al diferencial tarifario y a los costos de operación del sistema durante el cierre de la vigencia. Este traslado se sustentó en los análisis financieros realizados en el marco de las mesas de seguimiento entre la SDM, la Secretaría Distrital de Hacienda (SDH) y TransMilenio S.A., los cuales evidenciaron la necesidad de reforzar la liquidez del fondo para garantizar la continuidad operativa del SITP.

Es importante resaltar que, dada la capacidad de recaudo y disposiciones internas en el manejo de tesorería de la Secretaría Distrital de Hacienda a lo largo del año, la estrategia financiera de 2025 y las instrucciones para los pagos por dicha entidad consistió en optimizar el uso de los recursos disponibles. Esta coordinación ha permitido que parte de la operación sea apalancada temporalmente por el ente gestor mediante el manejo de su unidad de caja en tesorería, asociado a ingresos por validaciones. Por esta razón, la solicitud de giro del ente gestor y el valor finalmente aprobado para pago pueden diferir, sin que esto afecte el cumplimiento de las obligaciones del sistema. En todos los casos, los montos son acordados entre las entidades involucradas (SDH, SDM y TMSA), asegurando continuidad operativa y pago oportuno a los concesionarios.

Con relación a los recursos adicionados por valor de \$42.524 millones pesos, mencionados anteriormente con el traslado presupuestal adelantado por la SDM, se resalta que la fuente con mayor participación en esta adición, corresponde a los Recursos Distrito, que aportan \$36.403 millones pesos, equivalentes aproximadamente al 85,6% del total de los recursos adicionados. Por su parte, los derechos de tránsito por circulación restringida contribuyen con \$6.120 millones pesos, representando cerca del 14,4% del total adicionado. Esta composición evidencia que las fuentes asociadas a instrumentos de gestión de la movilidad continúan desempeñando un papel relevante como mecanismo complementario de financiación del FET, contribuyendo a fortalecer la sostenibilidad financiera del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) durante la vigencia analizada.

Tabla 4. Recursos adicionales en jurisdicción de la SDM aprobados para la vigencia 2025.
(Cifras en pesos)

Ejecución FET 2025 - Fuentes Adicionales a cargo de la SDM			
Fuente	Aprobado Inicialmente	Ejecutado	
Recursos Distrito	36.403.453.019	36.403.453.019	100%
Derechos de tránsito por circulación restringida	6.120.681.000	6.120.681.000	100%
TOTAL RECURSOS FET 2025	42.524.134.019	42.524.134.019	100%

Fuente: SDM

Por otro lado, el ente gestor TRANSMILENIO S.A. solicitó a la SDM (radicados SDM-202561204781052-TMSA 2025-EE-39542 y SDM-202561204787312-TMSA 2025-EE-3966), la aprobación para la utilización de recursos adicionales por \$41.147 millones pesos, correspondientes a recursos apropiados en el rubro de Mejoramiento del SITP, con el fin de destinarlos a obligaciones asociadas al FET conforme a lo sustentado en el Informe de Proyección Presupuestal y de Demanda del SITP correspondiente a diciembre de 2025, los cuales fueron aprobados y TRANSMILENIO asignó directamente en su cuenta, sin que hagan parte del presupuesto de la SDM como ordenador del gasto.

A estos recursos adicionalmente se sumaron rendimientos financieros y otros ingresos por \$21.042 millones pesos, recursos a cargo del ente gestor y generados por parte de la fiducia del sistema. En conjunto, y sumando 72 mil millones de saldo adicionales con el que contaba TMSA para el 2025, estas fuentes permitieron conformar un total de \$3.268.327 millones pesos para la vigencia 2025. Cabe resaltar que ni la adición realizada por parte del ente gestor o los recursos generados por la fiducia se encuentran bajo la jurisdicción de la SDM.

Tabla No.5. Ejecución FET 2025 (Resumen)

Ejecución FET 2025					
Fuente	Aprobado Inicialmente	Fuentes Sustituidas	Total	Ejecutado	
Recursos Distrito	2.439.072	- 241.791	2.197.280	2.197.280	100%
Multas de tránsito	190.800	-	190.800	190.800	100%
Derechos de tránsito por circulación restringida	461.164	-	461.164	461.164	100%
Aprovechamiento del Espacio Público	28	-	28	28	100%
Sobretasa a la gasolina	-	241.791	241.791	241.791	100%
TOTAL RECURSOS FET 2025	3.091.064	-	3.091.064	3.091.064	100%

Cifras FET 2025 - Recursos Adicionales	
Recursos adicionales SDM	42.524
Total FET 2025 a cargo de la SDM	3.133.588
Recursos adicionales TMSA	41.147
Total FET 2025	3.174.735

Fuente: Elaboración propia-SDM

Para la vigencia 2026, la apropiación es de tres billones doscientos noventa y cinco mil doscientos sesenta y cuatro millones (\$3.295.264.000.000) y a la fecha se han realizado los siguientes giros:

Tabla No.6. Ejecución FET 2026

Ejecución FET 2026					
Fuente	Aprobado Inicialmente	Total	Ejecutado		Saldo
Recursos Distrito	2.287.107	2.287.107	996.916	44%	1.290.190
Multas de tránsito	171.612	171.612	74.803	44%	96.809
Derechos de tránsito por circulación restringida	597.827	597.827	260.007	43%	337.821
Derechos de estacionamiento sobre vías públicas	2.587	2.587	982	38%	1.605
Aprovechamiento del Espacio Público	577	577	219	38%	358
Sobretasa a la gasolina	235.554	235.554	102.675	44%	132.879
TOTAL RECURSOS FET 2026	3.295.264	3.295.264	1.435.601	44%	1.859.663

%
69,4%
5,2%
18,1%
0,1%
0,0%
7,1%

Fuente: Elaboración propia con datos 17/06/2026

El ciclo de aprobación de los giros de recursos para el FET, inicia con la revisión en conjunto con la Secretaría Distrital de Hacienda (SDH) del “Informe de Proyección Presupuestal y de Demanda del SITP” que envía Transmilenio S.A. a la SDM para que se defina el Plan Mensualizado de Caja (PAC) a aprobar, según acreditación de las fuentes, Con la notificación del PAC aprobado por la SDH, la Subdirección Financiera comunica a la SPM para iniciar la gestión de expedición de CDP y CRP.

Existe un segundo informe que Transmilenio S.A. envía para revisión de la SPM, denominado “Informe de Ejecución Presupuestal y Técnica del Fondo de Estabilización Tarifaria - FET del Sistema de Transporte Público de Bogotá D.C. - SITP”, cuya revisión está a cargo de la Subdirección de Transporte Público de la SDM y con el aval de esta dependencia y de la Dirección de Planeación de la Movilidad, se proyecta el informe de supervisión y la cuenta de cobro a radicar. La cuenta de cobro y sus soportes, se someten a aprobación de la Ordenación del Gasto de la SPM para culminar el proceso de radicación en la ventanilla habilitada para el FET por la Subdirección Financiera.

2.5. Plan de Acción Institucional articulado al Plan Distrital de Desarrollo

La adopción del Acuerdo Distrital 927 de 2024 “Por medio del cual se adopta el Plan Distrital de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 Bogotá Camina Segura”, se logra con la articulación de esfuerzos de las diferentes dependencias de la Secretaría Distrital de Movilidad, entre las que se cuenta la participación activa del equipo directivo y estratégico de la Subsecretaría de Política de Movilidad.

Así las cosas, el mapa conceptual de la contribución de la SPM y sus proyectos de inversión al PDD Bogotá Camina Segura 2024-2027 es el siguiente:

Tabla No. 7. Estructura de la inversión en el PDD 2024-2027

OBJETIVO / PROGRAMA GENERAL DEL PDD	METAS PRODUCTO DEL PDD	PROYECTO DE INVERSIÓN ASOCIADO
OBJETIVO: 01 -Bogotá Avanza en Seguridad. PROGRAMA GENERAL/ 6 - Movilidad Segura e Inclusiva	1982 - Realizar 35.000 intervenciones en las vías y el espacio público para la movilidad enfocadas en la mejora de la seguridad vial, priorizando actividades de señalización y demarcación	7941-Fortalecimiento del componente de gobernanza para la implementación de la estrategia de seguridad vial en Bogotá D.C.
	1984- Realizar un (1) estudio técnico en corredores principales, para evaluar los límites de velocidad en la ciudad	
OBJETIVO: 04 - Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática. PROGRAMA GENERAL/ 26 - Movilidad Sostenible	2223 - Lograr 9.200.000 viajes en modos sostenibles en un día hábil entre semana en Bogotá	7975-Implementación de acciones para una movilidad sostenible, segura y confiable para Bogotá D.C.
	2219- Implementar una estrategia para lograr que el 50% de bicicletas existentes en la ciudad, según la EDM 2023, se registren en la plataforma de Registro obligatorio de bicicletas.	
	2217 -Implementar 3 acciones para promover la renovación tecnológica de transporte de carga hacia una tecnología de cero y bajas emisiones	
	2208 - Diseñar e implementar una (1) estrategia para la promoción de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en Bogotá D.C	
5 - Bogotá confía en su gobierno/33 - Fortalecimiento institucional para un gobierno confiable	2340- Desarrollar el 100% de mejoramiento en la atención, participación ciudadana incidente y formación para la atención integral con enfoques de género, diferencial y territorial, a través de los canales definidos por cada entidad, del Sector Movilidad	8012-Implementación de espacios de participación ciudadana incidente en la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C.

Fuente: Elaboración propia 25/06/2026

2.6. Planes Operativos Anuales

El Plan de Acción Institucional establece el seguimiento a los proyectos de inversión y a las metas definidas en el marco del Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027, las cuales se soportan en la misionalidad de las

dependencias responsables de liderar las acciones y actividades necesarias para su cumplimiento. Para este propósito, se cuenta con el Plan Operativo Anual (POA), herramienta que consolida las variables de

						y la as as
META PDD	META DE PROYECTO	2024	2025	2026	2027	
	1. Impulsar en el 100 % las acciones para gestionar el uso eficiente del vehículo particular en la ciudad	10%	30%	30%	30%	
	2. Realizar en un 100% las actividades relacionadas para el mejoramiento en la prestación del servicio de transporte público de Bogotá y la Región	10%	30%	30%	30%	
	3. Realizar el 100% de la revisión y seguimiento a los proyectos relacionados con la infraestructura vial, de tránsito y transporte de la ciudad y la Región.	10%	30%	30%	30%	
Lograr 9.200.000 viajes en modos sostenibles en un día hábil entre semana en Bogotá	4. Implementar en el 100% las actividades relacionadas con la movilidad activa de la ciudadanía en Bogotá	10%	30%	30%	30%	
	6. Adelantar el 100% de las actividades relacionadas con el transporte de carga y logística para optimizar sus operaciones y movilidad en la ciudad y la Región	10%	30%	30%	30%	
	8. Desarrollar el 100% de las acciones dirigidas a la consolidación de la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones como una alternativa eficiente, sostenible, accesible y competitiva en Bogotá	10%	30%	30%	30%	
	10. Orientar en el 100% la formulación y seguimiento de políticas, planes, programas, proyectos y demás instrumentos de planeación de estrategias de movilidad sostenible y segura en Bogotá	10%	30%	30%	30%	
	11. Desarrollar el 100% de las acciones relacionadas con la toma y manejo de datos, estadísticas, modelos de transporte y estudios que sean insumo para el diagnóstico y evaluación de la movilidad de la Ciudad y la Región.	10%	30%	30%	30%	
Implementar una estrategia para lograr que el 50% de bicicletas existentes en la ciudad, según la EDM 2023, se registren en la plataforma de Registro obligatorio de bicicletas.	5. Implementar el 100% de una estrategia para lograr que el 50% de bicicletas existentes en la ciudad, según la EDM 2023, se registren en la plataforma de Registro-Bici	10%	30%	30%	30%	
Implementar 3 acciones para promover la renovación tecnológica de transporte de carga hacia una tecnología de cero y bajas emisiones	7. Implementar el 100% de las acciones para promover la renovación tecnológica de transporte de carga hacia una tecnología de cero y bajas emisiones	0%	33%	33%	34%	
Diseñar e implementar una (1) estrategia para la promoción de infraestructura de	9. Implementar el 100% de una estrategia para la promoción de	10%	30%	30%	30%	

META PDD	META DE PROYECTO	2024	2025	2026	2027
recarga de vehículos eléctricos en Bogotá D.C	infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en Bogotá D.C				
META PDD	META DE PROYECTO	2024	2025	2026	2027
Realizar 35.000 intervenciones en las vías y el espacio público para la movilidad enfocadas en la mejora de la seguridad vial, priorizando actividades de señalización y demarcación	1. Gestionar el 100% de acciones de asistencia técnica en materia de seguridad vial requerida para la articulación interinstitucional.	10%	30%	30%	30%
	2. Adelantar el 100% de las actividades para la formulación de documentos de estudios y lineamientos técnicos en materia de seguridad vial.	10%	30%	30%	30%
Realizar un (1) estudio técnico en corredores principales, para evaluar los límites de velocidad en la ciudad	3. Adelantar el 100% de las actividades para el desarrollo de un estudio técnico para la definición de límites de velocidad en corredores de la malla vial arterial.	10%	80%	5%	5%

Fuente: Elaboración propia 25/06/2026

Tabla No.10. Metas proyecto de inversión 8012

META PDD	META DE PROYECTO	2024	2025	2026	2027
2340- Desarrollar el 100% de mejoramiento en la atención, participación ciudadana incidente y formación para la atención integral con enfoques de género, diferencial y territorial, a través de los canales definidos por cada entidad, del Sector Movilidad	1. Aumentar a 74150 personas que participan en los espacios que crea la Secretaría Distrital de Movilidad, de acuerdo con el enfoque poblacional-diferencial y de género.	40.715	74.083	74.100	74.150
	2. Crear 12 documentos de lineamientos técnicos sociales de acuerdo con el enfoque poblacional-diferencial y de género.	3	4	3	2

Fuente: Elaboración propia 25/06/2026

El seguimiento trimestral de los POA se publica en la página WEB de la SDM, atendiendo las disposiciones de Transparencia y Acceso a la Información de la Ley 1712 de 2014 y la Resolución 1519 de 2020 de MinTIC <https://www.movilidadbogota.gov.co/planes-de-accion-anual> .

2.7. Proyectos de inversión en ejecución

A continuación se relacionan los proyectos de inversión de la Subsecretaría de Política de Movilidad para el Plan de Desarrollo Bogotá Camina Segura 2024-2027:

Tabla No.11. Proyecto de inversión No. 7975 SPM

NOMBRE	Implementación de acciones para una movilidad sostenible, segura y confiable para Bogotá D.C.						
CÓDIGO	7975						
OBJETIVO	Mejorar la accesibilidad, seguridad, asequibilidad y sostenibilidad del Sistema de Movilidad de Bogotá, para la promoción del bienestar y la construcción de la confianza de la ciudadanía						
META PDD ASOCIADA	2223 - Lograr 9200000 Viaje(s) en modos sostenibles en un día hábil entre semana en Bogotá						
METAS PROYECTO DE INVERSIÓN	1. Impulsar el 100 % las acciones para gestionar el uso eficiente del vehículo particular en la ciudad.						
	2. Realizar el 100% de las actividades relacionadas para el mejoramiento en la prestación del servicio de transporte público de Bogotá y la Región.						
	3. Realizar el 100% de la revisión y seguimiento a los proyectos relacionados con la infraestructura vial, de tránsito y transporte de la ciudad y la Región.						
	4. Implementar en el 100% las actividades relacionadas con la movilidad activa de la ciudadanía en Bogotá.						
	6. Adelantar el 100% de las actividades relacionadas con el transporte de carga y logística para optimizar sus operaciones y movilidad en la ciudad y la Región.						
	8. Desarrollar el 100% de las acciones dirigidas a la consolidación de la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones como una alternativa eficiente, sostenible, accesible y competitiva en Bogotá.						
	10. Orientar en el 100% la formulación y seguimiento de políticas, planes, programas, proyectos y demás instrumentos de planeación de estrategias de movilidad sostenible y segura en Bogotá.						
	11. Desarrollar el 100% de las acciones relacionadas con la toma y manejo de datos, estadísticas, modelos de transporte y estudios que sean insumo para el diagnóstico y evaluación de la movilidad de la Ciudad y la Región.						
META PDD ASOCIADA	2219 - Implementar 1 Estrategia(s) para lograr que el 50% de bicicletas existentes en la ciudad, según la Encuesta de Movilidad 2023, se registren en la plataforma de Registro obligatorio de bicicletas						
METAS PROYECTO DE INVERSIÓN	5. Implementar el 100% de una estrategia para lograr que el 50% de bicicletas existentes en la ciudad, según la EDM 2023, se registren en la plataforma de Registro-Bici.						
META PDD ASOCIADA	2217 - Implementar 3 Acción(es) para promover la renovación tecnológica de transporte de carga hacia una tecnología de cero y bajas emisiones						
METAS PROYECTO DE INVERSIÓN	7. Implementar el 100% de las acciones para promover la renovación tecnológica de transporte de carga hacia una tecnología de cero y bajas emisiones						
META PDD ASOCIADA	2208 - Desarrollar e implementar 1 Estrategia(s) para la promoción de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en Bogotá D.C						
METAS PROYECTO DE INVERSIÓN	9. Implementar el 100% de una estrategia para la promoción de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en Bogotá D.C.						
PRESUPUESTO							
PERIODO	ETAPA	FUENTE	FUENTE	FUENTE	FUENTE	FUENTE	TOTAL
		1-100-I017 VA Multas de tránsito	1-100-I034 VA Convenios	1-100-I027 VA-Derechos de tránsito	1-200-I032 RB Otras donaciones	RB-Rendimientos financieros de destinación específica	
2024	Inversión	\$7.279.653.630	\$401.695.008		\$190.945.774		\$7.872.294.412
2025	Inversión	\$28.168.555.429	-	\$267.194.481	\$137.000.000		\$28.572.749.910
2026	Inversión	\$25.771.066.000	\$17.550.000.000	\$5.163.222.000	-	\$265.707.000	\$48.749.995.000
2027	Inversión	\$47.543.986.273	-		-		\$40.355.889.991
GERENCIA							
DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD							
DIRECCIÓN DE INTELIGENCIA PARA LA MOVILIDAD							

Fuente: Elaboración propia 25/06/2026

Tabla No. 12. Proyecto de inversión No. 7941 SPM

NOMBRE	Fortalecimiento del componente de gobernanza para la implementación de la estrategia de seguridad vial en Bogotá D.C.		
CÓDIGO	7941		
OBJETIVO	Fortalecer la coordinación entre entidades distritales, sector privado y ciudadanía vinculadas con la estrategia de seguridad vial integral.		
METAS PDD ASOCIADAS	1982 - Realizar 35000 Intervención(es) en las vías y el espacio público para la movilidad enfocadas en la mejora de la seguridad vial, priorizando actividades de señalización y demarcación		
METAS PROYECTO DE INVERSIÓN	1. Gestionar el 100% de acciones de asistencia técnica en materia de seguridad vial requerida para la articulación interinstitucional. 2. Adelantar el 100% de las actividades para la formulación de documentos de estudios y lineamientos técnicos en materia de seguridad vial.		
METAS PDD ASOCIADAS	1984 - Realizar 1 Estudio(s) técnico en corredores principales, para evaluar los límites de velocidad en la ciudad		
METAS PROYECTO DE INVERSIÓN	3 - Adelantar el 100 % de las actividades para el desarrollo de un estudio técnico para la definición de límites de velocidad en corredores de la malla vial arterial.		
PRESUPUESTO			
PERIODO	ETAPA	FUENTE	TOTAL
		1-100-I017 VA Multas de tránsito	
2024	Inversión	\$ 6.388.600.000	\$ 6.388.600.000
2025	Inversión	\$6.838.937.578	\$6.838.937.578
2026	Inversión	\$ 6.010.536.000	\$ 6.010.536.000
2027	Inversión	\$ 12.207.961.951	\$ 12.207.961.951
GERENCIA	OFICINA DE SEGURIDAD VIAL		

Fuente: Elaboración propia 25/06/2026

Tabla No. 13. Proyecto de inversión No. 8012 SPM

NOMBRE	Implementación de espacios de participación ciudadana incidente en la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C.			
CÓDIGO	8012			
OBJETIVO	Aumentar la participación de la ciudadanía en los procesos de formulación, implementación, seguimiento, evaluación y control social de los planes, programas y proyectos de la Secretaría Distrital de Movilidad.			
METAS PDD ASOCIADAS	2340 - Desarrollar el 100 % de mejoramiento en la atención, participación ciudadana incidente y formación para la atención integral con enfoques de género, diferencial y territorial, a través de los canales definidos por cada entidad, del Sector Movilidad.			
METAS PROYECTO DE INVERSIÓN	1. Aumentar a 74150 personas que participan en los espacios que crea la Secretaría Distrital de Movilidad, de acuerdo con el enfoque poblacional-diferencial y de género.			
	2. Crear 12 documentos de lineamientos técnicos sociales de acuerdo con el enfoque poblacional-diferencial y de género.			
PRESUPUESTO				
PERIODO		FUENTE		TOTAL
		1-100-I017 VA-Multas de tránsito	1-100-I027 VA-Derechos de tránsito	
2024	Inversión	\$269.361.369	\$ 1.494.752.160	\$ 1.764.113.529
2025	Inversión		\$5.025.362.049	\$ 5.025.362.049
2026	Inversión		\$ 4.520.205.000	\$ 4.520.205.000
2027	Inversión		\$ 5.473.944.424	\$ 5.473.944.424

Fuente: Elaboración propia 25/06/2026

3. Políticas Públicas

3.1. Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS)

Seguimiento al PMSS

- La SDM realiza el seguimiento a la ejecución de los programas y proyectos que hacen parte del Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS), adoptado en el Decreto 670 de 2025, a través de la batería de indicadores asociada a las metas estratégicas definidas en el anexo 2.1.3 Plan de Acción del Documento Técnico de Soporte del PMSS.
- Se elaboró el Informe del PMSS vigencia 2025, el cual se remitió en el primer semestre de 2026 al Concejo de Bogotá en cumplimiento del Acuerdo 223 de 2006, reportando el seguimiento a los componentes estratégico y de ejecución del plan.
- En el componente estratégico, se actualizó el dato de 5 indicadores formulados con corte a 2025, mientras que 10 indicadores se actualizarán con los resultados de la nueva encuesta de movilidad 2027. Además, se relacionó la información del avance de los 103 proyectos que componen el PMSS, a través del seguimiento a los 130 indicadores formulados.
- Se realiza la revisión y ajuste de indicadores para la actualización del tablero de control publicado en el Observatorio de Movilidad, y la generación de alertas en los proyectos e indicadores que presentan avances medio y bajo.

3.2. CONPES D.C. 15 de 2021: Política Pública de la Bicicleta (PPB)

Seguimiento a la PPB

- Se realizó el seguimiento cuantitativo, cualitativo y financiero al plan de acción de la Política Pública de la Bicicleta (PPB), mediante la solicitud de información, revisión y consolidación, generando las alertas y observaciones requeridas, la presentación de los reportes de avance trimestrales a la oficina de planeación de la SDM y semestrales a la SDP, y validación del informe de “*Seguimiento Plan de Acción Política Pública Política Pública de la Bicicleta (2021-2039) Documento CONPES D.C. No. 15*” elaborado por la SDP.¹
- Con corte a diciembre de 2025, el avance acumulado de la política alcanzó un 74,74%. Entendiendo que la trayectoria ideal de implementación debería ser de 71,02% de avance, actualmente tiene una brecha positiva de 3,72 puntos porcentuales.

Principales logros destacados de la PPB

- Más seguridad para ciclistas: 99.936 bicicletas registradas en 2025, para un acumulado de 514.060 desde 2018 en la plataforma de la Secretaría de Movilidad “Registro Bici”
- Mayor presencia institucional en territorio: 58 jornadas de registro en vía, atención a 569 usuarios y visitas a 60 locales comerciales.
- Prevención de violencias y riesgos: acciones pedagógicas, 90 jornadas de divulgación de buenas prácticas para mitigar factores de riesgo, y 8 mesas distritales de monitoreo y Seguimiento de la Bicicleta, con el fin de socializar los avances, proyecciones y articulaciones de las Rutas Seguras en Bogotá.
- Cultura vial fortalecida: 287 acciones pedagógicas que impactaron a más de 40.000 personas.
- Mejor infraestructura ciclista: conservación de 56,04 km de cicloinfraestructura para mejorar la experiencia de viaje.

¹ https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/12_informe_de_seguimiento_pp_bicicleta_s2-25.pdf

- Salud, ambiente: 10.356 ciclistas impactados con la estrategia “Cúdate, sé feliz” que busca prevenir riesgos ambientales y promover el autocuidado y la salud. 69 microsensors instalados en entornos asociados a ciclistas, con el fin de contar con información precisa y relevante sobre la calidad del aire en las zonas frecuentadas por estos usuarios
- Economía de la bici: 63 empresas del sector de bicicletas acompañadas en procesos de innovación a través de las TIC.

Ajustes a la PPB

- Conforme con el Protocolo para solicitud de ajustes al Plan de Acción y Documentos de Política Pública, la SDM en conjunto con el responsable del producto, presentó en la ventana de ajustes, la modificación del producto 4.1.4. Actividades recreativas que promuevan el goce del tiempo libre y la apropiación de hábitos saludables a través del uso de la bicicleta, el cual está bajo la responsabilidad del IDRD, atendió las observaciones y realizó la gestión.
- La Secretaría Técnica del CONPES D.C. el 5 de diciembre de 2025 aprobó la modificación del producto y se actualizó el plan de acción de la PPB a versión 4 de 2025.
- La modificación consistió en la ampliación de la descripción del producto para incluir nuevas actividades “Escuela de la Bici en las Manzanas del Cuidado”, “Escuela de la Bici 2.0”; “Puntos “Bogotá en Bici” en la Ciclovía”; “Actividades en la Ciclovía”, ampliar metas programadas, y excluir unas actividades que, por su misionalidad, no son responsabilidad del IDRD.
- Se continua la revisión, acompañamiento y gestión para realizar las modificaciones que requiere el plan de acción, para lo cual se proyecta la presentación en la segunda ventana de ajustes del 2026.

Depuración a la PPB

- El CONPES D.C. (liderado por la SDP) aprobó el protocolo de depuración para consolidar un ecosistema de políticas públicas más eficiente, reducir la carga operativa, evitar duplicidades y mejorar el impacto ciudadano. En este sentido, en 2025 se dio inicio con la clasificación preliminar de productos, seguida de mesas de trabajo conjuntas para revisar y ajustar los planes. Esto permitió eliminar duplicidades, formular nuevos productos (donde aplicaba) y consolidar los nuevos planes de acción.
- El resultado de este ejercicio se envió a la Secretaría Técnica del CONPES D.C. en octubre de 2025 y tras superar las fases de revisión, emisión de concepto de viabilidad y subsanaciones, se logró la aprobación final y el cargue en el sitio web de la SDP en marzo de 2026.
- Como balance final, de los 44 productos vigentes (24 de bienes/servicios y 20 de gestión), el proceso arrojó: **13** productos depurados, **1** producto duplicado identificado (Política de Turismo) y **1** producto con ajuste de redacción.

3.3. CONPES D.C. 36 de 2023: Política Pública del Peatón (PPP)

Seguimiento a la PPP

- Se efectuó el seguimiento cuantitativo, cualitativo y financiero al plan de acción de la Política Pública del Peatón (PPP), mediante la solicitud de información, su revisión y consolidación, la generación de las alertas y observaciones requeridas, la presentación de los reportes de avance trimestrales a la oficina de planeación de la SDM y semestrales a la SDP, y la validación del informe de “*Seguimiento Plan de Acción Política Pública del Peatón, en Bogotá primero el peatón (2023-2035)*”² elaborado por la SDP.
- Con corte a diciembre de 2025, el avance acumulado de la política alcanzó un 40,22%. Entendiendo que la trayectoria ideal de implementación debería ser de 30,07% de avance, actualmente tiene una brecha positiva de 10,15 puntos porcentuales.

Principales logros destacados de la PPP

² https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/13_informe_de_seguimiento_pp_peaton_s2_25.pdf

- Intervención de la UAESP en la atención de puntos críticos de arrojo clandestino de residuos en el espacio público peatonal.
- Acciones de cultura ciudadana enfocadas en el cuidado y la seguridad peatonal
- Operación y afluencia del Programa Guardacaminos
- Motociclistas capacitados en comportamientos seguros respecto a la movilidad peatonal
- Conservación de puentes peatonales en condiciones aptas para un tránsito seguro de peatones, garantizando la accesibilidad y seguridad en las vías públicas
- Estructuración e implementación de la estrategia de circuitos peatonales.

Ajustes a la PPP

- Conforme con el Protocolo para solicitud de ajustes al Plan de Acción y Documentos de Política Pública, la SDM en conjunto con los responsables de ejecución de los productos, se adelanta mesas de trabajo, revisión, recopilación de insumos y gestión para realizar las modificaciones que requiere el plan de acción de la PPP, para lo cual se proyecta la presentación en la segunda ventana de ajustes de septiembre de 2026, previa presentación en el Comité Intersectorial de Gestión y Desempeño y, validación de la SDP.

Depuración del PPP

- El CONPES D.C. (liderado por la SDP) aprobó el protocolo de depuración para consolidar un ecosistema de políticas públicas más eficiente, reducir la carga operativa, evitar duplicidades y mejorar el impacto ciudadano. En este sentido, en marzo de 2025 se dio inicio con la clasificación preliminar de productos, seguida de mesas de trabajo conjuntas para revisar y ajustar los planes. Esto permitió eliminar duplicidades, formular nuevos productos (donde aplicaba) y consolidar los nuevos planes de acción.
- El resultado de este ejercicio se envió a la Secretaría Técnica del CONPES D.C. en octubre de 2025 y tras superar las fases de revisión, emisión de concepto de viabilidad y subsanaciones, se logró la aprobación final y el cargue en el sitio web de la SDP en marzo de 2026.
- Como balance final, de los 39 productos que tenía la política Pública del Peatón se pasó 31 productos vigentes, se depuraron 9 productos identificados como no vigentes, 2 por duplicidad (PP Espacio Público) y 7 por considerarse de gestión y no ofrecer bienes y servicios.

3.4. CONPES D.C. 30 de 2023: Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones (PCBE)

Seguimiento a la PCBE

- Se realizó el seguimiento cuantitativo, cualitativo y financiero al plan de acción de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones (PCBE), realizando las solicitudes de información, revisión y consolidación, generando las alertas y observaciones requeridas, realizando los reportes de avance trimestrales a la oficina de planeación de la SDM y semestrales a la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) y, validación del informe de *“Seguimiento Plan de Acción Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones (2023-2040)”* elaborado por la SDP.
- Para el corte a diciembre 31 de 2025, el avance acumulado de la política alcanzó un 30,93%. Entendiendo que la trayectoria ideal de implementación debería ser de 44,25% de avance, actualmente tiene una brecha negativa de 13,32 puntos porcentuales, principalmente generada por la dificultad de gestión con el segmento de transporte de carga y en menor medida segmentos de taxis y flota oficial, además de inconvenientes para suscribir contratos para la instalación de infraestructura de recarga (con recursos privados) en espacio público. Debe aclararse que la reconfiguración de la PCBE debida al proceso de Depuración de Políticas Públicas, altera los porcentajes de avances proyectados y alcanzados, con lo cual solo se tendrá una valoración actualizada de avance hasta la aprobación del reporte del primer semestre de 2026 que se prevé para septiembre.

Principales logros destacados de la PCBE 2025 - 2026

- Se realizó el lanzamiento y puesta en marcha del Fondo de Reposición de Carga Urbana para Bogotá - FONCARGA, con liderazgo de la SDA y la SDM. Se logró la entrega de dos vehículos de cero y bajas emisiones.
- Se incrementó la cantidad de automotores cero emisiones en la ciudad, logrando en 2025 el registro de 10.168 nuevos autos y 34 nuevas motos eléctricas, completando 2.2845 vehículos cero emisiones y 77.533 vehículos híbridos.
- El SITP troncal, zonal y alimentador es gestionado por Transmilenio S.A. y alcanzó un 47,14% de su flota con tecnologías cero y bajas emisiones, lo que representa 4924 buses de estas tecnologías.
- El promedio diario de vehículos particulares que se acogieron al Pico y Placa Solidario fue de 28.818 vehículos, lo que equivale al 6,68% de la flota afectada por restricción de circulación.
- La Secretaría de Movilidad suscribió convenio con el Ministerio de Transporte para vincular a Bogotá al Fondo para la Promoción del Ascenso Tecnológico FOPAT e iniciar la reposición de taxis de combustión de la ciudad por taxis eléctricos, a junio de 2026 se ha logrado la renovación de 6 taxis por vehículos eléctricos y se espera que la flota de taxis eléctricos en la ciudad supere las 100 unidades cerrando el primer semestre de 2026.
- Conforme a visores web enfocados en identificar infraestructura de recarga para vehículos eléctricos, se dispone de cerca de 300 cargadores en más de 100 ubicaciones en la ciudad, de los cuales el Distrito gestionó 15 cargadores rápidos en 6 predios del Distrito.

Ajustes a la PCBE

- Conforme con el Protocolo para solicitud de ajustes al Plan de Acción y Documentos de Política Pública PCBE, la SDM en conjunto con los responsables de ejecución de los productos, en 2025 se adelantaron dos (2) procesos de identificación de necesidades, argumentación, sustentación ante Comité Intersectorial de Gestión y Desempeño y gestión para realizar la solicitud de modificaciones requeridas para el plan de acción de la PCBE, ante la SDP.

Depuración del PCBE

- El CONPES D.C. (liderado por la SDP) aprobó el protocolo de depuración para consolidar un ecosistema de políticas públicas más eficiente, reducir la carga operativa, evitar duplicidades y mejorar el impacto ciudadano. En este sentido, en 2025 se dio inició con la clasificación preliminar de productos, seguida de mesas de trabajo conjuntas para revisar y ajustar los planes. Esto permitió eliminar duplicidades, formular nuevos productos (donde aplicaba) y consolidar los nuevos planes de acción.
- El resultado de este ejercicio se envió a la Secretaría Técnica del CONPES D.C. en octubre de 2025 y tras superar las fases de revisión, emisión de concepto de viabilidad y subsanaciones, se logró la aprobación final y el cargue en el sitio web de la SDP en marzo de 2026.
- Como balance final, de los 42 productos que tenía la PCBE se pasó a tener 23 productos, mediante la depuración de 23 productos, la fusión de 4 productos en 2 y la inclusión de 5 productos nuevos.

4. Proyectos Estratégicos

4.1. Proyectos estratégicos de datos y análisis del sector movilidad

4.1.1. Analítica de datos

4.1.1.1. Centro de datos DIM

Dependencia líder: Dirección de Inteligencia para la Movilidad

Logros

- **Inventario, catálogo y documentación de datos de la DIM:** Se elaboró el inventario de datos y el catálogo de las bases de datos del proyecto Centro de Datos, documentando fuentes, estructuras y metadatos. Complementariamente, se documentaron las fases del ciclo de vida de los conjuntos de datos de la DIM (Waze, monitoreo, SBC), y se elaboró documentación técnica de la arquitectura de datos de Waze con estructura de almacenamiento e inventario de volumetría, aportando a la trazabilidad institucional en gestión de datos.
- **Desarrollo de tablero de congestión y mejoras al visor del OMB:** Se ajustó la metodología y se optimizó el algoritmo de cálculo del indicador de congestión, incorporando agregaciones por Zona de Análisis de Transporte (ZAT) que permiten un análisis más granular del comportamiento del tráfico en la ciudad. Posteriormente, se realizó el desarrollo y despliegue en el aplicativo web del Centro de Datos. Así mismo, dado el volumen de datos generado por el indicador (Big Data), se estructuró el almacenamiento en una bodega de datos en Azure Synapse, garantizando la escalabilidad, eficiencia de consulta y sostenibilidad operativa de la solución.
- **Ingesta y almacenamiento de información del Sistema de Bicicletas Compartidas:** Se logró la integración con el “API provider” del Sistema de Bicicletas Compartidas, permitiendo la ingesta y almacenamiento continuo de información relacionada con el uso de las bicicletas. Este avance permitirá la generación de reportes y el cálculo de indicadores evaluables, que sirven como insumos clave para estudios de tránsito y movilidad sostenible en la ciudad.
- **Interoperabilidad de información con otras dependencias y entidades externas:** Se logró la implementación de mecanismos de interoperabilidad que permiten compartir información sobre velocidades viales, niveles de congestión, y volúmenes vehiculares provenientes de estudios de monitoreo, entre otros. Esta información se distribuye tanto al proyecto Suanet como a entidades externas, incluyendo TransMilenio, optimizando la colaboración interinstitucional y la toma de decisiones informadas en tiempo real.
- **Automatización de datos para el Observatorio de Movilidad y otros proyectos:** Se logró la implementación de procesos automáticos para la actualización y disponibilidad de datos en bases de datos. Esta información es utilizada tanto por el Observatorio de Movilidad para sus tableros y reportes, como en el proyecto de monitoreo de los Planes de Manejo de Tránsito, específicamente durante la construcción de la Primera Línea del Metro de Bogotá, permitiendo una evaluación constante y detallada del impacto en la movilidad.
- **Implementación de tableros y visores:** Se logró el desarrollo de tableros usando herramientas de Business Intelligence (Power BI y Looker Studio), así como el desarrollo de visores personalizados mediante programación y scripting para la visualización y análisis de indicadores. Estas implementaciones facilitan la toma de decisiones basada en datos, permite explorar tendencias en tiempo real y optimiza el monitoreo de indicadores estratégicos en distintas áreas de movilidad.
- **Reestructuración del reporte de Plan Éxodo:** Se logró la optimización del flujo de reporte para eventos de movilidad en el plan éxodo de fines de semana con festivos, mediante la automatización de correos con información estructurada y formatos estandarizados. Esta metodología garantiza consistencia en datos, facilita la validación interna y agiliza la divulgación de información clave en la Secretaría.
- **Optimización y Gobierno de Infraestructura en la Nube:** Se implementaron estrategias de monitoreo, control de costos y alertas automatizadas sobre el grupo de recursos de ingesta de datos en Azure. Asimismo, se realizaron depuraciones y ajustes técnicos en el servidor de analítica para garantizar la eficiencia y continuidad de los procesamientos de datos masivos.
- **Interoperabilidad y Procesamiento ETL:** Se ajustaron con éxito los flujos operativos y los procesos ETL (Extracción, Transformación y Carga) para la ingesta periódica de registros de cámaras del Centro del Centro Estratégico de Movilidad (CEM) y flujos de datos operativos de transporte (Encuesta de Carga, Cámaras de Fotodetección).

- **Automatización de Indicadores de Movilidad:** Se automatizó el cálculo de velocidades históricas para el componente zonal del SITP y se desarrollaron algoritmos especializados para medir los niveles de congestión vial asociados a las Zonas de Parqueo Pago (ZPP), Zonas de Análisis de Transporte (ZAT) y Zonas Urbanas de Estacionamiento Regulado (ZUMA), con aplicaciones específicas en corredores críticos como la Felicidad, Chicó Norte (Clínica de los Nogales) y la glorieta de la Calle 63 con Carrera 50, usando los datos compartidos por Waze mediante el convenio Connected Citizens.
- **Consolidación de Bases de Datos Estratégicas:** Se estructuró y cargó de manera agregada la base de datos del Registro Distrital Automotor (RDA) para alimentar el Observatorio de Movilidad. Adicionalmente, se consolidó la red del Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC) a partir de análisis avanzados (teoría de grafos) para evaluar el comportamiento y el desempeño del sistema.
- **Desarrollo de interfaz de videoanalítica en el aplicativo web del Centro de Datos:** Se diseñó e implementó una interfaz dentro del aplicativo web del Centro de Datos de la DIM que permite la integración y operación de modelos de videoanalítica, habilitando el procesamiento de vídeos de monitoreo para obtener conteos y velocidades de vehículos y peatones conforme al estándar RILSA. Esta funcionalidad facilita estudios y monitoreo de tráfico mediante la detección automática de eventos, la carga masiva de videos y la generación de insumos para la toma de decisiones en tiempo real.

Retos

- Asegurar la continuidad de la licencia de Power BI de la SDM para evitar inconvenientes significativos en el desarrollo y mantenimiento de tableros dentro de la DIM, como por ejemplo la capacidad para visualizar y analizar los datos de movilidad de manera continua, limitando el acceso a reportes críticos y dificultando el soporte y las actualizaciones necesarias para la operación de los mismos.
- Garantizar el rendimiento óptimo del servidor en la nube ante el crecimiento exponencial de datos procedentes de las diferentes fuentes de la entidad (RDA, logs de cámaras y plataformas externas).
- Estandarizar y asegurar esquemas seguros de autenticación de APIs con operadores externos (como Tembici) para un flujo transparente y en tiempo real hacia la SDM.
- Articular los requerimientos funcionales de los diferentes equipos analíticos para evitar la duplicidad de esfuerzos en el almacenamiento en la nube.

Próximos pasos

- **Actualización de versiones de Software:** Se requiere la actualización de versiones en varias soluciones de software clave para mejorar la seguridad, rendimiento y soporte de las aplicaciones. Un ejemplo es la actualización de la versión de Django en el aplicativo web del Centro de Datos, con el objetivo de mantener la plataforma alineada con los últimos estándares de desarrollo y garantizar una operación estable.
- Estabilizar los pipelines de carga automática para las consultorías de encuestas de carga y matrices de origen-destino de la movilidad privada.
- Continuar con la depuración periódica de scripts para mitigar la saturación de almacenamiento en los entornos de producción.

4.1.1.2. Monitoreo

Dependencia líder: Dirección de Inteligencia para la Movilidad.

- El contrato de monitoreo permite monitorear indicadores clave como volúmenes vehiculares, frecuencia y ocupación visual en el transporte público, y diferentes tipos de encuestas tales como de interceptación y/o percepción, entre otros. Esto enmarcado dentro de la toma de información en campo.

Logros

- Se logró estructurar y adjudicar el contrato de monitoreo, el cual inició en julio 2025 por una duración de 31 meses con recursos de vigencias futuras con el fin de garantizar continuidad y disponibilidad para la captura de información en campo.
- Se logró habilitar en el observatorio de movilidad un visor geográfico <https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/indicadores/visor-de-volumenes-mapa-de-nodos> mediante el cual cualquier persona (colaborador de la SDM o ciudadano) puede consultar y descargar los datos recopilados durante los diferentes estudios de toma de información que se han realizado con los contratos de monitoreo desde el año 2021. Este visor da la opción de dibujar el área a consultar y poder descargar bien sea la información más reciente o toda la información existente.

Retos

- Aunque es la herramienta que tradicionalmente ha empleado la SDM para recoger información en campo, la toma de aforos manuales en algunos casos es menos precisa que la toma que se puede hacer con un mecanismo automatizado, ya que el conteo manual es propenso a errores humanos, mientras que otros métodos como la videoanalítica ofrecen datos más consistentes gracias a algoritmos automáticos. Además, la toma manual es un proceso lento y laborioso, que limita la obtención de datos en tiempo real, mientras que la videoanalítica permite un conteo automático y eficiente. El conteo manual puede interrumpir el flujo natural de las personas, mientras que la videoanalítica se realiza de forma discreta y no intrusiva, y los sistemas de videoanalítica son más adaptables a diferentes entornos y condiciones, a diferencia de los métodos manuales que requieren constantes ajustes y capacitación del personal. La toma de información manual podría ser complementada progresivamente con elementos de videoanalítica a medida que esta sea cada vez más precisa y eficiente para las diferentes condiciones de toma de información que se requieren en la ciudad.

Próximos pasos

- Disponer en ambientes productivos, herramientas y recursos como APIs que le permitan a los colaboradores de la SDM acceder a datos de conteos obtenidos a partir del proceso de videoanalítica en streaming aplicado sobre los videos de las cámaras PTZ con que cuenta el Centro de Gestión de Tránsito la Secretaría, así como también herramientas que les permitan procesar en batch cualquier video proveniente de otras fuentes.

4.1.1.3. Videoanalítica

Dependencia líder: Dirección de Inteligencia para la Movilidad.

- La Dirección de Inteligencia para la Movilidad (DIM) desarrolla algoritmos de inteligencia artificial para detectar, clasificar y rastrear vehículos y diferentes actores viales en los videos capturados por cámaras del CEM, del contrato de monitoreo o cualquier otra que garantice unos mínimos de calidad, con el objetivo de automatizar los procesos de conteos vehiculares, seguimiento de velocidad instantánea, entre otros.

Logros

- Se desarrollaron 2 algoritmos nuevos y se realizó mantenimiento a 2 existentes para la identificación, segmentación y conteo de vehículos y actores viales, entrenados con etiquetas específicas generadas por la DIM para el caso de Bogotá. Estos algoritmos permiten identificar más de 10 categorías de vehículos. Además, se implementó una interfaz para integrar el código de conteo con sistemas aliados, tanto internos como externos.

- Se implementó un algoritmo que permite la optimización del etiquetado de las imágenes para el entrenamiento de los modelos trabajados por videoanalítica.
- Se desarrollaron algoritmos para cálculo de velocidades instantáneas usando distancias basadas en las especificaciones técnicas de las cámaras.
- Se configuró el entrenamiento avanzado de arquitecturas de visión por computadora (YOLOv8 en sus variantes Large y Extra Large) empleando hardware de alta capacidad (GPU RTX 4090). El modelo fue adaptado al contexto local mediante un pipeline de auto-etiquetado con *Grounding DINO*, clasificando con altos niveles de confianza las 10 clases principales del parque automotor colombiano.
- Se logró la construcción de un API en Django para velocidades que aprovecha las capacidades de la máquina de analítica de la SGM (HULK) al poder correr varios videos de forma simultánea y que usa herramientas en tiempo real para la transmisión de resultados.
- Se logró la exploración de técnicas de flujo óptico para mejorar la detección y seguimiento de objetos.
- Se perfeccionó el algoritmo de detección de seguridad vial (Sistema de Cuasi-Colisiones (Near-Miss)) mediante la incorporación de cálculos de velocidad 3D (componentes radiales y tangenciales) y la estimación precisa del Tiempo de Colisión (TTC) para identificar patrones de riesgo vial.
- Se validaron y calibraron los algoritmos de conteo, velocidades y near miss bajo condiciones operacionales reales en corredores de alta congestión como la Calle 13 (CCTV) y mediante analítica aérea con videos en alta resolución (4K - Drones) en el intercambiador tipo glorieta de la Calle 63 con Carrera 50, logrando un filtrado óptimo por longitud de trayectoria.
- Se desarrolló un algoritmo inicial de identificación de colores y lectura de placas, se entregó a la SGM para continuar su incorporación en el proceso de automatización del procedimiento de imposición de infracciones.

Retos

- Superar las restricciones de conectividad y accesos SSH en los entornos de nube para habilitar de forma rutinaria los flujos de analítica de video asíncronos con mensajería Redis.
- Ajustar la calibración focal de las ópticas de cámaras fijas y móviles para mitigar los márgenes de error causados por la distorsión geométrica en tomas elevadas o aéreas.
- A pesar de las optimizaciones internas de hardware, el acceso efectivo y la expansión de la red de captura de video continúan sujetos a una estricta dependencia de la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad (SGM) y del Centro de Gestión del Tránsito (CEM), áreas custodias de la infraestructura física en vía.
- Se presentan restricciones en el acceso a los canales de *streaming* y en la disponibilidad de cámaras con las especificaciones técnicas (resolución, encuadre y estabilidad) indispensables para el correcto funcionamiento de los modelos predictivos y de conteo automatizado.

Próximos pasos

- Finalizar los ajustes técnicos para que el algoritmo detecte automáticamente las variaciones en los fotogramas (*frames*) y condicione la ejecución de los conteos a la validación de dichos movimientos
- Mantener calibrados los modelos de videoanalítica, dado que los entornos operacionales (como las condiciones de iluminación o las dinámicas de los actores viales) son cambiantes. La actualización periódica y la recolección constante de nuevos datos evitan la obsolescencia del entrenamiento inicial y garantizan que los algoritmos conserven altos niveles de precisión y eficacia.
- Diseñar e implementar nuevos modelos de videoanalítica orientados a resolver otras necesidades estratégicas identificadas por la Secretaría, tales como la detección automatizada de siniestros viales o incidentes en vía.

4.1.2. Análisis de siniestralidad

Dependencia líder: Dirección de Inteligencia para la Movilidad.

4.1.2.1. Mejoras para la toma y digitación de información de siniestralidad

Logros

- Se ha logrado avanzar significativamente en la mejora de la calidad de datos del Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito (SIGAT) mediante la coordinación entre la DIM, la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (OTIC), el consorcio Circulemos Digital, Conexión Urbana (interventoría) y la iniciativa Bloomberg. A partir de un ejercicio de caracterización del proceso de captura de datos, se identificaron problemáticas en la recolección y digitación del IPAT, lo que resultó en la construcción de un plan de intervención que prioriza estas problemáticas y propone medidas para superarlas. En esta implementación, se han establecido mejoras a la plataforma de cargue de los Informes Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT), se han realizado espacios de fortalecimiento al equipo de digitación, con el fin de mejorar la calidad y consistencia de los datos, y se ha construido una herramienta en lenguaje Python, que permite identificar de manera ágil inconsistencias en los datos cargados en el SIGAT.
- Se presentó un informe a la OTIC con la revisión de los datos migrados del SIGAT I, para esto, la DIM hizo una comparación de los registros existentes en SIGAT I y los previamente contenidos en la plataforma del SIGAT 2 identificando inconsistencias de duplicidad y contenido en los atributos de las vistas materializadas (tablas de datos).
- Se realizó la validación y gestión de correcciones de la ubicación espacial, direcciones y/o dato de localidad de los siniestros viales ocurridos desde 2021 en las localidades de Antonio Nariño, Barrios Unidos, Bosa y La Candelaria, registrados en el Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito (SIGAT), en los cuales se identificaron diferencias entre la localidad registrada en la base de datos y la correspondiente a su ubicación espacial.

Retos

- Se han identificado falencias en conceptos técnicos y procedimentales durante el diligenciamiento de los IPAT y la digitación en el SIGAT por parte de los Agentes de Tránsito y el personal de digitación respectivamente, lo que deriva en la ocurrencia de inconsistencias.
- Se han identificado deficiencias en la herramienta empleada para la digitación de los IPAT.
- La desactualización del formato IPAT deriva en la dificultad de registrar de forma integral las nuevas dinámicas de siniestralidad vial en el distrito.

Próximos pasos

- Continuar con espacios de fortalecimiento de los conceptos técnicos por parte del personal de digitación y de los Agentes de Tránsito con el fin de minimizar las inconsistencias en los datos.
- Consolidar e impulsar las nuevas mejoras a la herramienta de captura de los IPAT.
- Evaluar el efecto de la implementación de las medidas en la calidad de datos.
- Seguimiento al rezago en la digitación de los IPAT en el SIGAT.
- Hacer seguimiento a la problemática detectada en el SIGAT de borrado de datos de hipótesis y descripción de lesiones.
- Seguimiento a los ajustes de las inconsistencias en los datos detectadas en el proceso de migración de la base de datos del SIGAT I a la plataforma tecnológica del SIGAT 2.
- Ejecutar de forma recurrente ejercicios de validación de los datos del SIGAT y gestión de ajustes por parte de las áreas competentes.
- Continuar con el ejercicio de validación y/o ajuste de la ubicación espacial de los siniestros en los cuales se identifican diferencias entre la localidad registrada en la base de datos y la correspondiente a su ubicación espacial.

4.1.2.2. Anuario de siniestralidad

Logros

- Se logró la construcción y publicación, en conjunto con la Oficina de Seguridad Vial (OSV), del Anuario de Siniestralidad vial 2025.
- Se logró desarrollar un código basado en lenguajes de programación con el fin de automatizar la generación de gráficos y textos para el Anuario de Siniestralidad Vial.
- Se ha logrado la evaluación continua y semi automatizada de la información del SIGAT a través de lenguajes de programación, además, se han gestionado correcciones en la base de datos de siniestralidad, con el fin de contar con datos más consistentes para la elaboración del Anuario de Siniestralidad Vial.

Retos

- El tiempo para consolidar y cerrar las cifras de siniestralidad del SIGAT incidieron en la oportunidad para la generación temprana del documento del Anuario de Siniestralidad Vial.
- Teniendo en cuenta que se define una fecha de corte de los datos durante el primer trimestre del año para consolidar las cifras del Anuario de Siniestralidad vial, se ha identificado que, posterior a este corte se incluyen nuevos registros en el SIGAT que generan la desactualización de las cifras publicadas en el documento.
- Dependencia del desarrollador del código para la generación del documento base del anuario.

Próximos pasos

- Continuar con el fortalecimiento a través de automatizaciones basadas en código de programación de la calidad de los datos, mediante procesos de validación y verificación de la información presentada en el SIGAT.
- Desarrollar una forma de monitoreo de la experiencia y sugerencias de los usuarios respecto a la nueva versión del Anuario de Siniestralidad, destacando aspectos como pertinencia de los datos, facilidad y entendimiento de las visualizaciones.
- Elaboración de un manual para la ejecución del código en python y transferencia de conocimiento a los equipos de la DIM y OSV para la generación del documento base.

4.1.2.3. Libro de mapas

Logros

- Se avanzó en la propuesta de reestructuración del libro digital de mapas en el Observatorio de Movilidad para transicionar de la herramienta Experience Builder hacia un modelo de mapas en línea e individuales. En este nuevo esquema se consolidarán mapas relacionados con la Encuesta de Movilidad, volúmenes vehiculares, velocidades zonales y de Waze.

Retos

- Adaptar la nueva propuesta cartográfica a las secciones fijas del Observatorio representa un reto técnico, debido a la necesidad de incluir los mapas en las vistas establecidas sin alterar la visualización de la información.
- Obtención de la información y elaboración de las salidas cartográficas, garantizando la uniformidad en la visualización y la alineación con la identidad gráfica definida para el Observatorio.

Próximos pasos

- Publicación de los mapas en el Observatorio de Movilidad durante el segundo semestre de 2026.

4.1.2.4. Asistencia técnica a respuesta de solicitudes

Logros

- Desde el mes de mayo de 2025 se respondieron cerca de 483 requerimientos de información sobre siniestralidad dentro de los plazos estipulados. De estos, el 47% correspondió a usuarios internos, principalmente de la Oficina Asesora de Comunicaciones, la Oficina de Seguridad Vial, la Subdirección de Gestión en Vía, la Subdirección de Transporte Público y la Subdirección de Control de Tránsito. El 53% restante provino de usuarios externos, siendo el Concejo de Bogotá, ciudadanos, empresas y universidades los principales solicitantes de esta información.
- Se logró el fortalecimiento del equipo de siniestralidad, lo que permitió una mejor distribución de las cargas de trabajo, una respuesta más oportuna y el desarrollo de proyectos y análisis que contribuyen significativamente en la toma de decisiones en materia de seguridad vial.
- Se logró la automatización de requerimientos recurrentes de información de siniestralidad especialmente de transporte público y de cámaras salvavidas.
- Se logró la construcción de un documento interno de orientación para requerimientos de siniestralidad, el cual recoge instrucciones de carácter general y particulares para casos recurrentes, con el fin de fortalecer la estandarización y oportunidad de las respuestas.
- En el marco de la implementación del Modelo de Gobernanza y Gestión de los Datos de la SDM, desde el mes de febrero de 2026, se realizó el proceso de transición de la base de datos del SIGAT a la Oficina de Seguridad Vial como “data owner” y se acompañó el proceso de transferencia de conocimiento de la labor de atención de requerimientos de información de siniestralidad, para que fuera asumido por esta dependencia.

Retos

- Superar las falencias en el formato del IPAT y en la precisión de la ubicación espacial del siniestro.
- Inconsistencias en los datos del SIGAT derivadas de errores humanos durante la recolección y digitación, y debilidades en la herramienta de captura de la información del IPAT.
- Solventar las debilidades en el manejo de programas que facilitan la consulta a la base de datos, para disminuir el tiempo de respuesta en general.

Próximos pasos

- Implementar consultas y procedimientos basados en lenguajes de programación para la gestión de información en solicitudes repetitivas, esto permitirá optimizar el recurso humano para atender otro tipo de tareas al interior del equipo.
- Evaluar la posibilidad de complementar algunas solicitudes con un componente cartográfico generado automáticamente a través de lenguajes de programación.
- Fortalecer las herramientas de consulta de información de siniestralidad, con el fin de disminuir el número de solicitudes, permitiendo a la ciudadanía en general la consulta de los datos de siniestralidad de una manera más accesible e intuitiva.

4.1.2.5. Visor de siniestralidad

Logros

- Se diseñó una herramienta para el Toolbox de ArcGIS Pro que automatiza las consultas espaciales de siniestralidad vial mediante filtros temporales, de gravedad y de actores viales. La herramienta genera reportes automáticos en PDF con resúmenes de siniestros y víctimas.

Retos

- Conectar la herramienta directamente con las bases de datos geográficas institucionales de la entidad, los filtros por fechas presentan restricciones específicas del motor de base de datos corporativa para interpretar formatos de tiempo.
- Lograr consolidar toda la lógica de filtrado geográfico y resúmenes de tablas de forma automática en un documento final con diseño e identidad institucional dentro de ArcGIS Pro.

Próximos pasos

- Evaluar con la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones - OTIC la puesta en marcha de la herramienta, evaluando su funcionamiento, créditos, limitaciones y/o implicaciones técnicas para el entorno de producción.
- Culminar la fase de desarrollo de la herramienta, integrando los filtros faltantes para la caracterización de las víctimas y las variables adicionales requeridas para el reporte.
- Escalar el desarrollo hacia un entorno web o plataforma interactiva, facilitando la consulta y generación de reportes tanto a dependencias internas de la SDM como a la ciudadanía.

4.1.3 Estudios socio-económicos

Dependencia líder: Dirección de Inteligencia para la Movilidad.

4.1.3.1 Encuesta de movilidad

Logros

- Se avanzó en la elaboración de los documentos de contratación para la caracterización de viajes de la población de Bogotá y los municipios priorizados (en su componente de hogares). Esto incluye tanto la consultoría como su interventoría, incorporando en la estructuración lineamientos del Sistema Estadístico Nacional (SEN) con miras a obtener la certificación de esta operación estadística.
- Se logró la articulación con la Agencia Regional de Movilidad que aportará a la cofinanciación del estudio, entidad con la que se suscribió el Convenio Marco N.º 2025-3166. Actualmente, se tramita el Convenio Derivado Interadministrativo con la Agencia Regional de Movilidad (ARM), cuyo objeto es: *«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.º 2025-3166»*. Mediante este instrumento, se proyecta un aporte de aproximadamente el 50 % de los recursos para esta operación estadística.

Retos

- Suscribir el convenio derivado en el plazo previsto e iniciar los procesos de selección según el cronograma, con el fin de concretar la contratación de los consultores durante el segundo semestre de 2026.

Próximos pasos

- Firmar Convenio Derivado
- Iniciar publicación de pliegos de los procesos de caracterización de viajes de los hogares de Bogotá y municipios priorizados.

4.1.3.2 Estudio de las proyecciones de ingresos para el Marco Fiscal de Mediano Plazo - MFMP

Logros

- Se elaboró el estudio **DIM-F-001-2025 “Proyección de Ingresos Secretaría Distrital de Movilidad Período 2025-2036”**, el cual presenta la estimación de los ingresos de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) para el período 2025-2036, en el marco del Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP). El estudio incluye la proyección de fuentes tradicionales de ingreso, tales como multas de tránsito y transporte, derechos de tránsito (trámites, patios y grúas) y semaforización, así como fuentes no tradicionales, entre ellas el estacionamiento en vía y el pago voluntario por acceso a zonas con restricción vehicular.
- Actualmente, durante la vigencia 2026, la Dirección de Inteligencia para la Movilidad adelanta la actualización y construcción de las estimaciones de ingresos que servirán de insumo para la elaboración del Marco Fiscal de Mediano Plazo correspondiente a la presente vigencia, en

coordinación con las diferentes áreas responsables de las fuentes de recaudo y conforme a los lineamientos establecidos por la Secretaría Distrital de Hacienda.

Retos

- Afectación en las cifras utilizadas para las proyecciones debido a diferencias entre el recaudo reportado por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y el registrado por la Secretaría Distrital de Hacienda (SDH). Esta situación se presenta porque la SDH mantiene convenios de recaudo con las entidades financieras, generando rezagos temporales entre el recaudo efectuado y su incorporación en las cuentas oficiales. En consecuencia, se recomienda utilizar como fuente principal los reportes oficiales de recaudo de la SDH para efectos de proyección y seguimiento.
- Revisar la asignación de la función de proyección de ingresos a la Subdirección Financiera, considerando la naturaleza propia de los procesos de planeación financiera y presupuestal. Lo anterior, con el fin de evitar riesgos administrativos asociados a posibles duplicidades de funciones o competencias al interior de la entidad.
- Fortalecer la coordinación institucional mediante la definición de un cronograma con fechas límite para la remisión de información, observaciones y recomendaciones por parte de las áreas responsables de las diferentes fuentes de ingreso, en concordancia con los tiempos y lineamientos establecidos por la Secretaría Distrital de Hacienda.
- Continuar fortaleciendo la articulación entre las dependencias generadoras de información y las áreas responsables de la formulación de proyecciones, en espacios como el Comité de seguimiento mensual de los ingresos de la SDM, con el fin de mejorar la oportunidad, calidad y consistencia de los insumos utilizados en la estimación de ingresos.

Próximos pasos

- Finalizar y consolidar la proyección de ingresos de la Secretaría Distrital de Movilidad para el período **2026-2037**, en el marco de la formulación del Marco Fiscal de Mediano Plazo de la presente vigencia.
- Se está trabajando en algunos ajustes metodológicos y posibles actualizaciones de fuentes de información complementarias a las suministradas por las diferentes dependencias responsables de los recaudos.

4.1.3.3. Estudios tarifarios

Logros

- Se publicó el documento DIM-DTS-005-2025 - ESTUDIO TÉCNICO Y FINANCIERO DE SOPORTE A LA ACTUALIZACIÓN TARIFARIA, que evalúa los escenarios tarifarios presentados por Transmilenio S.A. (TMSA) en el documento técnico y financiero de actualización tarifaria del SITP para el año 2026, con el fin de seleccionar el escenario que cumpla con los principios tarifarios establecidos en el artículo 378 del Decreto Distrital 652 de 2025 “Por medio del cual se expide el Decreto Única del Sector Movilidad”, su modificación, y demás normatividad relacionada.
- Se publica el Estudio DIM-F-002-2026 ALCANCE AL ESTUDIO DIM-F-001-2026. CÁLCULO DE LA TARIFA TÉCNICA PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL PARA BOGOTÁ D.C, que presenta la metodología y la actualización de las variables para calcular la tarifa técnica y la tarifa al usuario del servicio público de transporte individual de pasajeros (TPI) en Bogotá D.C. para 2026, conforme al marco normativo vigente, incorporando costos, parámetros operacionales y esquemas de cobro con taxímetro y plataformas tecnológicas.

Retos

- Se está trabajando en conjunto con la DPM en la evaluación de un recargo de zonas amarillas por solicitud de la Terminal de Transporte y el gremio de taxistas.

Próximos pasos

- Terminar de elaborar los estudios de tarifas de sistemas de transporte público, estacionamientos y pico y placa solidarios de la vigencia que serán soporte para las tarifas que regirán en el año 2027.

4.1.3.4. Estudios de movilidad con enfoque diferencial

Logros

- Se entregaron al Consejo Consultivo Rrom tres versiones del producto 4.1.1 de la Política Pública para y del Pueblo Rrom en Bogotá – CONPES D.C. 40, denominado “Documento para la inclusión del Pueblo Gitano Rrom en el beneficio tarifario con enfoque diferencial en el SITP, con base en el sistema censal Gitano certificado por el Ministerio del Interior, concertado con el Consejo Consultivo Gitano Rrom en el marco del Decreto Distrital 817 de 2019 y sujeto a disponibilidad financiera”. En cada una de las versiones remitidas se incorporaron las observaciones pertinentes presentadas por el Consultivo Rrom, en concordancia con el alcance del producto y el marco normativo aplicable.

Retos

- La finalización del producto requiere el aval del Consejo Consultivo Rrom. No obstante, pese a que en las tres versiones del documento se han incorporado las observaciones que resultan consistentes con su alcance y con el marco normativo aplicable, persisten algunas observaciones cuya atención excede el objeto del producto y las competencias de la Secretaría Distrital de Movilidad, en la medida en que involucran decisiones propias de una eventual fase de implementación y de otras instancias de la Administración Distrital.

Próximos pasos

- Socializar el producto 4.1.1 en el espacio autónomo del Consejo Consultivo Rrom (Vortechía), con el fin de revisar los acuerdos alcanzados durante la etapa de concertación de la Política Pública, presentar los alcances del documento final y gestionar el cierre concertado del producto. Posteriormente, se propone poner el estudio en conocimiento de la Secretaría Distrital de Integración Social para que, en el marco de sus competencias, evalúe las alternativas y condiciones requeridas para una eventual implementación de la medida.

4.1.3.6 Evaluación de impacto y economía del comportamiento aplicada a intervenciones de movilidad

Desde 2025, la DIM ha desarrollado una línea de trabajo en evaluación de impacto y economía del comportamiento orientada a medir los efectos causales de las intervenciones de la SDM sobre el comportamiento individual de los usuarios del sistema de movilidad, transitando de un modelo de gestión basado en indicadores de actividad hacia uno basado en resultados comportamentales medibles.

Logros

- Se elaboró un documento técnico que establece el ciclo completo de diseño, pilotaje, evaluación, ajuste e iteración de intervenciones de movilidad basado en evidencia. El documento define los pasos a seguir antes, durante y después de la estimación del impacto de una intervención, incluyendo la jerarquía de métodos econométricos aplicables según la estructura de los datos disponibles, las precauciones metodológicas relevantes, los conocimientos técnicos necesarios para cada etapa, y los formatos de comunicación de resultados. Su objetivo es guiar este proceso dentro de la SDM para que cualquier profesional con formación en evaluación de impacto pueda replicarlo.

Como parte de la aplicación de esta metodología, se realizaron y documentaron diversos ejercicios de evaluación de impacto sobre las intervenciones de la SDM contra el mal parqueo en Bogotá, abarcando la Campaña Mal Parqueo (comparendos y acciones de cultura ciudadana), las intervenciones del equipo de ZPP y la Terminal (cepos, pedagogía y control), y las intervenciones de señalización (pasacalles y pendones). Entre los principales hallazgos de estos ejercicios, se identificó que los comparendos monetarios y la señalización incrementan significativamente el uso y recaudo de las Zonas de Parqueo Pago (ZPP), y que los comparendos generan además efectos de disuasión cruzada sobre infracciones como el exceso de velocidad, con mayor impacto para motociclistas. Con base en estos resultados, la SDM rediseñó a finales de 2025 sus acciones de cultura ciudadana para articular la infracción con la disponibilidad de ZPP. Las evaluaciones de seguimiento realizadas en 2026 confirmaron que este ajuste produjo un incremento significativo en el uso individual de ZPP, validando en la práctica el ciclo de medición, aprendizaje y ajuste que el documento técnico busca institucionalizar.

Retos

- Seleccionar la estrategia de identificación más adecuada para cada ejercicio de evaluación, considerando las limitaciones que presentan los datos administrativos disponibles y las condiciones operativas de cada intervención.
- Equilibrar la rigurosidad metodológica con la oportunidad de los resultados, dado que los plazos para ajustes de políticas públicas son limitados y las áreas operativas requieren evidencia accionable en tiempos compatibles con sus ciclos de planificación.
- Fortalecer la articulación con las áreas operativas y con otras entidades para participar en el diseño de las intervenciones desde su concepción, de modo que se optimice la evaluabilidad, la credibilidad y la calidad de las estimaciones.
- Avanzar en la institucionalización de estas capacidades técnicas más allá de las personas que actualmente las ejecutan, asegurando la transferencia de conocimiento y la sostenibilidad del proceso.

Próximos pasos

- Realizar el envío del artículo académico al TRB una vez abra su convocatoria y se postulará el caso de estudio institucional ante el programa ETAF de PIARC. Se continuará participando en espacios académicos y de cooperación internacional que permitan posicionar esta innovación operativa y retroalimentarla con buenas prácticas globales.
- Culminar y socializar el documento técnico que define el proceso de evaluación de impacto, buscando guiar a los equipos técnicos en las metodologías y conocimientos documentados, fortaleciendo la sostenibilidad institucional de esta línea de trabajo.
- Extender la metodología de evaluación de impacto hacia otras líneas estratégicas de la SDM más allá del mal parqueo. Priorizar la evaluabilidad como criterio explícito desde la concepción de cada intervención y explorar la viabilidad de implementar pilotos con asignación aleatoria (RCTs) a escala.

4.1.4. Modelación de transporte

Dependencia líder: Dirección de Inteligencia para la Movilidad.

4.1.4.1. Evaluación de proyectos basados en análisis de modelación macro

- La evaluación temprana mediante ejercicios de modelación, permite la planificación del tránsito y transporte de la ciudad, por lo que se trata de una herramienta de apoyo para tomadores de decisiones a partir de indicadores que garantizan las condiciones de movilidad adecuadas para todos los usuarios.

- Mediante software especializado se realizan análisis que pueden ir desde niveles estratégicos (Nivel Ciudad-Región), a niveles tácticos (intersección) que contribuyen a tener una mejor planificación en el corto, mediano y largo plazo de Bogotá y los municipios aledaños.

Logros

- Se logró realizar la evaluación de doce (12) proyectos con veintitres (23) modelaciones a nivel macro:
 - Análisis Beneficios Restricciones Carga en la vía Suba-Cota (1 modelación)
 - Análisis Borde Oriental (1 modelación)
 - Evaluación Red Vial Vital (1 modelación)
 - Análisis de Actuaciones Estratégicas Chapinero Verde e Inteligente, Montevideo, Ciudadela Educativa y del Cuidado, Calle 72 y Reencuentro (5 modelaciones)
 - Análisis de matrices Origen-Destino construidas con telefonía celular (1 modelación)
 - Evaluación Terminal de Transporte Salitre (1 modelación)
 - Evaluación de alternativas de transporte masivo para la Av. Boyacá (1 modelo)
 - Evaluación Carriles Preferenciales (5 modelaciones)
 - Análisis de Costos de siniestralidad (1 modelación)
 - Análisis de Navegabilidad en el río Bogotá (1 modelación)
 - Evaluación de factibilidad de la Línea 3 del Metro de Bogotá (1 modelo)
 - Estrategia de Cobros por Externalidades (1 modelo)

Retos

- Recibir en tiempos la información solicitada de algunas entidades del Distrito, la cual es utilizada como insumo para los diferentes análisis de modelación.

Próximos pasos

- Seguir soportando la planeación de tránsito y transporte en la ciudad, mediante análisis de modelación robustos a escala macro y micro.

4.1.4.2. Acompañamiento, generación y revisión de modelos micro

- Como parte del proceso de los proyectos de transporte en la Ciudad y la Región, se hace necesaria la evaluación de alternativas, en las distintas etapas (prefactibilidad, factibilidad y estudios y diseños). Normativamente, en muchos de estos casos se hace exigible la presentación de estudios de demanda y tránsito, que son revisados y aprobados por la Secretaría Distrital de Movilidad. El grupo de modelación hace acompañamiento, revisión y aprobación de los análisis de capacidad y estimación de demanda mediante software especializados que pueden ir desde niveles estratégicos (Nivel Ciudad-Región), a niveles tácticos (intersección).

Logros

- Se logró la evaluación de quince (15) proyectos mediante cincuenta y tres (53) modelos microscópicos en diferentes escenarios, analizando los impactos de movilidad en las áreas de influencia de cada proyecto. Las evaluaciones realizadas son las siguientes:
 - Autopista Norte con calle 212 - Cierre de retorno (3 modelos)
 - Análisis de cambio de costado de la cicloruta de la Cra 7a a la altura de la Calle 92 y Calle 94 (2 modelos)
 - Reubicación de la ciclo infraestructura actual de la AC 85 (3 modelos)
 - Implementación de resaltos parabólicos en la vía a La Calera (2 modelos)
 - Pares Viales UPL San Cristóbal (2 modelos)
 - Alternativas planteadas en el marco de barrios vitales (8 modelos)
 - Cambio sentido Vial de la Carrera 4 entre Calle 26B y Calle 31, e implementación de ZPP en La Macarena (2 modelos)
 - Cambio sentido vial de la Carrera 78 y carrera 79. Barrio Villa Alsacia (2 modelos)

- Entrecruzamientos y conflictos vehiculares Tramo CL 53 x AK 7 - TV 3C (3 modelos)
- Alternativas Avenida Circunvalar por calle 85 (4 modelos)
- Cambio sentido vial sector Policarpa - Calle 2 sur y calle 3 sur, entre carrera 10 y carrera 14. (2 modelos)
- Semaforización de la glorieta de la Av. Calle 63 con Carrera 50 (2 modelos)
- Alternativas planteadas en el proyecto Corredor Verde Carrera 7, paraderos priorizados (6 modelos)
- Reubicación de paradero SITP Zonas Locales Molinos II (4 modelos)
- Evaluación del Carril Preferencial para Transporte Público sobre la Calle 63 entre el tramo de la Avenida Carrera 68 y la Avenida Cali (8 modelos)
- Se realizó acompañamiento en once (11) proyectos con la revisión de cuarenta y siete (47) modelos en sus diferentes escenarios del componente de modelación micro;
 - Estudio de Tránsito Cicloruta Avenida Bolivia (2 modelos)
 - Estudio de Tránsito Plan Parcial Tintalito (4 modelos)
 - Estudio de Tránsito presentado por IDU Cicloruta calle 63 (3 modelos)
 - Estudio de Tránsito proyecto Distrito Verde, infraestructura temporal para eventos culturales (4 modelos)
 - Estudio de Tránsito Extensión Avenida Villas (6 modelos)
 - Estudio de Tránsito complejo de vivienda Vivo Park.(3 modelos)
 - Estudio de Tránsito Plan parcial de la Manzana 1, ubicada en la calle 1 entre carrera 6 y 7, barrio Las Brisas (4 modelos)
 - Estudio de Tránsito El Campín (8 modelos)
 - Estudio de Tránsito Avenida ALO Norte (8 modelos)
 - Estudio de Tránsito Retornos Operacionales Acce Norte II (2 modelos)
 - Estudio de Tránsito Ciudad Nuevo Milenio (3 modelos)

Retos

- Mantener la disponibilidad de licencias del software de modelación Vissim y organizar los cronogramas de tomas de información primaria (volúmenes vehiculares) para cumplir los plazos establecidos en cada proyecto.

Próximos pasos

- Incorporación de nuevos indicadores en los análisis de movilidad realizados, como son indicadores de accesibilidad, ambientales (emisiones de gases), de seguridad vial (evaluación de conflictos en infraestructuras).
- Actualización permanente del equipo de modelación para estar a la vanguardia de los cambios y avances relacionados con los temas de modelos y software disponible.
- Estandarizar los procesos de modelación de las distintas entidades y generar lineamientos claros para consultores externos que presenten análisis de modelación ante la SDM.

4.1.5. Observatorio de movilidad

Dependencia líder: Dirección de Inteligencia para la Movilidad.

El Observatorio de Movilidad de Bogotá (OMB) es una herramienta estratégica para la gestión del conocimiento. Su función principal es recopilar, organizar, interpretar y divulgar información actualizada en materia de política pública, impulsando la construcción de conocimiento especializado para el sector de la movilidad en la ciudad-región.

Logros

- Renovación del portal web: en octubre de 2025, bajo la supervisión de la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (OTIC) y a través del contrato de fábrica de software, se renovó el sitio web oficial (observatorio.movilidadbogota.gov.co). Esta actualización se centró en tres ejes:
 - Alineación con la línea de imagen institucional de la Secretaría Distrital de Movilidad.
 - Optimización de la experiencia de usuario en las herramientas de consulta.
 - Creación de nuevos formatos, temáticas y contenidos, con especial énfasis en la sección de tableros de control enfocados en la transparencia, el análisis operativo y el seguimiento de políticas públicas.
- Consolidación de contenidos técnicos: El ecosistema de tableros del OMB centraliza datos históricos y geoespaciales sobre el tránsito, encuestas origen-destino, comportamiento del transporte público, dinámicas del Registro Distrital Automotor (RDA) y monitoreo de velocidades. Asimismo, prioriza la seguridad vial y la inclusión (enfoque de género y cuidado), y actúa como un canal de rendición de cuentas que evalúa la percepción ciudadana, la ejecución del presupuesto y el avance del plan de Movilidad sostenible y segura de Bogotá.
- Balance de publicaciones disponibles: El inventario de recursos técnicos y de divulgación del OMB se distribuye de la siguiente manera:

Tipo de Recurso / Publicación	Cantidad
Tableros de control	22
Infografías	32
Actualidad	12
Comunidad	10
Informes técnicos y consultorías	8
Anuarios de siniestralidad	8
Encuestas de movilidad	5
Artículos e investigaciones científicas	3
Memorias MovilInnova	3

- Estrategia de divulgación y posicionamiento: Se fortaleció la difusión interna y externa del observatorio en un trabajo conjunto con la Oficina Asesora de Comunicaciones. Esto incluyó el diseño de propuestas visuales para la difusión en canales internos y en la redes sociales oficiales de la entidad. Además, se adelantaron jornadas de socialización y capacitación dirigidas a los ciudadanos para facilitar el uso de la herramienta, democratizar el acceso a la información y fomentar la participación activa.
- Articulación institucional: Se consolidó la participación del OMB en la Red de Observatorios Distritales (liderada por la Secretaría Distrital de Planeación), lo que permitió un intercambio fluido de información interinstitucional.Además, se avanzó satisfactoriamente en las metas y el seguimiento de los indicadores de gestión exigidos por el Acuerdo Distrital 871, orientado al fortalecimiento de la red.

Retos

- Lograr la unificación eficiente de bases de datos provenientes de múltiples fuentes, que supere la variabilidad actual en cuanto a calidad, formatos y compatibilidad de la información

Próximos pasos

- Posicionamiento y estrategia de difusión: Implementar acciones de optimización en motores de búsqueda para mejorar la visibilidad del portal web. Paralelamente, diseñar campañas de promoción enfocadas en temáticas prioritarias y nuevos contenidos
- Modernización de la infraestructura de datos: Migrar los flujos y fuentes de información que actualmente residen en archivos locales y hojas de cálculo hacia el centro de datos principal de la entidad, garantizando mayor seguridad, gobernanza y escalabilidad.

4.1.5.1 Movi-Innova

- Como parte de la Política de Gestión del Conocimiento y la Innovación de la entidad, la DIM lidera la organización de la convocatoria pública Movi-Innova la cual invita a grupos de investigación, academia, asociaciones de la sociedad civil, entidades públicas y privadas e individuos a presentar proyectos innovadores, investigaciones, iniciativas comunitarias y sociales y prácticas innovadoras, que aporten a una movilidad sostenible, segura e inclusiva. Las iniciativas seleccionadas se presentan en el marco del evento público Movi-Innova y en las Memorias de Movi-Innova publicadas en el Observatorio de Movilidad de Bogotá.

Logros

- Convocatoria Movi-Innova Datathon 2025. En el marco de la Datathon se desarrollaron los siguientes retos:
 1. Sistema de alertas tempranas en materia de siniestralidad vial.
 2. Innovación analítica para políticas ciclo-inclusivas.
 3. Conversión de videodetecciones semafóricas a volúmenes vehiculares.

Para esta convocatoria se tuvo 47 inscripciones entre participación individual y grupal.

- Convocatoria Movi-Innova 2026: Se estructuró la convocatoria con el propósito de reconocer, visibilizar y fomentar soluciones innovadoras en movilidad sostenible, segura e inclusiva, que integren enfoques de género y derechos humanos, promoviendo la movilidad del cuidado, la participación laboral de mujeres en el sector movilidad y el transporte y la prevención de violencias en el transporte y el espacio público, incorporando una mirada integral sobre los distintos modos de transporte, incluidos los modos activos.

Próximos pasos

- Convocatoria Movi-Innova 2026: En conjunto con la Universidad de los Andes, como aliada estratégica, se desarrollarán las fases de la convocatoria definidas en la estructuración y el evento Movi-Innova en septiembre.

4.2. Proyectos Estratégicos de movilidad sostenible e inclusiva

4.2.1. Proyectos de movilidad con enfoque ambiental

Dependencia líder: Dirección de Inteligencia para la Movilidad

4.2.1.1. Zonas Urbanas por un Mejor Aire – ZUMA

- Las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA), conocidas como zonas de bajas emisiones en otras ciudades del mundo, es una estrategia que busca mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático en áreas con alta contaminación y vulnerabilidad socioeconómica y ambiental. Las ZUMA están reglamentadas en el Decreto Único de Ordenamiento Territorial 670 de 2025.

Logros

- Durante la gestión, se avanzó en la implementación de las siete acciones asociadas a la promoción de movilidad activa (caminata y bicicleta), mejoramiento del transporte público, optimización de la distribución logística de mercancías, gestión de estacionamientos y tráfico y articulación con el sector privado mediante las redes empresariales de la entidad. En particular, se logró el desarrollo de la propuesta de reconfiguración del espacio público en vías estratégicas de conexión con el Portal del Sur, la Autopista Sur y la Avenida Villavicencio, incluyendo mejora de andenes, renaturalización y reverdecimiento, ciclorruta y zonas de cargue y descargue, para su implementación en el segundo semestre con recursos propios y del premio internacional The Earthshot Prize.
- Se han vinculado actores privados al desarrollo de acciones de fomento de movilidad sostenible, eficiente y segura, incluyendo a Coca Cola, Parking, Sylvania, Centro Comercial Paseo Villa del Río, diversas microempresas y establecimientos comerciales, así como entidades u organizaciones como el Terminal de Transportes del Sur, Secretaría de Integración Social, Secretaría de Educación

Distrital, UAESP, Biciclick, Movilizatorio, C40, Clean Air Fund, AVANTIA, Universidad de los Andes, entre otras.

- Se realizó el SERVICIO DE ASISTENCIA TÉCNICA PARA IDENTIFICAR PATRONES DE MOVILIDAD DEL CUIDADO, GÉNERO Y EXPOSICIÓN A CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN LA PRIMERA ZONA URBANA POR UN MEJOR AIRE (ZUMA) BOSA-APOGEO EN BOGOTÁ en el marco de AVANTIA, reconociendo la importancia de la movilidad del cuidado en al ZUMA y la ciudad y su relación con la exposición a la contaminación atmosférica.
- Se ha participado en el acompañamiento técnico de proyectos de cooperación internacional, incluidos Breathe Cities y el reconocimiento The Earthshot Prize, que contribuyen a la implementación de acciones intersectoriales en la ZUMA, y reflejan la importancia estratégica e impacto del proyecto en la ciudad y en el resto del mundo.
- Se ha avanzado en el desarrollo del borrador de resolución conjunta con las Secretarías de Ambiente y Planeación, por medio del cual se declarará la segunda ZUMA Ismael-Perdomo.

Retos

- Articulación y trabajo conjunto con entidades vinculadas al proyecto en los plazos y términos establecidos en el Decreto Distrital 492 de 2023, ahora Decreto 670 de 2025.
- Comunicación efectiva y convocatoria amplia en procesos de participación, socialización o informativos con la ciudadanía en la ZUMA.

Próximos pasos

- Declaración de ZUMA Ismael-Perdomo y formulación de su plan de acción.
- Proceso de implementación de las intervenciones asociadas a The Earthshot Prize, directamente vinculadas con el Plan de Acción de ZUMA Bosa-Apogeo.

4.2.1.1 Estaciones de recarga de vehículos eléctricos

Logros

- En cumplimiento de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones - PCBE, del producto 4.1.1. *Consolidación de la red de estaciones de recarga de vehículos eléctricos en vía y fuera de vía* de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones - PCBE:
 - Se avanzó en el seguimiento a la ejecución del contrato interadministrativo 2023-2687, el cual tiene por objeto: *“Contratar la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de espacios para desarrollar la actividad de recarga de vehículos eléctricos, sujeto a su preservación, buen uso, disfrute colectivo y sostenibilidad”*. Se recibieron los informes de operación correspondientes a los meses de abril a diciembre de 2025 y de enero a mayo de 2026 y se recibieron los dos informes semestrales de mantenimiento correspondientes al primer y segundo semestre de 2025. Se remitieron las cuentas de cobro 004, 005, 006 y 007 correspondientes a la retribución por el aprovechamiento económico del espacio público.
 - En el marco del desarrollo tecnológico para la implementación de los servicios de intercambio de datos e información asociados al Contrato Interadministrativo No. 2023-2687, se identificaron oportunidades de mejora relacionadas con la trazabilidad de estados operativos de los cargadores, la calidad y precisión de las variables energéticas almacenadas, y las frecuencias de sincronización de la información. Con base en los hallazgos identificados, se avanzó en la construcción de los requerimientos funcionales y técnicos necesarios para fortalecer la calidad, integridad y disponibilidad de la información, con el fin de garantizar el cálculo adecuado de los indicadores de seguimiento de la operación de la infraestructura de recarga y facilitar la integración futura de nuevos cargadores y proyectos de infraestructura de recarga que requieran transmitir información a la Secretaría Distrital de Movilidad.

- Resultado de la operación del Contrato Interadministrativo No. 2023-2687, se resalta que con corte a 30 de mayo de 2026 se han realizado 190.867 recargas y se han entregado 4.969.759 kWh de energía eléctrica.
- Se desarrollaron mesas de trabajo con las empresas Dielco S.A.S., EVCAR e Inversiones Manglar, interesadas en implementar infraestructura de recarga para vehículos eléctricos en espacio público. Estos espacios permitieron socializar el marco normativo vigente, en particular la Resolución 1680800 de 2025, mediante la cual se adopta el Protocolo de Recarga de Vehículos Eléctricos, así como orientar a los interesados sobre los requisitos, condiciones y procedimiento aplicables para la evaluación de proyectos de infraestructura de recarga en espacio público.
- Se adelantó la construcción y validación del procedimiento interno para la gestión de solicitudes de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en espacio público, con el fin de estandarizar la evaluación técnica de los proyectos y fortalecer la articulación entre las dependencias de la Secretaría Distrital de Movilidad involucradas en su trámite.
- Se realizó diagnóstico trimestral de la infraestructura de recarga de acceso público en espacios de propiedad pública y de propiedad privada. Se actualizó la información geográfica de las estaciones de recarga de vehículos eléctricos, con el objetivo de actualizar el Libro de Mapas elaborado por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad.
- Se realizó estudio de mercado para identificar el precio de venta del servicio de recarga en las estaciones de recarga de acceso público, con base en la información reportada en la plataforma oficial CARGAME del Ministerio de Minas y Energía.
- En cumplimiento del producto 4.1.4. *Reglamentación de interoperabilidad de la infraestructura de recarga* de la PCBE, se hizo el seguimiento a expedición de la Resolución 40559 de 2025 del Ministerio de Minas y Energía por la cual se establecen los estándares técnicos y lineamientos de interoperabilidad para las estaciones de carga pública de vehículos eléctricos e híbridos enchufables en Colombia y la Guía Técnica de Implementación del Sistema de Interoperabilidad para la Electromovilidad de la Unidad de Planeación Minero Energética (UPME).

Retos

- Fortalecer la articulación interinstitucional y la aplicación del marco normativo vigente para facilitar la implementación de nuevos proyectos de infraestructura de recarga en espacio público, así como promover la participación del sector privado en la expansión de la red de recarga para vehículos eléctricos en Bogotá.

Próximos pasos

- Continuar con mesas de trabajo para realizar la articulación tecnológica con el proveedor de La Rolita para realizar la transmisión de datos operativos de los cargadores en tiempo real.
- Analizar los indicadores operativos de las estaciones de carga y evaluar la oferta y demanda requerida en los próximos años para estructurar nuevos procesos de contratación.
- Continuar la implementación y socialización del Protocolo de Recarga de Vehículos Eléctricos adoptado mediante la Resolución 1680800 de 2025, fortaleciendo la atención y acompañamiento a los interesados en desarrollar infraestructura de recarga en espacio público. Así mismo, finalizar la adopción del procedimiento interno para la gestión de solicitudes, avanzar en la evaluación de las iniciativas actualmente en trámite y fortalecer la articulación interinstitucional requerida para la implementación de nuevos proyectos que contribuyan a la expansión de la red de recarga en Bogotá.

4.2.2. Proyectos de movilidad inclusiva y equidad de género

- Durante la vigencia, la Subsecretaría de Política de Movilidad desarrolló acciones en materia de equidad de género en el sector transporte, organizadas en cuatro componentes: i) inclusión laboral

de mujeres en sector de la movilidad, ii) movilidad del cuidado y, iii) prevención y atención de violencias basadas en género y iv) Observatorio Latinoamericano de Género y Movilidad, los cuales aportan de manera directa y significativa al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y contribuyen a la garantía de los derechos de las mujeres en Bogotá, en particular al derecho a una vida libre de violencias, al trabajo en condiciones de igualdad y dignidad, a una cultura libre de sexismo y, al hábitat; los cuales se encuentran priorizados en la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género (CONPES D.C. 14).

4.2.2.1. Inclusión Laboral

La estrategia aborda tres momentos claves del ciclo laboral: acceso y vinculación, permanencia laboral y desarrollo y ascenso profesional, con logros importantes:

Acceso y vinculación

- Se realizó una caracterización de las mujeres participantes de los programas de recategorización de licencias ejecutados entre 2021 y 2025 por la Secretaría Distrital de Movilidad, con el objetivo de conocer su situación laboral e interés de vincularse en el sector transporte.
- En paralelo, se avanzó en la articulación con Transmilenio S.A., la Secretaría Distrital de Gobierno, la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, y empresas de las redes empresariales de la entidad para identificar oportunidades de vinculación laboral de mujeres participantes de los programas de recategorización de licencias implementados por la Secretaría Distrital de Movilidad y alcaldías locales.
- Con estos aliados, se avanzó en la planeación de una feria de empleabilidad para mujeres, a realizarse en el mes de agosto de 2026, la cual busca facilitar el encuentro entre la oferta de mujeres conductoras y la demanda laboral de empresas vinculadas al transporte de pasajeros, la logística, el transporte especial, los servicios de parqueadero, los taxis y demás actividades asociadas a la cadena de movilidad.

Permanencia laboral

- En el marco del proyecto AVANTIA, se desarrolló una consultoría liderada por EQUILATERA S.A.. Este ejercicio permitió identificar barreras estructurales que afectan la permanencia laboral de las mujeres, entre ellas las dificultades para conciliar las labores de cuidado con los horarios de operación, la insuficiente adecuación de la infraestructura, la persistencia de estereotipos de género y debilidades en los protocolos para garantizar entornos laborales libres de violencia, a partir del análisis de las experiencias de Bogotá y otras ciudades de la región.

Desarrollo, ascenso y liderazgo

- Finalmente, con el propósito de promover el desarrollo y el ascenso profesional, en 2025 se realizó la formación y certificación de 27 conductoras y conductores del SITP, personas colombianas y migrantes, como instructoras e instructores de conducción. Este proceso se desarrolló en el marco del Programa de Inclusión Laboral para Inmigrantes y Población de Acogida en trabajos no convencionales del sector transporte, financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) con el apoyo del Gobierno de Canadá, y fortaleció sus competencias técnicas y pedagógicas en conducción segura, habilitándolos para replicar estos conocimientos en los concesionarios y contribuir a la calidad y seguridad del servicio público de transporte.
- Las y los instructores de conducción participaron, además, en un proceso innovador de transformación cultural y promoción del respeto por la diversidad, que integró el arte como herramienta pedagógica. Como resultado, se creó la obra de teatro Historias de Vía, una pieza artística escrita y actuada por las y los participantes, que recoge sus testimonios y visibiliza las experiencias de las mujeres en el Sistema Integrado de Transporte Público y resalta la importancia de avanzar hacia un sistema libre de violencias y discriminaciones. La obra se presentó en dos

funciones con público focalizado, una de ellas en el marco de la conmemoración del 25 de noviembre, Día Internacional de la Eliminación de todas las Formas de Violencia contra las Mujeres.

Ilustración 1. Fotos del evento de graduación de instructores de conducción y primera representación de “Historias de Vía”, octubre 2025



Fuente : SDM

Retos

- A pesar de los logros alcanzados para avanzar hacia la eliminación de barreras para el acceso laboral de mujeres, las gestiones y articulaciones con mujeres beneficiarias de los programas y empresas del sector transporte demuestran que existen importantes retos para garantizar su vinculación, permanencia, estabilidad y desarrollo profesional en el sector, en particular vinculadas a los requisitos de experiencia en los cargos de conducción. Para ello, se requiere el fortalecimiento de recursos técnicos y financieros sostenidos que permitan consolidar procesos de formación continua y semilleros pagos, entre otras estrategias.

Próximos pasos

- Seguir fortaleciendo el programa de inclusión laboral de mujeres en el sector con la implementación de la feria de empleabilidad de mujeres en agosto de 2026, y seguir fortaleciendo la articulación con la Secretaría Distrital de Gobierno (SDG) y las alcaldías locales, Transmilenio, la Secretaría Distrital de Desarrollo económico, además de actores de la cooperación, el gremio.

4.2.2.2 Movilidad del Cuidado

- A través del proyecto AVANTIA y mediante una consultoría realizada por la Universidad de los Andes, se realizó un estudio pionero orientado a integrar el enfoque de género y la movilidad del cuidado en la primera Zona Urbana por un Mejor Aire (ZUMA) de Bogotá, ubicada en Bosa-Apogeo.
- Entre los principales logros se destaca, la caracterización de los viajes del cuidado y de la exposición personal a contaminantes del aire, y una guía metodológica de carácter cuantitativo y cualitativo que permite el seguimiento de los indicadores del proyecto y la construcción de una línea base para evaluar el potencial impacto de las medidas implementadas en la ZUMA Bosa-Apogeo sobre la reducción de la exposición asociada a estos viajes.
- Estos resultados y productos fueron socializados con todos los directivos de la entidad en la Mesa Académica de abril de 2026 para fortalecer las capacidades institucionales al proporcionar herramientas técnicas replicables y escalables, que permiten integrar la movilidad del cuidado y el enfoque de género en los procesos de la entidad.

Próximos pasos

- Articular y posicionar las diferentes iniciativas relacionadas con la movilidad del cuidado (circuitos peatonales accesibles, programas niños y niñas primero, andenes emergentes a proximidad de equipamientos del cuidado, etc.).

4.2.2.3 Violencias basadas en género

- Organización de intervenciones en espacio público en ocasión de los días conmemorativos 25N y 8M con la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón.
- La Subsecretaría ha participado de manera significativa en procesos de cooperación internacional e investigación que aportan evidencia para la toma de decisiones y el fortalecimiento de las políticas públicas relacionadas con movilidad y género.
- Se realizó la supervisión técnica y articulación con Transmilenio del estudio “Diagnóstico Comparativo Regional sobre Violencias Basadas en Género en los Sistemas de Transporte Público”, liderado en el marco del Observatorio Latinoamericano de Movilidad y Género-OBGEM y contratado por la CAF, en el marco del cual se implementaron encuestas, grupos focales y recorridos etnográficos en estaciones, portales y paraderos del SITP en abril de 2026. Los resultados serán presentados en el IV Encuentro del OBGEM en noviembre de 2026.
- En conjunto con las Secretarías de la Mujer y de Seguridad y Transmilenio, Se logró la estructuración técnica del proyecto “Modelo Integral de Prevención y Atención de Violencias contra las Mujeres en el Transporte y el Espacio Público de Bogotá”, desarrollado en alianza con CAF – Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe, ejecutado por la Secretaría Distrital de la Mujer, para iniciar su implementación en el segundo semestre 2026. El proyecto incluye 3 componentes: 1. Diagnóstico Integral y Diseño Estratégico, 2. Construcción de Entornos Seguros y Transformación Cultural, y 3. Fortalecimiento Institucional y la Implementación de Herramientas Tecnológicas.

Próximos pasos

- Cerrar y presentar el diagnóstico regional con el OBGEM y avanzar en la implementación del proyecto Modelo Integral de Prevención y Atención de Violencias contra las Mujeres en el Transporte y el Espacio Público de Bogotá, logrando sinergias con las estrategias existentes para la prevención de violencias basadas en género en el transporte público y el espacio público para peatones y ciclistas.

4.2.2.4. Observatorio Latinoamericano de Género y Movilidad (OBGEM)³

Como ciudad participante del Observatorio Latinoamericano de Género y Movilidad (OBGEM), durante la vigencia 2025 la Subsecretaría de Política de Movilidad de la SDM participó en el diseño e implementación de acciones estratégicas:

- Organización del Concurso “Mujeres en Ruta 2025”, orientado a reconocer y visibilizar a mujeres, empresas, entidades y organizaciones que promueven la equidad de género en el sector transporte y movilidad, así como a fortalecer el liderazgo femenino y la implementación de buenas prácticas organizacionales con enfoque de género, cuyo evento de premiación tuvo lugar en agosto 2025 con participación de la Secretaria de Movilidad.
- Co-organización con Transmilenio SA del Tercer Encuentro del OBGEM, con participación de más de 200 asistentes, incluyendo a representantes de más de 12 ciudades latinoamericanas y organismos internacionales, expertas internacionales y aliados estratégicos como el BID, el Banco Mundial, CAF, GIZ, WRI, entre otros. Este espacio permitió fortalecer el diálogo técnico y el intercambio de experiencias y buenas prácticas a nivel regional, contribuyendo a la articulación entre ciudades, instituciones y organizaciones, y consolidando el posicionamiento de Bogotá como referente en la incorporación del enfoque de género en las políticas de movilidad.

³ El OBGEM es un organismo conformado por autoridades y empresas de transporte de ciudades capitales de América Latina, articuladas para compartir avances en las políticas públicas que apunten a la equidad de género en materia de movilidad. Estamos con Santiago de Chile, La Paz, Lima y Callao, Buenos Aires, Quito, San José y Ciudad de México.

4.2.3. Proyectos estratégicos de planeación de la movilidad

Dependencia líder: Dirección de Planeación para la Movilidad

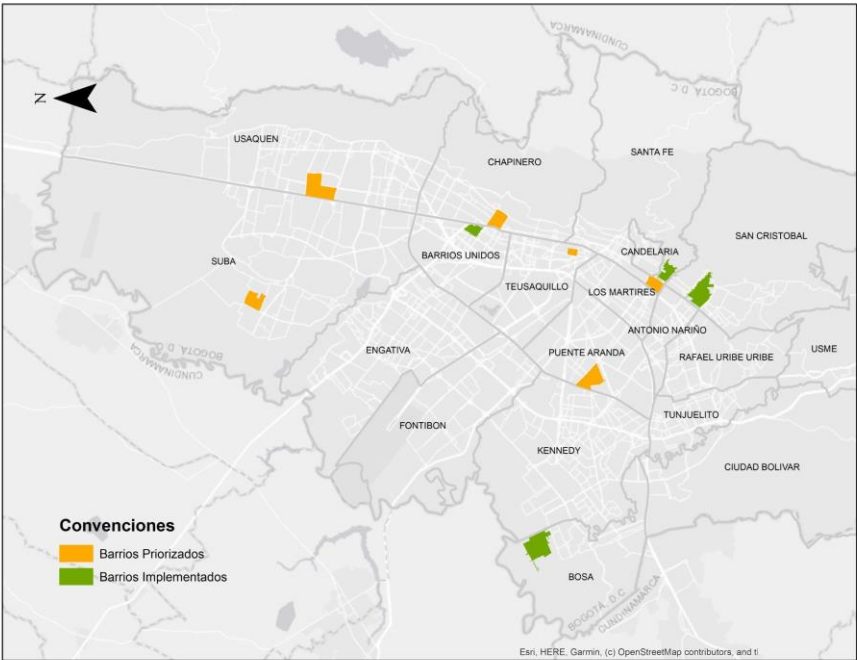
4.2.3.1. Barrios Vitales

La estrategia de Barrios Vitales se desarrolla mediante acciones que prioricen la movilidad peatonal en la escala local, promoviendo la caminabilidad, el transporte sostenible y la generación de una ciudad de proximidad y compacta que permita desplazamientos en bicicleta o a pie en tiempos de no más de 15 minutos, al interior de cada de las Unidades de Planeamiento Local - UPL de la ciudad.

Logros

- **Seguimiento de indicadores:** Elaboración del balance del estado actual de los cuatro Barrios Vitales implementados (San Felipe, Bosa–Porvenir, Las Cruces y San Cristóbal), con identificación de hallazgos y definición de acciones para su preservación y gestión de mantenimiento.
- **Radicación de documentos técnicos:** Presentación del Documento Técnico de Soporte (DTS) para el Barrio Vital Teusaquillo 2026 y radicación del alcance correspondiente.
- **Reconocimiento territorial:** Realización de recorridos de validación y delimitación definitiva de los seis nuevos Barrios Vitales a implementar en la vigencia (Teusaquillo, San Bernardo, Chapinero, Suba, Puente Aranda y Usaquén).

Ilustración 2. Mapa de Barrios Vitales implementados y priorizados



Fuente: Elaboración propia.

- **Formulación inicial:** Inicio del proceso de formulación de los Barrios Vitales de San Bernardo y Chapinero.
- **Articulación interinstitucional:** Coordinación con la SDHT para el desarrollo de la Fase III de obra civil en el Barrio Vital San Felipe y parte del Barrio Vital San Cristóbal, en armonía con proyectos de revitalización urbana.
- **Implementación de mobiliario urbano:** Gestión de recursos para la instalación de dos parklet en los sectores de Teusaquillo y Chapinero, en el marco de la estrategia de Barrios Vitales, e inauguración del parklet Teusaquillo en junio 2026

Retos

- La implementación de la estrategia de Barrios Vitales, es importante mencionar que es un proyecto con retos sociales, ya que sus intervenciones entran a modificar la forma en la que los ciudadanos se mueven al interior del barrio, por lo cual es importante concertar con la comunidad antes de su implementación. Muchas veces nos encontramos con resistencia al cambio y esto hace más difícil su implementación. Adicionalmente, al ser un proyecto interinstitucional, la SDM depende de las gestiones de otras entidades para poder intervenir, lo que hace que los tiempos se aumenten.

Próximos pasos

- Consolidar acciones de mejora y preservación en los Barrios Vitales ya implementados.
- Alcanzar la implementación de al menos cuatro de los seis Barrios Vitales priorizados durante la vigencia, con avances en Teusaquillo, San Bernardo, Chapinero y Suba.
- Apoyar a la SDHT en la estructuración del proyecto de obra civil en los Barrios Vitales San Felipe y San Cristóbal.

4.2.3.2. Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV)

Logros

- El equipo PESV realizó la verificación a la implementación del PESV a través de visitas presenciales y virtuales con empresas del sector transporte (masivo, taxi y otras) durante el periodo mayo 5 de 2025 a junio 30 de 2026 así:
23 empresas de transporte masivo de pasajeros con una cobertura de seguimiento del 100% para el año 2025, 45 empresas de transporte individual de pasajeros (taxi) con una cobertura del 100% del seguimiento para el año 2025 y 81 visitas de seguimiento a la implementación PESV (47 presenciales y 34 virtuales) en el 2025 desarrolladas en 56 Centros de Enseñanza Automovilística (CEAs) que deseaban gozar del beneficio de excepción de pico y placa para su flota de vehículos particulares tipo Automóvil, campero y/o camioneta durante el periodo de mayo a diciembre del año 2025.
Para lo corrido del año 2026 con fecha de corte a 30 de junio se realizó seguimiento a la implementación del PESV de 69 visitas de seguimiento a la implementación PESV (40 presenciales y 29 virtuales) a 54 CEA de la ciudad. Se aclara que las solicitudes se atienden por demanda para los CEAs que de manera voluntaria deseen que su flota esté exceptuada de la restricción de pico y placa en la ciudad.
- En caso de incumplimiento de las empresas de transporte de pasajeros masivo o individual se genera mediante memorando un reporte a la Subdirección de Control e Investigaciones de Transporte Público - SICTP de la entidad anexando evidencias para que se analice la viabilidad de investigación por no entrega de información.
- Las entidades distritales también deben presentar PESV, en la actualidad se están realizando asesorías con éstas para que puedan realizar la presentación exitosamente. Se han asesorado a más de 21 entidades distritales y se realizó un taller presencial de Socialización y normatividad del PESV exclusivamente para entidades distritales en articulación con el DASCD en las instalaciones de la Secretaría de Movilidad.

Próximos pasos

- El reto para 2026 es realizar una verificación más detallada y en función de la realidad de la operación para las empresas de transporte masivo, a partir de una nueva estrategia de seguimiento la Secretaría Distrital de Movilidad que fue socializada en el mes abril de 2026 con las 23 empresas de transporte masivo de la ciudad. Se realizarán 3 seguimientos por cada concesionario a la verificación e implementación del PESV (2 virtuales y uno presencial); de los cuales ya se realizaron

entre abril y mayo de 2026 los 23 primeros seguimientos de manera virtual con cada concesionario. Adicionalmente, ajustar las evidencias que soporten el incumplimiento de la verificación del PESV a través de la revisión que realizará la Dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte - DIATT, a través de la Subdirección de Control e Investigaciones de Transporte Público que servirán de soporte para apertura de investigación por no entrega de información.

- Realizar el segundo seguimiento presencial y el tercer seguimiento en modalidad virtual a las 23 empresas de transporte masivo durante el segundo semestre de 2026. Realizar el primer y segundo seguimiento a la implementación del PESV a las 45 empresas de transporte individual habilitadas durante el segundo semestre de 2026.

4.2.3.3. Transporte regional

4.2.3.3.1. Agencia Regional de Movilidad (ARM)

Dependencia líder: Subsecretaría de Política de Movilidad y Dirección de Planeación para la Movilidad.

Logros

- Se realizó la revisión del convenio de cooperación técnica con IFC y el acompañamiento en su ejecución del proyecto de la extensión de la Calle 80 hasta Siberia, en el marco de la participación de la SDM en el comité técnico de seguimiento.
- Se participó en Comisión Intersectorial para la Integración regional y la Competitividad - CIIRC donde se trabajaron entre otros temas: a) proyectos que serán presentados desde el distrito capital para ser incorporados en el PLANEIO, b) Plan de trabajo anual de la CIIRC que permita realizar el seguimiento de los proyectos regionales del sector movilidad.
- Se acompañó a la ARM a la preparación y presentación de proyectos entre Bogotá y Cota: Suba-Cota, extensión de la Calle 80, Conexión con ALO Norte.
- Se acompañó y aportó desde las competencias de la entidad en el desarrollo de los proyectos de conectividad regional: Puente Vehicular Tibanica, Puentes peatonal y ciclista Tibanica, Fase IV de Transmilenio, Línea 3 de Metro en Soacha, extensión de la calle 80 hasta Siberia.

Próximos pasos

- Interactuar con la ARM sobre las actividades asociadas a habilitación y definición de tarifa de uso de los CIM según lo definido en la Ley 2199 de 2022.
- Seguir acompañando el desarrollo de los proyectos regionales mencionados.
- Interactuar con ARM para el desarrollo de la encuesta de Movilidad con ámbito regional.

4.2.3.3.2 Complejos de Integración Modal (CIM)

Dependencia líder: Dirección de Planeación para la Movilidad.

- El Sistema de Complejos de Integración Modal – CIM es un conjunto de infraestructuras multimodales y sostenibles, localizadas estratégicamente en la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca – RMBC, cuyo objetivo es ordenar y gestionar integralmente el transporte público intermunicipal de pasajeros por carretera a nivel nacional y regional, y permitir su integración con los sistemas de transporte masivo del Distrito y la Región, y con soluciones de movilidad y logística como parqueaderos disuasorios, movilidad activa, micro y ciclo-logística.
- La Secretaría Distrital de Movilidad realizó importantes avances para avanzar hacia el desarrollo del estudio estructuración integral a nivel de factibilidad del Sistema de Complejos de Integración Modal – CIM en la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca.

Logros

- Se lograron gestionar los recursos (COP 5.000 millones) por vigencias futuras para el aporte de la SDM frente al desarrollo del proyecto.
- Se preparó y materializó el contrato interadministrativo con FDN para el desarrollo de la consultoría a nivel de factibilidad del sistema CIM, el cual no inició pues está supeditado a la firma del convenio

de cooperación técnica con CAF, instrumento que asegura los recursos faltantes para el desarrollo del objeto integral del contrato.

- Se gestionó la maduración del borrador de convenio tripartito con CAF-FDN-SDM, definiendo alcance, obligaciones y demás aspectos contractuales que permitirán desarrollar la etapa de factibilidad.
- Se logró la aprobación de recursos por 12.000.000.000 por parte del Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe - CAF para financiar el proyecto, a través de un convenio de cooperación técnica que canaliza los USD 2,5 millones del fondo del Multilateral Cooperation Center for Development Finance – (“MCDF”) aprobados en octubre de 2025. Para mayor ilustración, se aclara que el MCDF es un mecanismo multilateral de financiamiento para apoyar proyectos de infraestructura, y en este caso los recursos se canalizan a través de CAF porque dicho organismo actúa como socio implementador del mecanismo para el Proyecto CIM, aprobado el 23 de octubre de 2025 por el Comité de Gobierno del MCDF bajo la referencia “[CAF] PP008-NP Bogota Multimodal Integration Terminals Project”.

Próximos pasos

- Adicionalmente, el 3 de junio de 2026 FDN presentó una solicitud de modificación contractual por parte de FDN frente a la cual la SDM respondió que no es posible acceder en los términos planteados, situación que genera incertidumbre sobre el inicio de la ejecución.. En caso de dar continuidad al contrato, es crítico avanzar con la firma del convenio con CAF antes del 6 de julio o dentro del nuevo término que se defina en el modificatorio que eventualmente se suscriba para ampliar el plazo de cumplimiento de la condición suspensiva, 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.
- Realizar la gestión necesaria para la firma del convenio de cooperación técnica con CAF que aseguren los USD 2.5 millones aprobados por MCDF.

4.2.3.4. Cofinanciación

Dependencia líder: Dirección de Planeación para la Movilidad

4.2.3.4.1 Proyecto de cofinanciación del componente independiente de flota eléctrica de Transmilenio (Fase VI)

Proyecto en el marco del párrafo sexto del artículo 172 de la Ley 2294 de 2023.

Logros Periodo 2025 (Mayo-Diciembre):

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

Logros Periodo 2026 (Enero-Junio):

- En el marco del Convenio de Cofinanciación para el proyecto de “Provisión de Flota Eléctrica para la Operación Troncal del Sistema Integrado De Transporte Público - SITP de Bogotá, que incluye la extensión al municipio de Soacha”, y en concordancia con lo establecido en la Cláusula 6.

Obligaciones especiales de las partes, la DPM elaboró los Informes trimestrales a diciembre 2025 y marzo 2026 de aplicación de medidas para controlar y minimizar la ilegalidad que han sido presentados al Ministerio de Transporte a través de la Subgerencia Económica de TRANSMILENIO S.A..

- Adicionalmente, la DPM asistió a las dos Mesas de Seguimiento Interinstitucional del Convenio de Cofinanciación de flota eléctrica, convocadas por el Ministerio de Transporte.

Retos y próximos pasos

- En el segundo semestre de 2026, la SDM seguirá participando en el seguimiento al convenio de cofinanciación de Flota eléctrica TM en respuesta a las convocatorias del Ministerio de Transporte, y en el marco de sus competencias y compromisos correspondientes.

4.2.3.4.2 Proyecto de cofinanciación de Regiotram del Norte

Logros Periodo 2025 (Mayo-Diciembre):

- Se realizaron observaciones a los estudios de factibilidad, y a los documentos de requisitos de cofinanciación mediante 5 matrices de observaciones y 9 mesas de trabajo por parte de los equipos de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y del sector movilidad como Empresa Metro de Bogotá (EMB), TRANSMILENIO S.A. (TMSA), Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), así como los equipos de la Secretaría Distrital de Hacienda (SDH) y Secretaría Distrital de Planeación (SDP).
- Posteriormente se realizó la radicación del oficio de Solicitud de cofinanciación del proyecto del Tren de Zipaquirá al Ministerio de Transporte por parte del señor Alcalde Mayor - Carlos Fernando Galán, mediante Radicado MT No. 20253031813992 del 17 de octubre de 2025.
- De igual manera, se adelantó la suscripción de un oficio el 10 de octubre de 2025, firmado por el Gobernador de Cundinamarca, el Alcalde Mayor de Bogotá y los Alcaldes de los municipios de Chía, Cajicá y Zipaquirá, para solicitar al Ministerio de Transporte la “Definición del área preliminar de influencia y aprobación de la autoridad de transporte del Tren de Zipaquirá”.
- Esto se complementó con la realización de trámites como la solicitud de aval fiscal por parte de la SDM a la SDH y a la SDP; la revisión y envío de observaciones al documento CONPES del proyecto; y la revisión entre el Distrito Capital, Gobernación de Cundinamarca, Empresa Férrea Regional (EFR) y Gobierno nacional (Ministerio de Transporte y Ministerio de Hacienda y Crédito Público) de las alternativas jurídicas frente a la falta del trámite de vigencias futuras del Distrito ante el Concejo de la ciudad.

Logros Periodo 2026 (Enero-Junio):

- 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 cuatro (4) mesas de trabajo interinstitucionales de alto nivel durante el mes de mayo, con el fin de trabajar en la solución de 31 observaciones técnicas presentadas por el Distrito Capital a la Gobernación de Cundinamarca en octubre de 2025 y que aún se encuentran pendientes de resolver. Lo anterior, con el fin de que los documentos de licitación que se publiquen por parte de la Empresa Férrea Regional en julio de 2026 incluyan la solución a dichas observaciones presentadas por el Distrito.
- No obstante, las 31 observaciones técnicas presentadas en la matriz de observaciones y las que fueron objeto de discusión en las cuatro (4) mesas de trabajo interinstitucionales con el Ministerio de Transporte y la Gobernación de Cundinamarca, 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.

Retos y próximos pasos

- Para Regiotram del Norte (Tren de Zipaquirá) se han definido los siguientes temas prioritarios por gestionar:
 - Radicar ante el Ministerio de Transporte, Gobernación de Cundinamarca y Empresa Férrea Regional la carta de conclusiones de las mesas 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 Regiotram del Norte.
 - 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, los mecanismos de gobernanza y participación distrital, y la matriz de riesgo del proyecto.
 - Definir mecanismos de seguimiento al proyecto por parte del Distrito

4.2.3.4.3. Proyecto de cofinanciación de la Línea 3 de Metro

Logros Periodo 2025 (Mayo-Diciembre) y 2026 (Enero-Junio):

- Se realizó acompañamiento a la Empresa Metro de Bogotá (EMB) en el seguimiento a la ejecución del Contrato interadministrativo No. 198 de 2024, entre la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), el Departamento de Cundinamarca, la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca y la Agencia Regional de Movilidad, con el objeto de “Elaborar los estudios y análisis para definir la red ferroviaria de pasajeros de la Región Metropolitana Bogotá D.C. – Cundinamarca, priorizando el proyecto de la línea 3 del metro, además de realizar estudios y actividades específicas a nivel de factibilidad que permitan tramitar la cofinanciación del proyecto (el “Proyecto”)”.

Retos y próximos pasos

- En el segundo semestre de 2026 para la Línea 3 del Metro (L3MB) se continuará acompañando la ejecución de los estudios de factibilidad del proyecto.

4.2.3.4.4. Otras Gestiones en Proyectos de Cofinanciación

Logros Periodo 2025 (Mayo-Diciembre):

- **Memorando de entendimiento.** Se suscribió para soportar los Otrosíes de Convenios de Cofinanciación que se firmaron el 31 de octubre, entre el Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría Distrital de Hacienda, Secretaría Distrital de Movilidad, Empresa Metro de Bogotá y TRANSMILENIO.
- **Otrosí Convenios de Cofinanciación.** Se suscribieron el 31 de octubre de 2025 con el fin de realizar la reprogramación de aportes de la nación en los siguientes proyectos:
 - Otrosí No. 5 de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB)
 - Otrosí No. 2 de la Línea 2 del Metro de Bogotá (L2MB)
 - Otrosí No. 1 de la Troncal Calle 13 de Transmilenio
- **Línea 2 del Metro de Bogotá:** Asistencia a las Mesas de Seguimiento Interinstitucional del Convenio de Cofinanciación de la Líneas 1 del Metro de Bogotá respectivamente, convocadas por el Ministerio de Transporte.

Logros Periodo 2026 (Enero-Junio):

- **Línea 1 y 2 del Metro de Bogotá:** Asistencia a las Mesas de Seguimiento Interinstitucional de los Convenios de Cofinanciación de las Líneas 1 y 2 del Metro de Bogotá respectivamente, convocadas por el Ministerio de Transporte

Retos y próximos pasos

- En el segundo semestre de 2026, la SDM seguirá participando en el seguimiento a los convenios de cofinanciación firmados (Flota eléctrica TM Fase VI, L1MB, L2MB y Troncal Calle 13) en respuesta a las convocatorias del Ministerio de Transporte, y en el marco de sus competencias y compromisos correspondientes.

4.2.4. Proyectos estratégicos de infraestructura

Dependencia líder: Subdirección de Infraestructura

4.2.4.1. Conceptos y revisiones de Infraestructura

- Desde la Subdirección de Infraestructura - SI se adelantan diferentes actividades y se emiten conceptos asociados a temas de estudios de tránsito y transporte, malla vial, infraestructura vial, estacionamiento en vía, zonas de parqueo pago, entre otras, para las que se destacan como principales las siguientes.

4.2.4.1.1. Sistema General de Regalías (SGR) - Revisión viabilidad segundo ajuste proyecto Construcción de la intersección Avenida NQS x Av. Bosa

- Se adelantó la revisión y formulación de observaciones a la documentación remitida por la SDP relacionada con la segunda solicitud de ajuste al proyecto Construcción de la intersección Avenida NQS x Av. Bosa BPIN 2019000050067 financiado en el marco del Sistema General de Regalías (SGR), el cual fue solicitado por el IDU. Se emitió el concepto favorable para el ajuste, así como la Resolución 2333378 de 2025 en conjunto con el IDU “Por medio de la cual se aprueba un ajuste al proyecto de inversión denominado “Construcción de la intersección a desnivel de la autopista sur (NQS) con avenida Bosa Bogotá”, identificado con código BPIN 2019000050067, financiado con recursos del Sistema General de Regalías y recursos propios del Distrito”.

4.2.4.1.2. Proyecto Pasos Seguros – diseño de metodología

- En el marco de la elaboración del documento de promoción de pasos peatonales a nivel, con la participación de los diferentes grupos de trabajo de la Subdirección de Infraestructura, la Oficina de Seguridad Vial y la Dirección de Inteligencia para la Movilidad. en el cual se definen los lineamientos para promocionar la construcción de pasos a nivel y desarrolla la metodología para evaluar la viabilidad técnica y priorización para el reemplazo de puentes peatonales por pasos a nivel, de acuerdo con los criterios definidos en el Decreto Distrital 652 de 2025 (antes Decreto Distrital 491 de 2023), a junio de 2026, se cuenta con el documento ajustado luego de haberse surtido el proceso de control de legalidad llevado a cabo por la DNC, durante el cual la SI en conjunto con la DIM, la SSema y la OSV, atendieron los requerimientos respectivos. A la fecha el documento se encuentra ajustado conforme dichos requerimientos y se está a la espera del visto bueno del IDU a la versión final de la metodología, para que la DNC pueda proceder a la publicación del proyecto de resolución que adopta la metodología para observaciones.

4.2.4.1.3. Modelo de articulación interinstitucional enlaces malla vial

- Se han desarrollado de manera permanente las acciones conjuntas de coordinación, enlace y gestión entre la SDM, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV), el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y los Fondos de Desarrollo Local (FDL) representados por la Secretaría Distrital de Gobierno (SDG) por medio de mesas de trabajo interinstitucional instauradas por la Subdirección de Infraestructura para lograr, desde las competencias institucionales, la priorización e intervención de los corredores viales y el seguimiento mensual a la información de intervenciones de construcción, conservación y mantenimiento de la malla vial, el espacio público y la cicloinfraestructura del Distrito, de acuerdo con los reportes emitidos por las diferentes entidades con base en sus ejercicios de priorización, como son la UAERMV, el IDU y los FDL representados por la SDG.

- Con el fin de optimizar el proceso de seguimiento mensual a la información reportada por las entidades y dada la importancia de consolidar la información de gestión de malla vial del Distrito, con el apoyo del IDU se consolidó un tablero de control en el que se puede realizar el seguimiento a las intervenciones de conservación y mantenimiento adelantadas por el IDU, la UAERMV y los FDL con base en la información reportada por las entidades relacionadas mes vencido. Asimismo se desarrolló el tablero de control para seguimiento de las intervenciones de construcción.
- En el marco de la articulación interinstitucional liderada por la Subdirección de Infraestructura y con el apoyo de la Subdirección de Semaforización, la Subdirección de Señalización, la Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito y la Oficina de Seguridad Vial se realizaron capacitaciones en temas procedimentales y de alertas en los procesos de estudios de tránsito y transporte, semaforización, seguridad vial, accesibilidad, señalización y Planes de Manejo de Tránsito (PMT) para la gestión de la malla vial al IDU, la UAERMV y los FDL mediante la coordinación para la unificación de criterios de determinación de estado de la malla vial, los tipos de intervención, la identificación y la homologación de sus metodologías de priorización para las intervenciones, principalmente.

4.2.4.1.4. Modelo de articulación interinstitucional enlaces espacio público

- Se han desarrollado actividades de articulación interinstitucional efectiva en materia de gestión del espacio público peatonal a través de mesas técnicas interinstitucionales desarrolladas con periodicidad mensual que ha optimizado las actividades de reporte de información de intervenciones inicialmente por parte de la UAERMV llegando a determinar la cantidad, área, ubicación, priorización, programación y estado de ejecución de las actividades así como la georreferenciación de las mismas con el IDU y la SDG en representación de los FDL que se vincularon a este proceso en agosto de este año. A través de este modelo de articulación interinstitucional se han logrado establecer estrategias de comunicación eficientes entre entidades lo que ha optimizado los procesos de consulta y los tiempos de respuesta a solicitudes o consultas asociadas a la gestión del espacio público peatonal.
- Se realizó el diagnóstico de la Estrategia Peatonal considerando la información que maneja la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón en cuanto a Circuitos Peventales proyectados, la Subdirección de Transporte Público teniendo en cuenta paraderos del SITP priorizados para intervención en materia de accesibilidad y el proyecto peatonal de Circuitos Accesibles.

4.2.4.1.5. Conceptos sobre procedimientos normativos y documentos técnicos

- Se apoyó a la Dirección de Normatividad y Conceptos con la revisión del componente técnico de documentos como:
 - Exposición de motivos y Proyecto de Decreto Condiciones de urgencia Zonas Industriales
 - Exposición de motivos y al Proyecto de Decreto, *“Por medio del cual se declara la existencia de condiciones de urgencia por motivos de utilidad pública e interés social, para la adquisición mediante enajenación voluntaria o expropiación por vía administrativa de los predios necesarios para desarrollar el proyecto Accesos Viales Intersección a desnivel a la Altura de la Avenida Américas con Avenida Agoberto Mejía en Bogotá D.C.”*
 - Proyecto de Decreto Reglamentación del Artículo 222A del Decreto 555 de 2021- POT – Soterramiento de redes
 - Pronunciamiento de comentarios para el primer debate respecto del proyecto de Acuerdo No. 412 de 2026 *“Por el cual se adoptan medidas para promover la priorización de obras de movilidad inconclusas, con retrasos o suspendidas en el distrito capital y se dictan otras disposiciones”*.
 - Exposición de motivos y Proyecto de Decreto *“Por medio del cual se definen los lineamientos para la expedición de concepto previo obligatorio para la habilitación del uso o intervención en las franjas de resguardo y seguridad para las líneas férreas subterráneas del Sistema Metro”*.
- Se apoyó a la Subdirección de Gestión en Vía en la revisión del documento para el otorgamiento de permisos de carga extradimensionada y extrapesada.

- Se realizó el análisis técnico de la solicitud de aprovechamiento económico remitida por DADEP para los proyectos:
 - *Conformación del DEMOS Distrito Diverso*
 - *Calle de los Mensajeros*

4.2.4.1.6. Estudios de Transporte y Tránsito

- En cumplimiento de la agenda regulatoria, se adelantó la elaboración y publicación del proyecto de resolución *“Por medio de la cual se modifica la Resolución SDM 132490 de 2023 “Por medio de la cual se reglamenta el procedimiento, requisitos y plazos para la formulación y aprobación de los estudios de movilidad, las acciones de mitigación sobre la movilidad y se dictan otras disposiciones” y se actualizan los anexos que hacen parte integral de la resolución citada”* que está en proceso de revisión y firma para su adopción.

Este proceso se ha llevado a cabo con el apoyo de la Secretaría Distrital de Planeación, motivado por la necesidad de atender las solicitudes de aclaración de la norma citada para el desarrollo de proyectos de vivienda tramitados mediante licenciamiento urbanístico para el uso de vivienda. Así mismo, se evidencia la necesidad de establecer la exigencia de acciones de mitigación tipo y estudios de movilidad para los proyectos de uso residencial a partir de un número mínimo de unidades de viviendas, con el objetivo de estimular el licenciamiento urbanístico, en línea con el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y el Plan de Desarrollo del Distrito Capital 2024-2027 *“Bogotá Camina Segura”*.

- Desde la Subdirección se actualizó el Concepto Técnico SI-CT-003-2026, titulado *"ACTUALIZACIÓN DEL CONCEPTO TÉCNICO SI-CT-002-2023 LINEAMIENTOS PARA GESTIONAR LOS ESTUDIOS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE (ETT) DE INSTRUMENTOS DE MALLA VIAL"*. Para lo cual, se trabajó en conjunto con las demás áreas de la SDM, con el objetivo de asegurar la alineación con las necesidades específicas de los proyectos en sus distintas etapas de maduración y de acuerdo con el alcance correspondiente de cada una.
- Se elaboró el instructivo para la presentación y revisión de modelos de microsimulación como soporte a los ETT de proyectos de IDMV.
- Se realizó la revisión y emisión de conceptos sobre Estudios de Transporte y Tránsito (ETT), dentro de los que se incluyen metodologías, estudios y documentos de control de cambios de proyectos de desarrollo de malla vial.
- Desde la SI se lleva a cabo el acompañamiento y la aprobación de los Estudios de Tránsito (ET) desarrollados por diversas entidades de la Administración Distrital, como el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), la Empresa Metro de Bogotá (EMB) y los Fondos de Desarrollo Local (FDL), entre otros. Para el año 2026, la SI continúa con la gestión orientada a apoyar la revisión de los ETT de todos los proyectos de desarrollo de infraestructura relacionados con la malla vial y el espacio público, incluyendo etapas de factibilidad, estudios, diseños y construcción, entre los que se destacan los proyectos del Metro de Bogotá, proyectos de infraestructura priorizados en el PDD, redes peatonales, revisión proyectos de ciclorrutas, Acciones Populares, controles de cambios de proyectos de infraestructura vial en construcción, entre otros, a continuación se mencionan algunos:
 - Contrato de Concesión No 001 de 2020: diseño, construcción, operación y mantenimiento Regiotram de Occidente (control de cambios)
 - Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB)- ETT aprobado (controles de cambios)
 - Contrato IDU No.1659 de 2023: elaborar estudios de tránsito de los proyectos a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano en la ciudad de Bogotá D.C. Avenida los Muiscas (Calle 38Sur)
 - Contrato IDU 1801 de 2023: elaboración y/o ajuste y/o complementación de los estudios y diseños y construcción de los accesos viales para la operación estratégica María Paz Corabastos: intersección a desnivel a la altura de la Av. de Las Américas con Av. Agoberto Mejía y la reconfiguración de retornos, así como la Av. Agoberto Mejía entre la intersección con la Av. de Las Américas y sectores complementarios, en Bogotá D.C.

- Contrato IDU No 1384 de 2023: elaborar estudios de tránsito de los proyectos a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano en la ciudad de Bogotá D.C. Ciclopunte Avenida Boyaca y Avenida Rincón (Control de cambios)
- Contrato IDU No.1659 de 2023. elaborar estudios de tránsito de los proyectos a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano en la ciudad de Bogotá D.C cicloruta Carrera 70
- Contrato IDU No.1659 de 2023: elaborar estudios de tránsito de los proyectos a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano en la ciudad de Bogotá D.C. Av. Usminia
- Contrato IDU No.1659 de 2023: elaborar estudios de tránsito de los proyectos a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano en la ciudad de Bogotá D.C. Avenida Dario Echandia - Avenida de Las Guacamayas
- Contrato IDU No. 1659 de 2023: cuyo objeto es elaborar estudios de tránsito de los proyectos a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano en la ciudad de Bogotá D.C. Prolongación de la Av. Las Villas (AK 58) entre la Av. La Sirena (AC 153) y la Av. San José (AC 170)
- Contrato IDU No. 1345 de 2017: factibilidad, estudios y diseños para la adecuación al sistema Transmilenio de la troncal Avenida Congreso Eucarístico (carrera 68) desde la carrera 7 hasta la Autopista Sur y de los equipamientos urbanos complementarios, en Bogotá D.C.
- Contrato de obra No. 1755-2024: realizar los estudios y diseños definitivos y la ejecución de las obras de espacio público, en el marco de la estrategia Revitaliza Tu Barrio, en los proyectos priorizados por la Secretaría Distrital de Hábitat lote 2 Calle 137.
- En cuanto a estudios de movilidad (Estudio de Análisis Estratégico, Estudio de Transporte y Tránsito, Estudio de Demanda y Atención de Usuarios) y metodologías para la presentación de los estudios de movilidad que aplican según el caso, de acuerdo a lo establecido en la Resolución 132490 del 2023, se aprobaron y observaron los siguientes:
 - ET PI Uniminuto Coprogreso Calle 161
 - EDAU El Tiempo
 - EDAU Calle 90
 - EDAU EDS Lijacá
 - ET PP El Cangrejal
 - ET Unidad Funcional Ciudad Florida
 - ETT VivoPark
 - EDAU Proyecto residencial Element 142
 - EDAU Proyecto residencial Centrik Town Salitre
 - ETT Centro Comercial Centro Suba
 - ET Patios Calandaima y Santa Paz
 - EDAU Casablanca Gardens
 - Metodología Hospital Simón Bolívar
 - EDAU Proyecto Elemental
 - EDAU Element 142
 - ET Alsacia Parc
 - EDAU Centro de Alto rendimiento IDRD
 - EDAU Héroes 80
 - ET PPRU “Triángulo de Fenicia”
 - ET PI CC Unicentro
 - Metodología Floresta Living
 - ET Banco de la República
 - Metodología Hospital San Juan de Dios
 - EDAU Tore 4 Clínica Los Nogales
 - ETT APP Complejo Cultural y Deportivo El Campín (CDEC)
- Se priorizó la revisión de los proyectos de la Secretaría Distrital de Hábitat dentro de la consultoría que tienen por objeto *“Realizar los estudios y diseños definitivos para las intervenciones en parques y espacios públicos en las áreas priorizadas por la Secretaría Distrital de Hábitat, en el Proyecto*

Integral de Revitalización en el ámbito del Cable Aéreo Potosí en la localidad de Ciudad Bolívar”, entre los cuales se aprobaron acciones de mitigación y EDAU (Parque Casa Loma, Parque Santo Domingo, Paradero Potosí parte alta, Parque La Estancia).

- Adicionalmente en cumplimiento del Plan de Ordenamiento Territorial, se avanzó en la elaboración de los Estudios de Análisis Estratégico en los Documentos Técnicos de Soporte para la formulación de las Actuaciones Estratégicas priorizadas (Ciudadela Educativa y del Cuidado, Calle 72, Chapinero Verde e Inteligente, Reencuentro y Montevideo).
- En cumplimiento a la Resolución 20203040011245 del 20 de agosto de 2020, la cual define los criterios técnicos de seguridad vial para la instalación y operación de los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros dispositivos tecnológicos para la detección de posibles infracciones de tráfico (SAST) en las vías públicas, así como en la Resolución 181 de 2020, que adopta la metodología empleada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se presta apoyo a la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte-SDM para los numerales 3.3.5 "Características de la zona" y 3.3.7 "Características de la infraestructura" de la metodología mencionada para evaluar las solicitudes presentadas por las autoridades de tránsito con respecto al cumplimiento de los criterios de seguridad vial establecidos.
- Se ha contado con apoyo permanente de las diferentes Subdirecciones de la Dirección de Planeación de Movilidad, la Dirección de Inteligencia para la Movilidad (DIM) y de la Subdirección de Semaforización (SEMA) en la elaboración de conceptos de proyectos integrales como la formulación de Planes Parciales o proyectos estratégicos de ciudad. Aún cuando los tiempos de revisión y la disponibilidad de personal de las otras dependencias no coinciden, se ha logrado su efectivo aporte con la oportuna gestión.

Retos

- Estudios de Movilidad de Instrumentos de Planeación: entre los retos asumidos en la Subdirección, está la modificación de la Resolución 132490 de 2023, donde se precisa el alcance de estudios de movilidad para la formulación de los nuevos instrumentos de planeación definidos en el Decreto 555 de 2021 a partir de la actualización de su reglamentación (Unidades Funcionales en las Actuaciones Estratégicas, Áreas de Integración Multimodal - AIM y Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible - PRUMS), además de aclarar el alcance de las acciones de mitigación que aplican a los Patios Zonales Transitorios y otros componentes de infraestructura de soporte a la operación del transporte público, y actualizar anexos para definir rangos de exigencia de acciones de mitigación de movilidad para usos residenciales acorde con las mesas de trabajo adelantadas con SDP y Camacol, así como el seguimiento en la Subcomisión de Vigilancia y Control a la estrategia de racionalización de trámites del Concejo de Bogotá, entre otros aspectos que han presentado retos en la redacción del proyecto de resolución.
- Estudios de Tránsito de Instrumentos de Malla Vial: en ocasiones los consultores radican información incompleta, lo cual conlleva a emitir oficio de observaciones para que el estudio de tránsito se ajuste en una nueva versión. Como solución se mantiene permanente comunicación por correo electrónico para que los consultores de estudios de tránsito subsanen información para dar respuesta a los requerimientos y se programan mesas de trabajo para subsanar temas que requieren participación de otras entidades con el fin de agilizar la respuesta.
- La armonización entre los diferentes proyectos que se están desarrollando de forma simultánea en la ciudad representa un reto, dada la incertidumbre en las temporalidades definidas por las entidades administrativas.
- La falta de socialización oportuna por parte del componente social de algunos proyectos, tanto en etapa de estudios y diseños como en fase de construcción, genera retos para la ejecución, toda vez que una vez aprobado el estudio es complejo realizar ajustes que satisfagan las solicitudes de la comunidad.
- Gestión del Espacio Público para la Movilidad: se ha identificado que las fechas de reporte de intervenciones por parte de los enlaces designados por cada entidad en ocasiones exceden el plazo máximo para el reporte de información que se establece en cada correo de solicitud. Esta situación

se presenta ya que dentro de las entidades existen áreas que manejan información específica que tarda en ser consolidada y, por ende, reportada. También se ha identificado la ausencia de entidades en mesas, por lo que se requiere definir una manera efectiva para que todos los enlaces participen o si se necesita replantear las áreas que participan.

Próximos pasos

- Estudios de Movilidad de Instrumentos de Planeación: en cumplimiento de la agenda regulatoria, se publicó el proyecto de acto administrativo de la modificación de la Resolución 132490 del 2023, en proceso de revisión para su adopción.
 - Se prioriza la revisión del Estudio de Transporte y Tránsito para la APP Centro Deportivo y Cultural El Campín, a través de mesas de trabajo interinstitucionales y con aportes de las diferentes dependencias de la SDM.
 - Se prioriza la revisión de los Estudios de Demanda y Atención de Usuarios y Acciones de Mitigación de los proyectos de intervenciones en parques y espacios públicos, en las áreas priorizadas por la Secretaría del Hábitat, en el Proyecto Integral de Revitalización en el ámbito del Cable Aéreo Potosí.
 - Es prioritario revisar y emitir concepto sobre los planes parciales en Lagos de Torca remitidos por la Secretaría Distrital de Planeación así como la emisión de conceptos.
 - Estudios de Tránsito de proyectos de Malla Vial: finalización proceso de actualización Concepto Técnico SI-CT-003-2026, titulado "ACTUALIZACIÓN DEL CONCEPTO TÉCNICO SI-CT-002-2023 LINEAMIENTOS PARA GESTIONAR LOS ESTUDIOS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE (ETT) DE INSTRUMENTOS DE MALLA VIAL", a partir de las definiciones de la actualización del Manual de Planeación y Diseño.
 - Finalización de apoyo en el documento de actualización de tasas de crecimiento de modos no motorizados y motorizados para el desarrollo de los ETT de la ciudad.
 - Finalización elaboración de Instructivo Presentación de Modelos de Microsimulación como soporte a los Estudios de Tránsito a los Proyectos de Instrumentos de Malla Vial.
 - Continuar con la estandarización de la estructura de los diferentes conceptos emitidos (Aprobación Metodología, y ETT, Control de Cambios, DTS, Visitas de campo, etc.)
 - Seguimiento a los proyectos con ETT aprobados durante la administración 2024 - 2027, que inicien y/o se encuentren en etapa de construcción.
- Gestión del espacio Público para la Movilidad
 - Una vez adoptada mediante resolución la "Metodología de viabilidad técnica y priorización para el reemplazo de puentes peatonales por pasos peatonales a nivel", dentro de los tres (3) meses siguientes se elaborará el proyecto de reemplazo para que sea ejecutado por el IDU, de acuerdo con el resultado del desarrollo de la metodología en los puntos priorizados.
 - Adelantar mesas de trabajo con la SDA y la OSV (entre otras), en aras de revisar en conjunto aquellos proyectos a implementar que confluyen tanto en el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial como en dar cumplimiento a lo enunciado en el Decreto 555 de 2021, entre otros en el artículo 3, numeral 11 Política de Reverdecimiento.
 - Generar espacios de articulación interinstitucional con las empresas de servicios públicos que intervienen en el espacio público para la movilidad con el fin de optimizar los procesos de consulta.
 - Unificar la priorización de intervenciones del espacio público peatonal y de infraestructura ciclista con el IDU, la UAERMV y los FDL en puntos identificados con mayor necesidad en el marco de la estrategia peatonal en construcción.
 - Continuar con el seguimiento y control del CAMEP 2022-063 en el marco de las competencias asignadas a la supervisión desde el componente de infraestructura, en especial, al plan de conservación vial y espacio público.

4.2.4.1.7. Auditorías de Seguridad Vial

En cumplimiento a las actividades propias de Auditorías en Seguridad Vial que se encuentran dentro de las metas establecidas en el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023 - 2032, la Subdirección de Infraestructura realizó las siguientes ASV:

- 2025 - ASV Av. Las Villas desde AC 153 hasta AC 170 incluye intersecciones SI 202522415830261
- 2025 - ASV Puente Río Fucha SI 202522416545651
- 2026 - ASV AV Bolivia entre AC 72 Y AC 80

4.2.4.1.8. Estacionamiento en Vía

- Se atendieron 409 peticiones del sistema a través de Orfeo y se gestionaron 73 atenciones por medio del Sistema Distrital de Quejas y Soluciones (SDQS) referentes al componente de estacionamiento en vía (EEV).
- Se brindó apoyo a diversas dependencias de la Secretaría, atendiendo 771 solicitudes relacionadas con el estacionamiento en vía.
- Dentro del proyecto de Zonas de Parqueo Pago - ZPP, se analizaron 134 tramos viales, a solicitud de la Terminal de Transporte S.A. (TTSA) para su habilitación dentro del proyecto de ZPP, de estos, se aprobaron 7 tramos para el estacionamiento y 82 tramos de manera condicional para un total de 534 cupos estimados.
- Para el 2026 salió el primer documento técnico SI- DTS- 002- 2026 (Embajada República de Paraguay), en atención al procedimiento PM01- PR14 “Procedimiento para la atención de solicitudes de autorización de zonas de parqueo para embajadas y misiones consulares”. Actualmente, el proceso se encuentra en espera de implementación y operación.

Retos

- El principal reto en la autorización de zonas de parqueo para misiones diplomáticas y consulares, se generó por la falta de información completa por parte de las embajadas. Se solicitó al Ministerio de Relaciones Exteriores y la Consejería de Relaciones Internacionales detalles sobre las condiciones de los cupos disponibles, si hay cobros y la ubicación de los cupos ofrecidos a la Embajada de Colombia. Aún se continúa con la gestión de estos casos.
- En el marco de la habilitación de los segmentos viales potenciales para el proyecto Zonas de Parqueo Pago (ZPP), y en cumplimiento del contrato interadministrativo 2470-2021, se pueden presentar en algunas ocasiones dificultades para la armonización con otros proyectos, equipamientos, usos del suelo y condiciones urbanísticas, en especial en espacios con morfología semejante a bahías, así como en la consolidación de su naturaleza urbanística acorde con el aprovechamiento económico enmarcado en el Decreto 670 de 2025 (anterior Decreto 315 de 2024).

Próximos pasos

- La habilitación en el marco del Convenio Interadministrativo 2470-2021 para las Zonas de Parqueo Pago está en proceso de revisión para aprobar nuevas zonas de intervención del proyecto. Una vez aprobadas, se procederá a validar la viabilidad del estacionamiento según el marco normativo y técnico, considerando los segmentos viales solicitados por la Terminal de Transportes S.A. (TTSA).
- Se están desarrollando los documentos técnicos de soporte (DTS) en el marco de la Resolución 95913 de 2024. Esto se hace para cumplir con la resolución y el procedimiento adoptado, aplicable a las solicitudes de autorización de estacionamiento en vía gratuito y exclusivo para vehículos con placas diplomáticas de embajadas o misiones consulares acreditadas en Colombia, en cumplimiento con el principio de reciprocidad.
- Diseño, Accesibilidad, Seguridad Vial y Análisis Urbano: en cumplimiento de la agenda regulatoria, se tiene programado adoptar el acto administrativo de la Derogatoria de la Resolución 483 del 2019 y la nueva Resolución que adopte el Protocolo para Nuevos Corredores de Transporte Público en el segundo semestre del 2026.
- Dar continuidad en el acompañamiento al IDU en las visitas a proyectos, con el fin de verificar las condiciones de accesibilidad de infraestructura previo a la entrega del espacio público.

4.2.5 Proyectos Estratégicos de Transporte Privado

4.2.5.1. Optimización de la circulación de vehículos particulares

Dependencia líder: Subdirección de Transporte Privado

4.2.5.1.1. Medida de restricción de la circulación ‘Pico y Placa’ para vehículos particulares

- La normatividad vigente para la restricción a la circulación de automotores de servicio particular denominada “Pico y Placa” proviene del Decreto Distrital 003 de 2023 y se encuentra compilado en Decreto Único del Sector Movilidad 652 de 2025, el cual habilita que los vehículos de servicio particular puedan circular en el horario comprendido entre las 6:00 y las 21:00 horas de los días hábiles, de acuerdo con el último dígito numérico de su matrícula nacional.

Logros

- Durante el periodo de fin de año 2025-2026, se levantó la restricción los días 26 de diciembre de 2025 y 2 de enero de 2026, fundamentado en el Documento Técnico de Soporte STPRI-DTS-001-2025 “MEDIDA DE RESTRICCIÓN DE LA CIRCULACIÓN PARA EL PERIODO DE FIN DE AÑO 2025-2026 Y AJUSTES AL ESQUEMA DE RESTRICCIÓN”, con el fin de mejorar las condiciones de movilidad y promover la equidad entre los ciudadanos en las épocas de fin de año y año nuevo.
- Se gestionó y publicó un nuevo mapa interactivo de límites de Pico y Placa y Pico y Placa Regional. Este nuevo visor se encuentra disponible para la consulta ciudadana en el portal web de la Secretaría de Movilidad, permitiendo visualizar claramente el perímetro de restricción y los corredores sobre los que aplica el Pico y placa Regional.
- Se realizaron jornadas de actualización de las secciones de Preguntas Frecuentes y el banner de información en el portal web, corrigiendo datos de trazabilidad normativa y enlaces a mapas de aplicación de la restricción.
- Se realizaron los análisis técnicos para evaluar la oportunidad de implementar diferentes ajustes al esquema vigente, como rotación, restricción en días sábados para vehículos matriculados fuera, incorporación de motocicletas en esquemas de gestión de la demanda, los cuales alimentarán la toma de decisión acerca de la evolución de los esquemas de gestión de demanda en la ciudad.

Próximos pasos

- Avanzar en la formulación e implementación de políticas de gestión de la demanda de acuerdo con la orientación del PMSS y la PCBE, vinculando nuevas tipologías vehiculares y nuevos esquemas, en articulación con el desarrollo de la oferta de transporte sostenible en la ciudad.

4.2.5.1.2. Pico y Placa Regional

Logros

- En el seguimiento y monitoreo a la implementación de la medida reglamentada en el Decreto Único del Sector Movilidad 652 de 2025, se ha encontrado mejoras en los tiempos de ingreso a la ciudad, mostrando que la medida aporta a gestionar el ingreso escalonado de los vehículos.
- Se hizo un análisis comparativo de congestión y velocidades en el corredor de Soacha para evaluar la conveniencia de restringir la circulación en domingos por franjas horarias.

Próximos pasos

- Seguir implementando y monitoreando el esquema actual de Pico y Placa Regional.
- Analizar la conveniencia y viabilidad de realizar ajustes a la medida, como rotación u organización de flujos los domingos.

4.2.5.1.3. Pico y Placa Solidario

- El Permiso de Acceso a Áreas con Restricción Vehicular o Pico y Placa Solidario es una medida de gestión de la demanda destinada a vehículos particulares para que los ciudadanos puedan circular

en su vehículo durante los días de restricción vehicular a cambio de una contraprestación económica para compensar las externalidades negativas generadas. Dicha contraprestación es destinada al sostenimiento del Sistema Integrado de Transporte Público SITP a través del Fondo de Estabilización Tarifaria - FET.

- Se rige por el Decreto Distrital 652 de 2025 reglamentado por la Resolución 83464 de 2021, y la Resolución 120963 de 2026 que actualiza el valor del precio público para 2026.
- Actualmente, la medida ofrece la posibilidad de adquirir permisos con una duración de un día, un mes o un semestre. El valor del permiso consiste en un esquema tarifario diferencial incluyendo 3 factores: ambiental, avalúo y municipio de registro. La combinación de la duración del permiso y los factores mencionados resulta en una tarifa diferencial dependiendo de las condiciones del vehículo y las necesidades de la persona que busca adquirir el permiso.

Logros

- Se consolida una plataforma tecnológica operativa en el entorno de servicios integrales FENIX.
- Durante 2025 el recaudo de PyPS ascendió a los \$486.352.260.900 pesos, el correspondió a \$292.463.646.500 por permisos de duración de un día, \$82.332.403.400 por permisos de duración de un mes, y \$111.556.211.000 de permisos de duración de un semestre. Dicho recaudo representó alrededor del 15% del FET para la vigencia 2025.
- Se consolidó una metodología para la estimación de recaudo basada en un modelo econométrico que utiliza cantidades demandadas.
- Se implementó el procedimiento PM01-PR17 para definir las acciones que debe adelantar la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) en el marco de la implementación y gestión del Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular – PEAARV –, incluyendo, entre otras, la atención de las PQRSD relacionadas con la política pública, la adquisición, reposición, pago y/o anulación del permiso, así como las actividades derivadas de dicha atención, de conformidad con las condiciones de uso establecidas en la plataforma tecnológica, la normatividad vigente y las competencias específicas de cada dependencia.
- Se realizó el DTS STPRI-DTS-002-2026 “ANÁLISIS DE LA MEDIDA DEL PERMISO ESPECIAL DE ACCESO A ÁREA DE RESTRICCIÓN VEHICULAR (PEAARV)” en el cual se hace un análisis detallado de la evolución de la medida, impactos, recaudo, y se sustenta el incremento del factor multiplicador asociado al municipio de matrícula del vehículo en un 25%, y se expidió la resolución 120963 de 2026 el 29 de enero de 2026.
- Se elaboró el requerimiento tecnológico para incorporar funcionalidades en la plataforma para escenarios de ajustes de la medida y generación de descuentos en la plataforma.
- Se implementó un sistema de analítica de datos para la plataforma de Pico y Placa Solidario. Este sistema de analítica se conforma por tableros en un dashboard de Power Bi. Dicho tablero permite el seguimiento, reporte y análisis del comportamiento de la demanda y el recaudo de Pico y Placa Solidario.

Retos

- La fuente de Pico y Placa Solidario se encuentra en una etapa madura, 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.
- La plataforma tecnológica se encuentra inmersa en un desarrollo tecnológico para actualizar los servicios .NET y Angular. Esto limita la posibilidad de modificar o incluir funcionalidades. En este caso una vez finalizado el desarrollo tecnológico para escenarios de ajustes y descuentos, la plataforma no puede modificarse hasta abril de 2027.
- En cuanto a alertas, se debe monitorear continuamente el funcionamiento del sistema con el fin de generar alertas tempranas y tomar acciones oportunas en pro de garantizar un servicio de calidad

y, en situaciones en que el servicio se vea afectado por agentes externos, mitigar impactos negativos que puedan afectar a la ciudadanía.

Próximos pasos

- Continuar con la formulación y desarrollo de funcionalidades en la plataforma de Pico y Placa Solidario. Ya se tiene identificada una hoja de ruta crítica que incorpora ajustes y desarrollos que se articulan con la evolución de la medida de restricción y con la medida de Pico y Placa Solidario.
- Formular una política tarifaria para nuevas tipologías vehiculares.
- Incorporar nuevos tableros al dashboard de Pico y Placa Solidario orientados al análisis de información de registro que consignan los usuarios de la plataforma, así como las interacciones de esta con la demanda y recaudo como potenciales determinantes.

4.2.5.1.4. Día sin carro y sin moto

- El Día sin carro y sin moto se celebra en Bogotá en cumplimiento del Decreto Distrital 1098 del 2000. Con el paso de los años se han hecho actualizaciones a la medida que correspondan a las necesidades de la ciudad, tales como ampliación del horario, restricción de circulación a otros tipos de vehículos y la aplicación de excepciones para la operación de actividades imprescindibles para la población bogotana. La más reciente jornada se dio el pasado 05 de febrero (de 2026), en aplicación a los artículos 238, 239 y 240 del Decreto Único del Sector Movilidad.

Logros

- Se lograron más de 10 millones de viajes en modos sostenibles.
- Se realizó el foro de movilidad sostenible en colaboración con C40 Cities con el apoyo del programa de implementación de la Acción Climática (UCAP - CAI) y el financiamiento del Gobierno de Reino Unido.
- Se realizó una caravana en conmemoración también del día de la movilidad sostenible del mes de febrero.
- Elaboración y publicación del [informe de seguimiento de la jornada de día sin carro y sin moto 2026](#).

Retos

- Cambios de personal de las entidades para las mesas intersectoriales y disponibilidad de recursos para los operativos de monitoreo y captación de datos en vía, tanto en días típicos como en el mismo día de la implementación de la medida.
- Fortalecer la articulación interinstitucional con la fuerza pública para el acompañamiento durante la jornada de la misma en puntos estratégicos de la ciudad donde por temas de orden público se requiera.
- Lograr articulación con los municipios cercanos para que la jornada se realice en el mismo horario, con las mismas restricciones y las mismas excepciones a la medida, para mitigar riesgos, principalmente en términos de seguridad vial, a la hora de comenzar o finalizar la medida.

Próximos pasos

- Articulación interinstitucional de entidades distritales para la realización de acciones de impacto durante la próxima jornada (04 de febrero de 2027).
- Coordinar con OAC y otras entidades distritales el diseño oportuno de una agenda de actividades culturales, de impacto social y de desarrollo económico para la realización de la jornada en febrero de 2027.

4.2.5.1.5. Movilidad Compartida

- La ciudad debe seguir trabajando por fortalecer la cultura de uso eficiente del vehículo particular, incentivando estrategias como el *carro compartido* que ayudan a aumentar el nivel de ocupación

de los vehículos particulares, que actualmente se estima en 1,4⁴ personas por vehículo. En el marco de la promoción de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible (PIMS), la SDM continúa acompañando a entidades públicas, empresas privadas y universidades mediante asesorías dentro de las cuales se da a conocer el carro compartido como una de las estrategias que es importante implementar para lograr reducir la huella de carbono de la movilidad de trabajadoras/es y estudiantes.

Logros

- En el marco de la realización de los Reconocimientos de las Redes Empresariales 2025, evento celebrado el 17 de octubre con una asistencia de 179 personas que buscó reconocer las mejores prácticas de promoción de la movilidad sostenible y eficiente, la Red Muévete Mejor convocó a concurso a empresas, entidades y universidades para otorgar el Sello Oro a “Mejor programa de promoción del carro compartido”. Se postularon a esta categoría 6 organizaciones y resultaron ganadoras las empresas Telefónica Movistar y Fiduciaria de Occidente.
- El 18 de junio de 2026 la Red Muévete Mejor realizó el lanzamiento de los criterios mediante los cuales van a ser evaluadas las postulaciones para concursar a los Sellos Oro a “Mejor programa de promoción del carro compartido”, para el evento anual de Reconocimientos que se tiene planeado realizar el 6 de noviembre de 2026.
- Se presentó una propuesta de indicador y de su respectivo reporte, con el fin de posibilitar el seguimiento del Proyecto de Movilidad Compartida en un contexto donde el indicador original de la ficha técnica perdió vigencia debido a que cesó la existencia del “Permiso por alta ocupación” que permitía a los vehículos con 3 ocupantes o más (incluido el conductor) de ser exceptuados del Pico y Placa.
- Se avanzó en la realización de consultas con áreas de la SDM, así como con empresas privadas y entidades distritales, para evaluar la viabilidad de implementar una plataforma de carro compartido para las entidades públicas distritales.
- Se elaboró una pieza de comunicación que se divulgó entre las organizaciones de la Red Muévete Mejor, acerca de la ocupación de espacio de los carros, comparada con otros medios de transporte, esto con el fin de sensibilizar acerca de uno de los impactos del uso del carro y por qué se debe buscar su utilización eficiente mediante el carro compartido.

Retos

- La exploración de una propuesta de implementación de un programa de carro compartido para las entidades públicas distritales que incluya una herramienta tecnológica, permitió conocer las condiciones que serían necesarias para su implementación sostenible en el tiempo. A partir de la información recabada se pudo establecer la necesidad de contar con un presupuesto y un equipo de trabajo que por el momento excede las posibilidades actuales, sin embargo, la información se mantendrá para su posible implementación a futuro.

Próximos pasos

- Realizar un video que mostrará experiencias de organizaciones públicas y privadas que ya promueven el carro compartido, con el fin de visibilizar metodologías que animen a otras organizaciones a adoptar esta estrategia. Con corte a junio de 2026, ya se avanzó en la convocatoria y a partir de los datos aportados por las organizaciones, se está elaborando el guion del video.
- Crear, de la mano de las organizaciones de la Red Muévete Mejor, herramientas gráficas para divulgación en medios digitales, que apoyen con información acerca de cómo se puede implementar un programa de carro compartido y cuáles son sus beneficios, esto con el fin de llegar a un público amplio y motivar la adopción de esta estrategia de movilidad sostenible.

⁴ Estimación realizada a partir de observaciones de la tasa de ocupación vehicular en las Intersecciones Maestras en Bogotá, SDM (2023)

4.2.5.1.6. Cobros por externalidades

Dependencia líder: Subdirección de Transporte Privado

- En el contexto de la aprobación del Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027 “Bogotá Camina Segura” (Acuerdo 927 de 2024), en especial del artículo 189, y de la apertura de frentes de obras en el borde oriental (especialmente asociados con la ejecución de la Primera Línea del Metro de Bogotá), la Administración avanzó en la realización de un estudio sobre medidas de gestión de la demanda asociadas con cobros por externalidades en zonas de alta congestión o contaminación.

Logro

- Se desarrolló el estudio de cooperación con el Banco Mundial que consolidó una propuesta técnica, tecnológica y financiera que soporte la transición del esquema de Pico y Placa Solidario a un cobro por externalidades en una zona de alta congestión vehicular que permita la reducción de la congestión, consiguiendo de forma simultánea objetivos secundarios como el incremento del uso de modos sostenibles, la reducción de las emisiones contaminantes, la mejora en la seguridad vial, la generación de recursos provenientes de fuentes adicionales para el sostenimiento del SITP y el incremento de la equidad entre los usuarios del transporte público y el vehículo particular.
- Se estructuró la propuesta técnica del esquema, incluyendo tipologías vehiculares restringidas, tarifas, hoja de ruta, costeo y análisis de su viabilidad financiera, así como herramientas de análisis para la evaluación técnica de medidas de gestión de la demanda de transporte: i) una calculadora de externalidades que corresponde a una herramienta de costo beneficio para dimensionar el impacto de medidas de gestión de la demanda desde tres externalidades: congestión, siniestralidad, y emisiones ambientales, ii) un modelo financiero de viabilidad que permite indagar para distintos esquemas de gestión de la demanda su viabilidad financiera, y iii) una metodología de priorización y evaluación de escenarios de gestión de la demanda de transporte para diseños de esquemas de restricción.
- Además se desarrolló en la SDM una metodología de modelación de transporte para la evaluación de escenarios de esquemas de restricción de zonas de cobros.
- La SDM aplicó y ganó con el proyecto de cobros por externalidades el programa ODA challenge 2025. Este programa del gobierno metropolitano de Seúl (Seoul Metropolitan Government - SMG) ofrece asistencia técnica a proyectos en diversos campos de la política pública a ciudades alrededor del mundo. Bajo este programa la SDM actualmente desarrolla una consultoría que profundiza en los aspectos tecnológicos y operacionales de un esquema de cobros por externalidades para Bogotá, así como en articular una visión de mediano y largo plazo a la evolución de su esquema de restricción y de cobro por externalidades hacia un cobro por uso.

Retos

- La transición de un esquema de restricción como el Pico y Placa a una política de cobros que permita que los usuarios del vehículo internalicen y compensen de manera más directa sus externalidades negativas atraviesa una serie de complejidades, partiendo de la estructura jurídica vigente a nivel nacional y distrital, la necesidad de inversiones en sistemas tecnológicos para la fiscalización y control de la medida, además de la generación de espacios de concertación y participación ciudadana, para que las personas comprendan y respalden la medida.

Próximos pasos

- Finalizar la consultoría del ODA Challenge con el gobierno metropolitano de Seúl.
- A partir de los resultados del estudio de cooperación con el Banco Mundial y el ODA Challenge, consolidar una hoja de ruta institucional frente a la implementación de una zona de cobros por externalidades como primer paso para la evolución de la medida de pico y placa solidario, y de la restricción de pico y placa hacia una medida de gestión de la demanda orientada a la tarificación del uso del vehículo, y su hoja de ruta a mediano y largo plazo de la medida de pico y placa y de pico y placa solidario.

4.2.5.2 Política de estacionamiento

Dependencia líder: Subdirección de Transporte Privado

La gestión del estacionamiento reviste importancia dado el gran potencial de influenciar en las actividades urbanas y el funcionamiento del sistema de transporte y movilidad de la ciudad, como también, al ser un instrumento para administrar la demanda de transporte y ordenar el uso de la infraestructura en vía pública.

4.2.5.2.1. Zonas de Parqueo Pago

Dependencia líder: Dirección de Planeación de la Movilidad

- La SDM, con fundamento en el Decreto Distrital 379 de 2021, autorizó a la Terminal de Transporte S.A., para ejecutar la administración, operación y explotación del Servicio de Estacionamiento en Vía en las áreas de implementación y segmentos viales autorizados y obtener el pago de la tasa definida por el Concejo Distrital de conformidad con el artículo 28 de la Ley 105 de 1993 y el artículo 4 del Acuerdo Distrital 695 de 2017.
- Generalidades del contrato
 - Tipo de contrato: contrato interadministrativo.
 - Número de contrato: 2021-2470.
 - Fecha de inicio: 25 de octubre de 2021.
 - Fecha de terminación: 24 de octubre de 2031.
 - Valor del contrato: es indeterminado pero determinable, con base en la retribución económica que recibirá la Terminal por el desarrollo del Contrato. Adicionalmente, este Contrato no genera un compromiso presupuestal para ninguna de las partes.
 - Contratista: Terminal de Transporte S.A.
 - Entidad contratante: Secretaría Distrital de Movilidad.
 - Estado del contrato: En ejecución.

Ilustración 3. Proyecto Zonas de Parqueo Pago



Fuente: Elaboración propia

Marco normativo del contrato

- Acuerdo Distrital 695 de 2017 “Por medio del cual se autoriza a la Administración Distrital el cobro de la tasa por el Derecho de estacionamiento sobre las vías públicas y se dictan otras
- Acuerdo Distrital 927 de 2024 (artículos 137 y 181) modifica el artículo 4 del Acuerdo 695 de 2017, relativo al sistema y método para determinar el cobro por el derecho de parqueo en vías públicas.

- Decreto Distrital 379 de 2021 *“Por medio del cual se modifica y se adiciona el Decreto Distrital 519 de 2019”*, el estacionamiento en vía se estableció como una operación pública realizada a través de una entidad pública distrital del sector descentralizado.
- Contrato interadministrativo 2470-2021, que autorizó por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad a la Terminal de Transporte S.A. para ejecutar la implementación, administración, operación, explotación y control de la Operación Pública del Servicio de Estacionamiento en Vía.
- Decreto Distrital 027 de 2026 que define los rangos de las tarifas por minuto a pagar por cajón de estacionamiento en vía pública y Resolución 273265 de 2026 que actualiza la tarifa del estacionamiento en vía por segmento vial.

Logros

- **Consolidación del proyecto como un modelo financieramente autosostenible:** El principal logro de la vigencia es que las Zonas de Parqueo Pago alcanzaron el punto de equilibrio financiero, recuperaron la inversión inicial realizada por la Terminal de Transporte S.A. (aproximadamente \$7.730 millones), efectuaron la primera transferencia de \$1.000 millones al Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) y proyectan transferencias cercanas a \$2.587 millones para la vigencia, consolidándose como una fuente complementaria de financiación de la movilidad de Bogotá.
- **Modernización y fortalecimiento del modelo operativo:** La implementación del nuevo modelo operativo desde diciembre de 2025 permitió optimizar la distribución del personal, fortalecer la estrategia de control mediante cepos, incrementar la recuperación por evasión, aumentar el número de usuarios activos y consolidar el uso de medios digitales de pago, mejorando la eficiencia general del sistema.
- **Evolución tecnológica en medios de pago y ampliación de servicios al usuario:** El proyecto evolucionó de un esquema de regulación del estacionamiento a una plataforma de servicios, mediante alianzas estratégicas con GoPass, Flypass, la billetera digital ZPP, así como la integración con Mapas Bogotá para facilitar el acceso público a la información del sistema.
- **Consolidación del proyecto como política pública de movilidad:** Además de continuar la expansión territorial con más de 10.221 cupos implementados, el proyecto inició una evaluación integral liderada por la Secretaría Distrital de Planeación, fortaleció las estrategias de cultura ciudadana y consolidó mecanismos de seguimiento técnico y mejora continua, posicionando las ZPP como una política pública madura y basada en evidencia.

Retos:

- **Cumplir la meta de expansión de 3.000 nuevos cupos durante 2026:** Aunque el proyecto alcanzó 10.221 cupos implementados, al corte del informe únicamente se habían incorporado 169 nuevos cupos de la meta anual de 3.000, por lo que el principal reto consiste en acelerar la implementación de nuevos corredores y localidades, superando las barreras sociales, técnicas y administrativas identificadas.
- **Incrementar el uso efectivo de las Zonas de Parqueo Pago y reducir el mal parqueo:** Persisten comportamientos de evasión del pago y ocupación indebida del espacio público en zonas aledañas a las ZPP, lo que hace necesario fortalecer las estrategias de control, cultura ciudadana, pedagogía, coordinación con las autoridades de tránsito y utilización de herramientas tecnológicas para mejorar el cumplimiento voluntario.
- **Culminar los procesos estratégicos contractuales actualmente en curso:** Es prioritario concluir la expedición del decreto de tarifa para lugares de culto, finalizar el trámite de la Modificación No. 2 al contrato con la Terminal de Transporte S.A. para lograr la implementación del acuerdo comercial con Bold para pagos con datáfonos así como la implementación de seguros con Mundial de Seguros y Marsh para el aseguramiento voluntario de vehículos y culminar la evaluación integral liderada por la Secretaría Distrital de Planeación, instrumentos que permitirán consolidar la siguiente fase de evolución del proyecto.
- **Culminar procesos normativos:** expedición, publicación y entrada en vigencia del decreto de tarifa para lugares de culto.
- **Continuar la transformación digital del sistema:** Aunque el 64% de las transacciones ya se realizan por medios electrónicos, el reto consiste en seguir incrementando este porcentaje mediante la

entrada en operación de los datáfonos Bold, la consolidación de las alianzas tecnológicas y el fortalecimiento de la interoperabilidad de los canales de pago.

Próximos pasos

- Implementar y entrar en operación en el sector “La felicidad”.
- Expedición, publicación y entrada en vigencia del decreto de tarifa para lugares de culto.
- Suscribir la Modificación No. 2 al contrato con la Terminal de Transporte S.A.

4.2.5.2.3. Registro Distrital de Estacionamiento

Dependencia líder: Subdirección de Transporte Privado

- El Registro Distrital de Estacionamientos (RDE) es el sistema de información del Sistema Inteligente de Estacionamientos –SIE, que comprende el conjunto de elementos tecnológicos para centralizar y estandarizar la información asociada a su oferta y demanda, de acuerdo con lo establecido en el artículo 186 del Decreto Distrital 652 de 2025. Igualmente, es la principal herramienta de plataforma de información central del SIE, donde está incluido el estacionamiento fuera de vía, Valet Parking y estacionamiento en vía, permitiendo mejorar los procesos de control, brinda información al ciudadano de localización, tarifas, cupos, entre otros.
<https://registrodistritalestacionamientos.movilidadbogota.gov.co/#/inicio>

Logros

- Se avanzó en la actualización de la plataforma, en los módulos de Estacionamiento fuera de vía y de Estacionamiento en Vía (EEV) de Zona de Parqueo Pago, para una mayor usabilidad y optimización tecnológica. El desarrollo en curso permitirá incluir nuevas funcionalidades como modificar el formulario de registro, descargar el certificado de inscripción, entre otras.

Retos

- Mantener estable la plataforma RDE tras los procesos de actualización y consolidar su uso en los estacionamientos fuera de vía.
- Aunar esfuerzos junto con la SDG y con las Alcaldías Locales (responsables para estacionamientos fuera de vía) para consolidar estrategias de implementación, que permitan el óptimo registro de estacionamientos en la plataforma.

Próximos pasos

- Actualización de material de apoyo para comunicaciones y capacitaciones.
- Continuar con las capacitaciones junto con SDG y las Alcaldías Locales para el registro de los estacionamientos en la plataforma RDE.

4.2.5.2.4. Estacionamiento Fuera de Vía

Dependencia líder: Subdirección de Transporte Privado

Logros:

- Consolidación y seguimiento del régimen de libertad regulada para los estacionamientos de fuera de vía mediante el Decreto 027 de 2026 y que corresponde a cumplir con el *Artículo 142. Régimen tarifario de estacionamiento fuera de vía* en el Plan Distrital de Desarrollo.
- Levantamiento de la segunda encuesta de campo de servicios de estacionamiento en Bogotá para hacer seguimiento a las tarifas en el marco del régimen de libertad regulada implementado a partir de 2025.
- Implementación de una metodología de toma de información para estacionamientos fuera de vía.
- Análisis técnicos para soportar una propuesta de ajuste a las tarifas techo e inclusión de otras tipologías vehiculares como ciclomotores.
- Ajuste a los incentivos de los estacionamientos de fuera de vía en la implementación de servicios de cicloparqueo en Bogotá en el marco del régimen de libertad regulada.

- Articulación de la política tarifaria de estacionamiento de fuera de vía con la política tarifaria del estacionamiento en vía.

Retos

- La falta de avance normativo en cuanto a la reglamentación de la Ley 2486 de 2025 no ha permitido avanzar con la inclusión de nuevas tipologías vehiculares en la política tarifaria de estacionamiento de fuera de vía.
- Seguimiento y articulación entre la política tarifaria de estacionamiento de fuera de vía y en vía para alinear incentivos y con estos comportamientos al uso de uno u otro tipo de estacionamiento.

Próximos pasos

- Tercer levantamiento de información en campo de estacionamientos de fuera de vía, para identificar el impacto del Decreto 026 de 2026 en las tarifas a nivel de Bogotá. Así como para validar el impacto de los ajustes en incentivos del sello oro en la oferta de cicloparqueaderos.
- Formulación técnica y normativa para las tarifas de 2027.
- Revisión de la canasta de costos usada como insumo para la actualización del techo tarifario del régimen de libertad regulada.

4.2.5.2.5. Valet Parking

Dependencia líder: Subdirección de Transporte Privado

- La actividad de valet parking consiste en un servicio prestado por personas naturales o jurídicas que reciben vehículos en vía pública y los ubican en un estacionamiento y su aprovechamiento económico se encuentra reglamentado en el marco del Acuerdo Distrital 695 de 2017 *“Por medio del cual se autoriza a la Administración Distrital el cobro de la tasa por el Derecho de estacionamiento sobre las vías públicas y se dictan otras disposiciones”* y el Decreto Distrital 670 de 2025 *“Por medio del cual se expide el Decreto Único Distrital de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”*.

Logros

- La Resolución SDM 1563387 de 28 de julio de 2025⁵ introdujo un protocolo actualizado para esta actividad⁶⁷, con el propósito de regular las acciones que inciden en la movilidad, optimizar el control del tránsito y proteger el espacio público. Dentro de los cambios principales se destacan la implementación del pago bimestral por retribución, la definición de una temporalidad única de seis meses para las autorizaciones y la exigencia de señalización vertical avalada por el Ministerio de Transporte, entre otros aspectos técnicos.
- Se realizó el cobro de la retribución por el aprovechamiento económico de espacio público de los cajones autorizados para la actividad de valet parking en las localidades de Chapinero y Usaquén::

Table 14. Recaudo Retribución valet parking

Año	Recursos Espacio Público	Recursos SDM	Total recursos
2025	\$ 39.217.703	\$ 24.036.657	\$ 63.254.360
2026	\$ 21.506.182	\$ 9.216.935	\$ 30.723.117

Fuente: Subdirección Transporte Privado 2026

⁵Disponible para su consulta en: [Resolución 151742 de 2022 Secretaría Distrital de Movilidad](#)
⁶ Disponible para su consulta en: [Protocolo de aprovechamiento económico del espacio público de la actividad de valet parking en vía pública en modalidad de corto plazo.](#)
⁷ Disponible para su consulta en: [Circular externa No. 13 de 2023, expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad.](#)

- Conjuntamente, se ha trabajado en la socialización de las condiciones de la actividad con las alcaldías locales y se adelantaron treinta y nueve (39) operativos conjuntos en las localidades de Chapinero, Usaquén, Fontibón y Teusaquillo, con la subdirección de control de tránsito y transporte para garantizar una mejor organización en el control y acompañamiento de la actividad. Durante la vigencia 2025 se desarrolló un fortalecimiento de las actividades de control aumentando un 300% respecto a 2024.

Ilustración 4. Operativos en campo de control sobre la actividad con Alcaldías Locales y control 2025- 2026



Fuente: Elaboración propia. SDM, Subdirección de Transporte Privado.

- Se emitieron las actas de inicio para veinte (20) cajones de valet parking en la Localidad de Chapinero y Usaquén.
- Durante la vigencia 2026 se autorizaron diecinueve (19) cajones de valet parking mediante dos (2) actos administrativos:

Tabla 15 - Autorizaciones valet parking 2026

Acto Administrativo	Aprovechador	No Cajones	Duración
Resolución 671479 de 2026	VALE-T-ZONE S.A.S	18	6 meses
Resolución 690430 de 2026	Fernando Luis Raad Freiles	1	6 meses

Fuente: Subdirección de Transporte Privado - 2026

Retos

- Articular y proponer un control pecuniario a los operadores no autorizados de valet parking de parte de las autoridades competentes.
- Continuar fortaleciendo el control y pedagogía a los establecimientos de comercio que utilizan o contratan el servicio de valet parking.

Próximos pasos

- Promoción de la actividad y la inclusión de empresas no autorizadas en el pago y prestación del servicio.
- Mantener los controles y operativos de control, en coordinación con las Alcaldías Locales y con la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte.
- Expedir las actas de inicio de actividad de las autorización concedidas en el año 2026, una vez que la Dirección de Contratación apruebe las pólizas enviadas por los respectivos aprovechadores.

- Lanzamiento del Sello valet parking - servicio autorizado para los cajones autorizados.
- Implementación de la señal vertical autorizada por el Ministerio de Transporte

4.2.5.3. Promoción movilidad sostenible con entidades distritales públicas y empresas privadas

4.2.5.3.1. Planes Integrales de Movilidad Sostenible (PIMS)

Dependencia líder: Subdirección de Transporte Privado

- El Plan Integral de Movilidad Sostenible (PIMS) es un instrumento que le permite a las entidades públicas, empresas privadas e Instituciones de Educación Superior la gestión de estrategias orientadas a mitigar las externalidades negativas asociadas a la movilidad en medios de transporte motorizados en los viajes con motivo trabajo o estudio.
- Mediante el PIMS, las organizaciones pueden realizar un diagnóstico de la movilidad de sus trabajadoras/es o estudiantes, y a partir de los hallazgos, establecer un plan de acción orientado a evitar viajes, fomentar el cambio hacia formas más limpias y eficientes de viajar (caminar, usar la bicicleta, usar el transporte público) y mejorar la eficiencia (carro compartido, movilidad eléctrica). Al contar con indicadores como la huella de carbono, la huella de gasto energético, de tiempo, de costos, la partición modal, entre otros, las organizaciones pueden hacer un seguimiento a los cambios logrados gracias a la implementación de las estrategias de movilidad sostenible.

Logros

- Entre el 5 de mayo de 2025 y el 1 de julio de 2026, se han aprobado 30 PIMS y 49 organizaciones se encuentran en el proceso de presentación y/ o actualización. Teniendo en cuenta que la meta es aprobar 10 PIMS por año, el logro en 14 meses equivale al 258,6 %.
- Se brindó asesoría a 86 organizaciones (42 entidades públicas distritales, 28 empresas privadas, 10 entidades públicas nacionales y 6 universidades) acerca de cómo se construye, presenta e implementa el Plan Integral de Movilidad Sostenible PIMS y los servicios de la Red.

Retos

- Lograr que las entidades públicas distritales cuenten con un PIMS vigente y mantengan un contacto permanente con la Red e informen oportunamente sobre el cambio de líder o lideresa.
- Desarrollar herramientas tecnológicas que faciliten el cálculo de las huellas y el seguimiento de los indicadores.

Próximos pasos

- Continuar brindando asesorías a organizaciones públicas y privadas acerca de cómo se construye, actualiza e implementa el PIMS, orientando sobre estrategias para promover la movilidad sostenible en los viajes con motivo trabajo o estudio.
- Capacitar a la nueva persona que va a asumir la función de procesar los datos del PIMS y atender a las organizaciones en el paso a paso de presentación, radicación y aprobación del PIMS.
- Dar cumplimiento al Plan de Movilidad Sostenible y Segura y la Política Pública de Acción Climática, instrumentos en los cuales establecieron como metas hasta el 2050 aprobar mínimo 10 PIMS al año.
- Dar continuidad al proceso de promover la presentación y actualización del PIMS en entidades, empresas y universidades. Es importante aclarar que la Secretaría no tiene la competencia para generar sanciones u otra actuación administrativa para aquellas Entidades obligadas a presentar el PIMS, en este sentido, la Secretaría se encuentra sujeta a la voluntad en el cumplimiento del Decreto Distrital 037 de 2019 por parte de las entidades.
- Actualizar la Guía práctica para construir, presentar e implementar el PIMS.

4.2.5.3.2. Jornadas del Día de la Movilidad Sostenible

Dependencia líder: Subdirección de Transporte Privado

Logros

- Caravanas del Día de la Movilidad Sostenible: Los primeros jueves de cada mes, la Red Muévete Mejor organiza y realiza caravanas peatonales, en bicicleta o en transporte público, con el objetivo de apoyar a las entidades públicas en la promoción de la movilidad en medios de transporte limpios y eficientes en los viajes con motivo trabajo o estudio. A continuación se presentan fotografías de las caravanas realizadas entre mayo de 2025 y junio de 2026:

Ilustración 5: Fotos de las caravanas del Día de la Movilidad Sostenible (mayo 2025 a julio 2026).



Caravana en bicicleta en mayo 2025 con Secretaría Distrital de Movilidad



Caravana en bicicleta en junio 2025 con la Universidad Distrital Francisco José de Caldas



Caravana en bicicleta en julio 2025 con la Subred Integrada de Servicios de Salud Norte



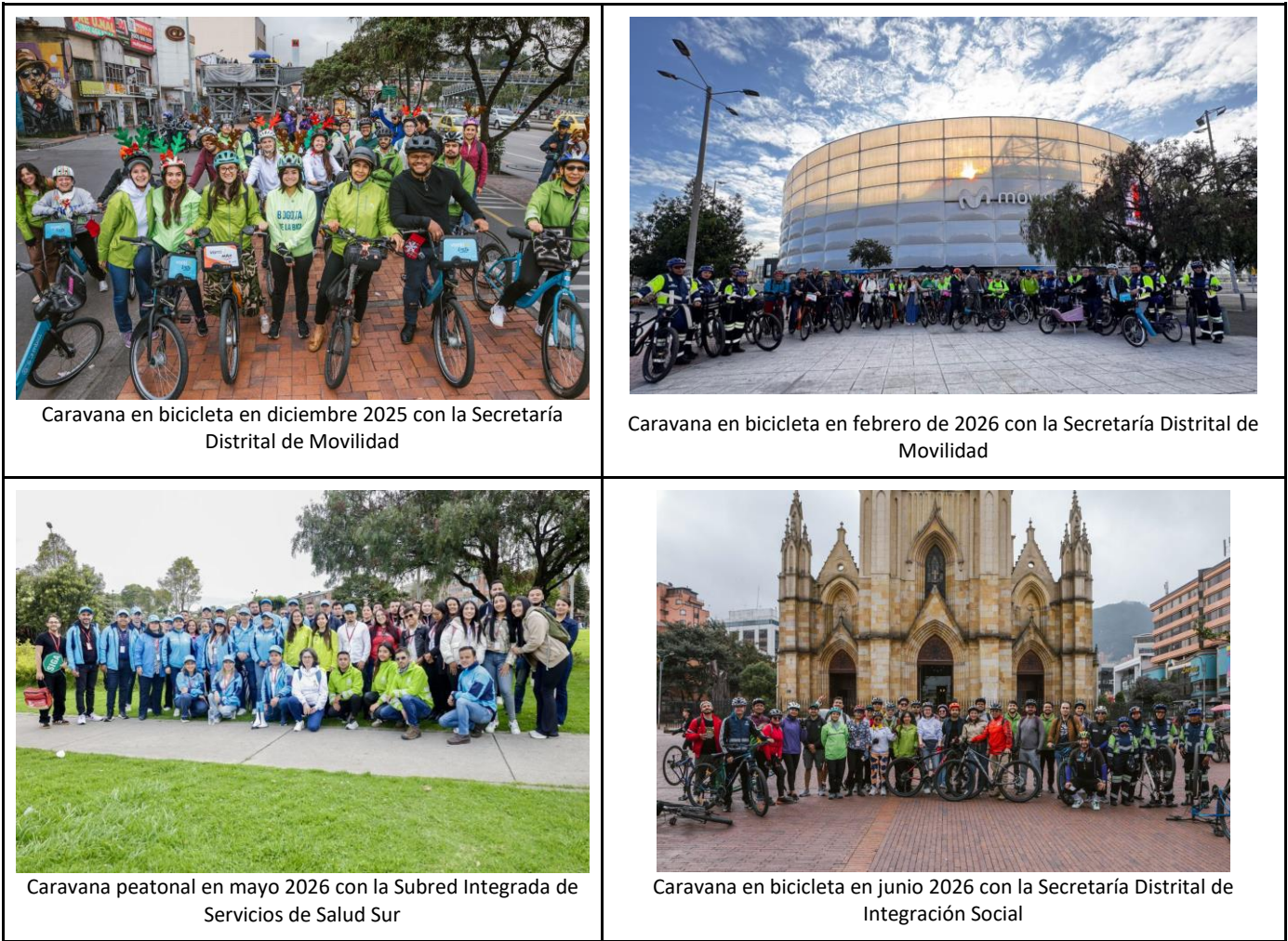
Caravana en bicicleta en septiembre 2025 con IDU y Terminal de Transporte



Caravana en transporte público en octubre 2025 con la Secretaría de Educación



Caravana peatonal en noviembre 2025 con la Secretaría Distrital de Integración Social



Fuente. SDM - STPRIV. Elaboración propia, 2026

- Se elaboraron piezas de comunicación mes a mes para facilitar en las organizaciones de la Red Muévete Mejor, la promoción de la movilidad sostenible. Las organizaciones recibieron piezas en formatos vertical y horizontal, así como archivos editables para que los adapten a sus necesidades de comunicación.

Ilustración 6. Muestras en miniatura de las piezas de comunicación para el DMS (mayo 2025 a julio 2026).



Fuente. SDM - STPRIV. Elaboración propia, 2026

Retos

- La diversidad de estrategias y solicitudes propias de cada entidad para motivar la participación de sus equipos y directivos, y la frecuencia mensual implica una gestión logística importante.

- Articular las caravanas con otros compromisos y obligaciones de agenda para asegurar la asistencia de la secretaria de movilidad.

Próximos pasos

- Revisar las necesidades logísticas y de equipos para asegurar la continuidad o la estrategia de caravanas en los Días de la Movilidad Sostenible, teniendo en cuenta la importante gestión que implican.

4.2.5.3.3 Redes empresariales

4.2.5.3.3.1. Red Muévete Mejor

Dependencia líder: Subdirección de Transporte Privado

Logros

- Entre mayo del 2025 y junio de 2026, la Red Muévete Mejor ha continuado desempeñando su labor de motivar a entidades, empresas y universidades para que construyan, presenten e implementen sus Planes Integrales de Movilidad Sostenible PIMS, sobrepasando la meta propuesta de PIMS aprobados (ver punto 4.2.5.3.1.). La manera en que lo ha logrado, ha sido a través de la realización de:
 - *Asesorías virtuales:* Se brindó asesoría a 86 organizaciones (42 entidades públicas distritales, 28 empresas privadas, 10 entidades públicas nacionales y 6 universidades) sobre conceptos de la movilidad sostenible, problemáticas e impactos de la movilidad en Bogotá, los servicios que ofrece la Red Muévete Mejor y la metodología completa de cómo se construye, presenta e implementa un PIMS.
 - *Gestión de acceso a módulos de capacitación:* Se ha facilitado el acceso y agendamiento a 103 actividades de capacitación que incluyen temas en movilidad sostenible y seguridad vial, jornadas de Registro Bici, y sketch teatrales. Estas actividades se realizan en las instalaciones de las empresas y constituyen una parte muy atractiva del portafolio de servicios de la red al ser gratuitas y con altos estándares de calidad.
 - *Promoción de las jornadas del Día de la Movilidad Sostenible:* (Ver punto 4.2.5.3.2.)
 - *Gestión de relacionamiento con empresas aliadas:* Desde la Red se realiza una labor constante de mantenimiento de relaciones con empresas privadas que proveen servicios relacionados con movilidad sostenible, como por ejemplo, plataformas de carro compartido, bicicletas y aplicaciones de medición de viajes sostenibles. Con estas empresas se ha logrado la realización de un espacio de networking, la vinculación de nuevas empresas a la Red Muévete Mejor, y se han llevado a cabo eventos como jornadas de Registro de Bicicletas en puntos de la ciudad con alto flujo de ciclistas.
 - *Realización de acciones para promover la movilidad compartida:* La Red Muévete Mejor ha realizado diversas gestiones con el objetivo de buscar que las organizaciones de la red promuevan la implementación de programas de carro compartido, explotando posibilidades de creación o implementación de soluciones tecnológicas y generando propuestas para hacer seguimiento de impactos. Actualmente se encuentra construyendo el guión para la elaboración de un video con empresas, que ayude a comprender cómo se puede implementar programas de carro compartido.
 - *Proyecto ZUMA:* La Red Muévete Mejor llevó a cabo actividades de socialización de la oferta de la Red, asesorías técnicas, una caravana peatonal, una taller sobre calidad del aire, jornadas de Registro Bici y gestión para lograr visitas de diagnóstico de cicloparqueaderos en empresas de la zona. Coca Cola dio inicio al proceso de construcción de su PIMS.
 - *Convocatoria a las organizaciones de la Red a eventos de ciudad:* La Red es el canal de divulgación y de invitación a participar de manera activa en eventos como el Día sin carro y

sin Moto, la Semana de la Bicicleta y el Día Mundial de la Bicicleta. Para estos grandes eventos también aporta la realización de actividades específicas para el público de empresas, entidades y universidades.

- *Eventos de reconocimiento:*
 - Reconocimientos Red Muévete Mejor 2025 (17/10/2025)
 - Premios Al Trabajo en Bici 2025 (25/09/2025)

- **Evento anual “Reconocimientos Redes Empresariales 2025”:** En cumplimiento del numeral primero del artículo 158 del Decreto Distrital 652 de 2025, se debe realizar un evento anual de reconocimiento con aquellas organizaciones que han avanzado en la implementación del PIMS, resaltando las mejores prácticas y experiencias en la promoción de la movilidad sostenible. El evento se llevó a cabo el 17 de octubre de 2025, reuniendo por primera vez y bajo el espíritu de integrar a las redes empresariales de la SDM, a la Red Muévete Mejor, la Red de Movilidad de Cero y Bajas Emisiones y la Red de Logística Urbana. La Red Muévete Mejor reconoció el desempeño de las organizaciones con las mejores prácticas en las siguientes categorías:

Tabla 16. Diez Sellos Oro entregados por la Red Muévete Mejor en el evento anual de Reconocimientos 2025

 Evento presencial Reconocimientos Redes Empresariales de Movilidad 2025 AQUÍ SI PASA BOGOTÁ MI CIUDAD MI CASA BOGOTÁ	
Promoción del Carro compartido.	Sello Oro: ● Telefónica Movistar Colombia. ● Fiduciaria de Occidente.
Mejor programa de promoción del teletrabajo.	Sello Oro: ● Pontificia Universidad Javieriana.
Mejor programa de promoción del uso de la bicicleta en Entidades Públicas.	Sello Oro: ● Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital -UAECD ● Personería de Bogotá D.C. ● Secretaría Distrital de Integración Social. ● Universidad Nacional Abierta y a Distancia UNAD.
Mejor programa de promoción del uso de la bicicleta en empresas privadas.	Sello Oro: ● Telefónica Movistar Colombia.
Mejor Plan Integral de Movilidad Sostenible PIMS	Sello Oro: ● Subred Integrada de Servicios de Salud Centro Oriente. ● Banco de Bogotá.

Fuente. SDM - STPRIV. Elaboración propia, 2024.

- **Premios Al Trabajo en Bici 2025:** En cumplimiento del Acuerdo 660 de 2016, anualmente se reconoce a tres entidades públicas distritales por sus buenas prácticas de promoción del uso de la bicicleta. La condición básica para participar, es contar con PIMS aprobado y vigente. En el año 2025, las tres entidades ganadoras fueron la Secretaría Distrital de Integración Social, la Subred Integrada de Servicios de Salud Norte y la Subred Integrada de Servicios de Salud Sur.

Retos

- Los Reconocimientos Red Muévete Mejor y Premios Al Trabajo en Bici han logrado una participación creciente de organizaciones en la estrategia de PIMS, lo cual requiere un procesamiento de los datos de los diagnósticos de movilidad cuidadoso y acompañamiento al trámite de revisión y aprobación del PIMS.

Próximos pasos

- Llevar a cabo la realización de los Reconocimientos de la Red Muévete Mejor y de los Premios Al Trabajo en Bici 2026.
- Continuar la realización de las asesorías técnicas virtuales.
- Evaluar el impacto de las diferentes actividades que realiza la Red, para priorizar aquellas que fortalezcan la implementación y actualización de los PIMS en las entidades públicas distritales (que están obligadas a presentarlos).

4.2.5.3.3.2. Red de Logística Urbana

Dependencia líder: Subdirección de Transporte Privado

- La Red de Logística Urbana de la Secretaría Distrital de Movilidad es un espacio de articulación y coordinación entre empresas generadoras y receptoras de carga, operadores logísticos, transportadores, gremios o asociaciones y otras entidades públicas, creado con el propósito de mejorar la eficiencia, la seguridad y la sostenibilidad de las operaciones de carga en la ciudad. A través de esta red se promueven las Buenas Prácticas Logísticas, se generan conversatorios y capacitaciones para conductores y empresarios, se impulsan procesos de sensibilización en vía sobre cargue y descargue responsable, y se consolidan planes de acción conjuntos que fomentan la innovación y la equidad en la gestión logística. De esta manera, la Red se proyecta como un instrumento clave para avanzar hacia un sistema de transporte de carga más competitivo, inclusivo y alineado con los objetivos de sostenibilidad urbana.

Logros

- Desde mayo de 2025 hasta la fecha, dentro de los logros se destaca el Reconocimiento a la Excelencia Logística 2025, donde se exaltaron las acciones de impacto que mejoran la productividad y la competitividad de la empresa, además de aportar significativamente a la ciudad en términos de eficiencia operativa, sostenibilidad ambiental y aplicación de tecnologías en la logística. En 2025, participaron 28 iniciativas, de las cuales 7 fueron ganadoras del sello Oro. Previo a la entrega de estos premios se realizó un networking que contribuye con la sinergia entre las empresas de la red y se conocieron de primera mano las buenas prácticas logísticas postuladas. Y este año, se realizó el lanzamiento a la convocatoria del reconocimiento Excelencia logística 2026.
- Otro logro importante, es el desarrollo de la IV Feria de Tecnología y Movilidad Sostenible para el Transporte de Carga realizada el 04 de octubre de 2025, en conjunto con otras entidades como Secretaría de Ambiente, Cámara de Comercio de Bogotá, Colfecar, Fenalco y el SENA. Es un espacio donde se divulgaron estrategias y programas de ascenso tecnológico que se vienen adelantando en el Distrito; como también, estrategias para mejorar las prácticas de conducción y mantenimiento con un enfoque de movilidad sostenible, haciendo intercambio de conocimiento y de productos y servicios entre proveedores y consumidores. En 2026, se logra una alianza estratégica con la Cámara de Comercio de Bogotá para realizar la feria en el marco del encuentro anual del Clúster de Logística y Movilidad que tiene más de 500 asistentes. En el último año, la Red de Logística Urbana ha crecido un 14%, contando a la fecha con 375 afiliados, de los cuales el 72% son

generadores y receptores de carga, transportadores, operadores logísticos y empresas de servicios logísticos; de la cuales el 43% reportan aplicar alguna buena práctica logística.

- Se han fortalecido los conversatorios EnCárgate de Bogotá como espacios de diálogo con transportadores de carga para abordar temas de seguridad vial, normatividad, planes de manejo de tránsito y buenas prácticas operativas.
- Se han reforzado las jornadas en vía sobre cargue y descargue en zonas autorizadas, en articulación con la Oficina de Gestión Social.
- Se ha afianzado el relacionamiento con la Alianza Logística Regional y el Clúster de Logística y Movilidad de la Cámara de Comercio de Bogotá, aportando en temas de competitividad y productividad con las empresas, fortaleciendo la cooperación público-privada

Retos

- Avanzar en la adopción de las Buenas Prácticas Logísticas por parte de más empresas y conductores, superando la resistencia al cambio, y aumentando nuestro porcentaje de empresas que aplican alguna buena práctica logística
- Seguir impulsando el uso de tecnologías limpias y bajas emisiones en el transporte de carga, enfrentando barreras económicas y culturales.
- Seguir impulsando el uso de la micro plataforma logística como punto estratégico para una mejor movilidad en la ciudad, e impulsar el desarrollo del piloto con vehículo de cero emisiones en la ZUMA Bosa - Apogeo.
- Lograr cumplir con las metas pactadas frente al crecimiento de la red, actualmente el 44% de estas grandes empresas inscritas en CCB pertenecen a la red. Como meta para el 2035 esperamos llegar a 675 empresas que ejecuten al menos una buena práctica logística.

Próximos pasos

- Seguir trabajando en las acciones internas y externas expresadas anteriormente, en especial generar una unificación con las otras redes, y contar con un micrositio con información de valor.
- Continuar con la planeación para la realización de la ceremonia de reconocimientos 2026 en articulación con la Red de Cero y Bajas Emisiones (RCBE) y la Red Muévete Mejor (RMM).
- Finalizar y socializar el documento de Buenas Prácticas Logísticas (BPL), apuntando a su adopción por parte de empresas, gremios y conductores.
- Seguir impulsando la equidad de género y la inclusión en el sector logístico y de transporte de carga, promoviendo la participación activa de mujeres y grupos diversos en los espacios de formación, toma de decisiones y operación, con el fin de construir un sector más justo, representativo y sostenible.
- Articular con la Red de Cero y Bajas Emisiones (RCBE) para diseñar el piloto que involucre soluciones de ascenso tecnológico y uso de vehículo de cero emisiones en la ZUMA Bosa – Apogeo.

4.2.5.3.3. Red de Movilidad de Cero y Bajas Emisiones

Dependencia líder: Dirección de Inteligencia para la Movilidad

- La Red de Movilidad de Cero y Bajas Emisiones (RCBE) es una estrategia de articulación de la Secretaría Distrital de Movilidad orientada a fortalecer el ecosistema de movilidad motorizada de cero y bajas emisiones en Bogotá y la Región Metropolitana, mediante la vinculación de los diferentes actores que lo conforman: entidades públicas, empresas privadas, instituciones académicas y organizaciones de la sociedad civil. La RCBE promueve el intercambio de conocimiento, la identificación de oportunidades de colaboración, la difusión de iniciativas y el reconocimiento de buenas prácticas que contribuyan a la transición energética del transporte y la

reducción de emisiones que afectan la calidad del aire, en cumplimiento de los objetivos de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones (PCBE).

Logros

- Se avanzó en la reorganización y fortalecimiento de la RCBE, migrando de un esquema basado principalmente en los compromisos de la iniciativa MoveToZero, hacia una estrategia de articulación orientada al intercambio de conocimiento, la colaboración entre actores y el fortalecimiento del ecosistema de movilidad de cero y bajas emisiones.
- Se diseñó e implementó un nuevo proceso de inscripción y actualización de miembros, acompañado de herramientas para la recolección y gestión de información estratégica de las organizaciones vinculadas a la red.
- Se definió una metodología de caracterización de actores basada en segmentos de transporte, roles dentro de la cadena de valor y ejes temáticos asociados a las metas de la PCBE, permitiendo una mejor comprensión de las capacidades, necesidades e intereses de los miembros.
- Se llevó a cabo el evento de reconocimientos para el año 2025 en articulación con las redes Red muévete Mejor (RMM) y Red de Logística Urbana (RLU). De otra parte, se diseñó la estrategia de reconocimiento de la RCBE para el año 2026, estableciendo categorías, criterios de evaluación y mecanismos para visibilizar iniciativas destacadas que aportan a la movilidad de cero y bajas emisiones.
- Se desarrollaron espacios de articulación e intercambio de conocimiento con los miembros de la red, incluyendo la realización del primer Encuentro RCBE 2026 y un webinar en articulación la Red de Logística Urbana (RLU) para abordar los retos de la infraestructura de recarga.
- Se fortaleció la articulación con entidades y actores estratégicos del orden regional como la Agencia Regional Metropolitana (ARM), y del orden distrital como la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA), identificando oportunidades de colaboración para promover iniciativas asociadas a la movilidad de cero y bajas emisiones.
- Se construyó la hoja de ruta preliminar de comunicaciones para la RCBE y se fortalecieron los mecanismos de divulgación de información de interés para los miembros, incluyendo eventos, convocatorias, iniciativas y oportunidades de participación.
- Se promovió la vinculación de nuevos actores y el fortalecimiento del relacionamiento con organizaciones públicas, privadas, académicas y de la sociedad civil, ampliando el alcance y la representatividad de la red.

Retos

- Ampliar la representación de actores y segmentos estratégicos del ecosistema de movilidad de cero y bajas emisiones, e incrementar su participación efectiva en los espacios de la RCBE.
- Consolidar la implementación del nuevo modelo de gestión de la RCBE, garantizando la actualización periódica de la información de los miembros y la sostenibilidad de los procesos de caracterización, inscripción y seguimiento, para transformar la información recopilada sobre los miembros de la red en oportunidades concretas de articulación, colaboración e intercambio entre organizaciones con intereses y capacidades complementarias.
- Fortalecer los mecanismos de seguimiento a las iniciativas y resultados de los miembros, de manera que la RCBE pueda evidenciar su aporte al ecosistema de movilidad de cero y bajas emisiones, así como reconocer a las organizaciones destacadas en el marco de la entrega anual de premios.

Próximos pasos

- Realizar el segundo evento de intercambio de conocimiento previsto para la vigencia, promoviendo la participación de los miembros de la red, la divulgación de experiencias y la generación de conexiones entre actores con intereses y necesidades comunes.
- Implementar la estrategia de reconocimientos de la RCBE, incluyendo el lanzamiento de la convocatoria, la recepción y evaluación de postulaciones, la selección de iniciativas destacadas y la realización de la ceremonia de reconocimientos en articulación con la Red de Logística Urbana (RLU) y la Red Muévete Mejor (RMM).
- Continuar el fortalecimiento del micrositio de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones (PCBE), incorporando contenidos que faciliten la visibilización de la RCBE, sus miembros, eventos, reconocimientos e iniciativas destacadas.
- Diseñar e implementar indicadores de gestión y resultado que permitan realizar seguimiento al crecimiento de la red, la participación de sus miembros, los espacios de articulación desarrollados y las iniciativas promovidas en el marco de la RCBE.

4.2.5.3.3.5. Unificación redes empresariales de movilidad

- El Artículo 340 del Decreto Único Distrital de Ordenamiento Territorial de Bogotá (Decreto Distrital 670 de 2025) delega a la Secretaría Distrital de Movilidad el análisis y en caso de ser viable la unificación de las diferentes redes empresariales de movilidad existentes de tal forma que Bogotá D.C. cuente con una única red de movilidad que permita lograr sinergias entre el sector público, el sector privado y la academia y favorezca la implementación y difusión de prácticas innovadoras y eficientes.

Logros

- Se identificó una serie de retos y oportunidades de mejora: dispersión de servicios, oferta institucional (talleres, capacitaciones y eventos) segmentada, relacionamiento e interlocución diversos, todo lo anterior se traduce en pérdida de impacto de estas iniciativas de cara a los miembros de las redes y a la ciudadanía.
- Se realizó el análisis jurídico que viabilizó el proceso de unificación bajo la denominación de integración funcional de redes empresariales de movilidad, dada su naturaleza jurídica.
- Se estructura una propuesta de valor para la integración funcional de redes empresariales que busca la optimización de recursos físicos, tecnológicos y humanos a través de los siguientes aspectos:
 - Consolidación de un sólo portafolio de servicios, actividades y eventos de interés para las organizaciones.
 - Equipo multidisciplinario transversal a la entidad que vincule a todas las dependencias a todas las actividades de las redes empresariales.
 - Un sistema centralizado de información clasificado por las tipologías (pública, privada, universitaria, entre otras).
 - Único canal de comunicación (página web, correo electrónico, boletines, etc).

Retos

- Recurso humano adicional para consolidación del nuevo equipo de redes empresariales de movilidad
- Estandarización de la metodología para la interlocución con los miembros de las redes y la ciudadanía
- Creación de una figura de asociatividad para los miembros de las redes empresariales
- Estrategia de comunicación y difusión clara y consistente con las organizaciones miembro de cada una de las redes existentes.

Próximos pasos

- Establecer la dependencia competente y más idónea a través de la cual se va a suscribir el nuevo equipo de redes empresariales.
- Validación y análisis presupuestal para la vinculación y reubicación del personal que hará parte del nuevo equipo de redes empresariales.
- Elaboración del acto administrativo para la creación del nuevo equipo de redes empresariales de movilidad.

4.2.5.4. Micromovilidad

Dependencia líder: Subdirección de Transporte Privado

- Este proyecto tiene dos ejes de trabajo que se complementan para abarcar las diferentes alternativas de movilidad en vehículos de micromovilidad: los vehículos de uso particular y los vehículos de alquiler. En este sentido, se han adelantado diferentes acciones para responder a las necesidades de regulación y fomento del uso de vehículos de micromovilidad en la ciudad.

Logros

- En el año 2025 se adoptó el protocolo para el aprovechamiento económico del espacio público en la actividad de alquiler de vehículos de micromovilidad mediante la Resolución 1563388 de 2025.
- En el primer semestre de 2026 se publicó la actualización del Protocolo de Intercambio de Información para la actividad de alquiler de vehículos de micromovilidad en el espacio público de Bogotá D.C (<https://www.simur.gov.co/sites/www.simur.gov.co/files/2026-04-10/biblioteca/20260410-1807-260330protocolo-de-intercambio-de-informacion-v5.pdf>)
- En el marco de los avances realizados de aprovechamiento económico para la actividad de alquiler de vehículos de micromovilidad, se inició la revisión técnica de puntos potenciales para la disposición de vehículos tipo patinetas junto con la Subdirección de Infraestructura y en articulación con el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU.

Retos

- Las características de los vehículos de micromovilidad, establecidas en la Resolución 160 del Ministerio de Transporte de 2017 *"Por la cual se regula el registro y el tránsito de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo y se establecen otras disposiciones"*, no posibilitan una regulación local exhaustiva. Está pendiente la reglamentación de la Ley 2486 de 2025 *"Por medio de la cual se regula la circulación y se promueve el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad sostenible"* por el Ministerio de Transporte antes del 16 de julio de 2026, lo que generará un nuevo marco reglamentario para vehículos de micromovilidad, entre ellos patinetas, ciclomotores y vehículos eléctricos de movilidad personal urbana.

Próximos pasos

- Adopción de la reglamentación de los requisitos y las condiciones para el otorgamiento de la autorización del aprovechamiento económico del espacio público en la actividad de alquiler de vehículos de micromovilidad.
- Publicación de la convocatoria que invita a las personas naturales o jurídicas interesadas a que presenten solicitud de autorización para el desarrollo de la actividad de alquiler de vehículos de micromovilidad tipo patinetas.
- Actualización de los procedimientos derivados del otorgamiento del permiso de aprovechamiento económico del espacio público para el alquiler de vehículos de micromovilidad y la autorización para desarrollar la provisión del servicio de vehículos de movilidad individual, así como el seguimiento y control a la actividad.

4.2.5.5. Logística y Transporte de Carga

4.2.5.5.1. Fondo Distrital de Carga (FonCarga)

Dependencia líder: Subdirección de Transporte Privado

Logros

- Durante el periodo reportado, Foncarga se consolidó como el instrumento distrital clave para la materialización de los objetivos del Plan de Movilidad Sostenible y Segura (Decreto Distrital 497 de 2023), el Plan Aire 2030 (Decreto Distrital 332 de 2021) y las políticas públicas de los CONPES D.C. 30 y 31, así como la Política Pública de Movilidad de Cero y Bajas Emisiones. El programa se enmarca en la Ley de Acción Climática (Ley 2169 de 2021), la cual creó el fondo distrital de carga (Art. 32) y el cual ha permitido liderar la transición energética de vehículos de carga con peso bruto vehicular igual o inferior a 10.5 toneladas y volquetas en la ciudad.
- La estructuración técnica y legal se materializó mediante la articulación entre la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA), logrando los siguientes hitos: **Convenio Marco de Cooperación:** Se suscribió el Convenio Marco Interadministrativo No. 2025-2674 (SDM - SDA) para cooperar en el cumplimiento de las metas conjuntas, estableciendo los lineamientos y el Manual Operativo de la fiducia. **Apalancamiento y Convenio Derivado:** El Convenio Derivado Interadministrativo No. 2025-3183, diseñado para viabilizar el apalancamiento financiero del programa, culminó exitosamente su ejecución el 14 de abril de 2026. En virtud de este instrumento, se adelantó el giro de los recursos de la SDM al patrimonio autónomo en 2025, ejecución a la cual se le realiza seguimiento continuo a través del Convenio Marco.
- El Fondo Distrital de Carga inició formalmente su fase operativa el 1 de julio de 2025, abriendo el primer ciclo de inscripciones para el otorgamiento de incentivos. Con corte a junio a 2026, se registró un total de 133 propietarios de vehículos de carga inscritos en la plataforma del Fondo.
- Desde la SDM, se implementó un canal de atención telefónica (Call center) que permitió identificar, depurar y subsanar inconsistencias documentales, mitigando las barreras de acceso de los inscritos.
- Se materializó la entrega oficial de los dos primeros vehículos para el ascenso tecnológico con el ciclo completo de acuerdo a los lineamientos operativos del fondo, con tecnología a gas natural y tecnología 100 % eléctrica en junio de 2026.

Retos

- Ante la entrada en vigencia el próximo 1 de julio de 2026 de la Resolución No. 20263040015655 del Ministerio de Transporte la cual reglamenta el registro inicial de carga liviana y volquetas, se requiere evaluar el impacto normativo y las restricciones operativas que este marco nacional impondrá sobre la validación y matrícula de los vehículos beneficiarios de Foncarga en la plataforma RUNT para blindar la continuidad del programa.
- Transformar el éxito inicial del programa en una sustitución masiva de flota, dinamizando la captación de nuevos interesados para superar los **133 inscritos** actuales y acelerando la conversión de estos registros en entregas físicas de vehículos de cero y bajas emisiones.

Próximos pasos

- En 2026, realizar el seguimiento de la ejecución de los recursos aportados en Foncarga.
- Garantizar la culminación oportuna del proceso de liquidación formal del convenio derivado No. 2025-3183.

4.2.5.5.3. Seguridad vial en vehículos de carga

Dependencia líder: Subdirección de Transporte Privado

- Las acciones realizadas en materia de seguridad vial para vehículos de carga están alineadas con las estrategias y acciones planteadas en el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, brindando apoyo a la Oficina de Seguridad Vial.

Logros

- En el mes de junio de 2026 se revisó y aprobó la versión final del *"DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE REQUERIMIENTOS DE SEGURIDAD VEHICULAR DE LA FLOTA DE CARGA DEL DISTRITO"*, en el cual se aportó desde el componente de política pública, buenas prácticas nacionales (Transmilenio S.A. y FL Colombia), e identificación de corredores de carga de acuerdo con la caracterización de carga de 2019.
- Se apoyó en el estudio del mercado nacional de elementos de seguridad vial mediante la búsqueda de comercios especializados en su comercialización.
- Desde el Foncarga ascenso tecnológico, el "Manual Operativo" tiene en cuenta condiciones de elementos de seguridad vehicular para otorgar los beneficios.
- Se incluyeron elementos de seguridad vehicular en la estructuración de la consultoría para la caracterización de carga.

4.2.5.5.4. Encuesta de caracterización de carga

Dependencia líder: Dirección de Inteligencia para la Movilidad / Subdirección de Transporte Privado

Logros

- 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: Etapa I: Planeación de la ejecución, análisis de la información secundaria y diseño metodológico de la consultoría. Etapa II: Recolección de la información, seguimiento y validación del trabajo de campo. Etapa III: Caracterización del transporte de carga. Etapa IV: Estrategia de divulgación de resultados.

Retos

- El desafío prioritario para la Secretaría consiste en materializar una de las metas del Plan de Desarrollo Distrital mediante la revisión y adopción de la red de corredores principales de carga.
- 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.

Próximos pasos

- Adelantar el proceso de socialización de los principales resultados de la consultoría.
- Apropiación del modelo de carga para futuros análisis relacionados con la política pública.

4.2.6 Proyectos Estratégicos de Movilidad activa

4.2.6.1. Infraestructura para la movilidad activa

4.2.6.1.1. Cicloinfraestructura (Implementación y conservación)

Dependencia líder: Subdirección de Bicicleta y Peatón

Logros

Cicloinfraestructura nueva:

- Finalización y radicación de los Documentos Técnicos de Soporte que viabilizan técnicamente la implementación de corredores de cicloinfraestructura nueva:
 - Calle 63 entre Carrera 16 y Avenida carrera 50.
 - Glorieta semaforizada Avenida Calle 63 con Avenida Carrera 50.
 - Carrera 50 entre Avenida primero de mayo y Avenida Américas; Transversal 42 entre Avenida Calle 3 y Avenida Calle 6.

- Mi Barrio Activo Kennedy Fase I
- Conexión ciclorruta del costado oriental de la Avenida Boyacá desde la Calle 129 hasta la Calle 129C
- Implementación de 4.01 km de nueva cicloinfraestructura, lo que representa el 73% de lo implementado por la SDM en esta administración y un 14% del total de la meta de la SDM:
 - Ciclorruta en el costado oriental de la Avenida Boyacá entre la Calle 127B bis y la Calle 129, sumado al análisis y gestión para implementación de resaltos parabólicos.
 - Fase I del proyecto Mi Barrio Activo Kennedy, así como el acompañamiento de las diferentes mesas de trabajo con la comunidad y la evaluación de indicadores post implementación.
 - Adicionalmente, en el marco de la implementación de la ciclorruta de la carrera 50 entre Avenida primero de mayo y Avenida Américas, se realizaron sesiones y mesas de trabajo con la comunidad posterior a la implementación, y una evaluación de los indicadores post implementación.
- Desarrollo parcial de documentos técnicos de soporte para la implementación de corredores de cicloinfraestructura nueva:
 - Calle 78 entre NQS y Avenida Carrera 68 - 90% de avance
 - Carrera 60 entre Avenida Calle 26 y Avenida Calle 63 - 80% de avance
 - Carrera 24 entre Avenida Boyacá y Avenida primero de Mayo - 60% de avance
 - ZUMA Bosa Apogeo Zona 1 - 60% de avance
 - Calle 75 entre Avenida Carrera 68 y Carrera 96 - 60% de avance
- Análisis técnicos iniciales para seleccionar corredores de conectividad ciclista asociados a la Primera Línea del Metro de Bogotá en el marco de la estrategia Bogotá se Prepara para el Metro.
- Se consolidó una estrategia para la identificación, análisis y priorización de las desconexiones de la red de cicloinfraestructura existente, mediante la cual se determinaron 68 puntos de desconexión de la red que afectan su continuidad y conectividad.
- Desarrollo e implementación de una estrategia de pedagogía y comunicación a partir de videos y testimonios, con el fin de favorecer la apropiación ciudadana de las intervenciones propuestas y viabilizar su implementación.

Conservación de cicloinfraestructura:

- Desde la SDM se han liderado mesas interinstitucionales con el fin de fortalecer los procesos de articulación con la UMV y el IDU para coordinar y consolidar una estrategia de mantenimiento, ya que históricamente estas entidades han realizado sus propias priorizaciones e implementaciones.
- La SDM tiene como meta el mejoramiento de 60 km de señalización en ciclorrutas. Con corte a febrero de 2026, se han ejecutado 41,7 km, lo que representa un avance del 69,5 % frente a la meta establecida en el Plan de Desarrollo.
- De manera complementaria la meta de conservación de la red de cicloinfraestructura contempla la intervención de 142 km, distribuidos entre 95 km a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y 47 km a cargo de la Unidad de Mantenimiento Vial (UMV). Entre el mes de Mayo de 2025 y el mes de abril de 2026, el IDU ha ejecutado 38.44 km, alcanzando un avance del 40.5 %, mientras que la UMV ha intervenido 16.07 km, correspondiente a un avance del 34.2 % de su meta, en el periodo mencionado.
- Se planeó la actualización del diagnóstico completo de la red de cicloinfraestructura a realizarse en julio 2026, articulando las herramientas del IDU, de tal forma que podamos contar con un único diagnóstico a nivel sector sobre el estado de la red de cicloinfraestructura.
- De manera complementaria, estas líneas de acción se están trabajando con Copenhague, con un enfoque en:

- Formular proyectos de renovación de cicloinfraestructura, donde se posibilite el rediseño de infraestructura que hoy no es funcional para los ciclistas.
- Consolidar un plan de mantenimiento de cicloinfraestructura de mediano plazo que incorpore procesos de participación ciudadana, donde se identifiquen las necesidades de mantenimiento.

Retos

- Gestiones técnicas, operativas e institucionales requeridas para la viabilización de los proyectos en desarrollo, garantizando condiciones adecuadas de movilidad y seguridad vial.
- Desarrollo de actividades de infraestructura asociadas a la ejecución de obras por parte de terceros, interferencias con redes de servicios públicos y restricciones temporales para la ocupación del espacio público.
- Necesidad de seguir fortaleciendo los procesos de gestión social y articulación con los actores involucrados, con el fin de facilitar la implementación de las intervenciones y atender las dinámicas territoriales identificadas.
- Lograr la articulación con el IDU y la UMV para la definición e implementación de un procedimiento conjunto que permita el diagnóstico, priorización y programación de las intervenciones sobre la red de cicloinfraestructura.

Próximos pasos

- Finalizar la formulación técnica de los tramos priorizados de nueva cicloinfraestructura para avanzar en la implementación de la meta de Plan de Desarrollo, donde la SDM tiene a cargo la implementación de 28 km de nueva cicloinfraestructura.
- Validar con el Alcalde Mayor los corredores propuestos a implementar, de acuerdo con los compromisos de la reunión llevada a cabo con la Alcaldía Mayor el pasado 23 de octubre de 2025.
- Implementar pilotos para los proyectos de cicloinfraestructura, orientados a validar en campo las propuestas de intervención, identificar necesidades de ajuste, establecer indicadores de seguimiento y evaluar el funcionamiento operativo de los corredores antes de su implementación definitiva.
- Avanzar con los procesos de gestión social y la articulación con el IDU y la UMV para la implementación de necesidades puntuales de infraestructura que viabilicen los proyectos.
- Implementar las ciclorrutas que ya cumplen con el proceso de socialización.
- Formular corredores de conectividad ciclista asociados a la Primera Línea del Metro de Bogotá en el marco de la estrategia Bogotá se Prepara para el Metro.
- Culminar el análisis a detalle de desconexiones de la red de cicloinfraestructura existente y generar una estrategia para la implementación de conexiones de la red de cicloinfraestructura existente.
- Ajustar el procedimiento interno de formulación de proyectos de cicloinfraestructura desarrollados por la SDM, de tal forma que facilite el trabajo articulado entre las dependencias involucradas.
- Determinar y adoptar lineamientos técnicos específicos para la evaluación de infraestructura nueva a implementar por entidades externas y la funcionalidad de la cicloinfraestructura existente.
- En relación con el mantenimiento de la red existente, para el mes de julio se debe realizar, el diagnóstico completo de la red de cicloinfraestructura existente de la ciudad, en articulación con el IDU.
- Establecer un plan de mantenimiento articulado con el IDU y la UMV para generar la priorización conjunta de corredores de cicloinfraestructura a conservar.
- Adicionalmente, para 2026 se tiene proyectado por parte de SDM, el mantenimiento de la señalización de los siguientes corredores solicitados por la Alcaldía Mayor:
 - Par vial (Carrera 16 y carrera 19 entre Avenida Calle 32 y Calle 76)
 - Avenida Suba
 - Cicloalameda el Porvenir

4.2.6.1.2. Estacionamientos de micromovilidad

Dependencia líder: Subdirección de Bicicleta y Peatón

Logros

- Durante la vigencia, la Red de Estacionamientos de Micromovilidad gestionó más de 6.150 cupos de estacionamientos para bicicletas y patinetas, logrando con 30 de mayo 2026 cuenta con más de 85.350 cupos para el estacionamiento de bicicleta y patineta, de los cuales, más de 33.250 son de uso privado y más de 52.100 de uso público.
- En el periodo en mención se gestionaron más de 1.600 cupos ubicados en infraestructura pública (colegios, equipamientos, andenes, zonas de parqueo pago, y espacios de intermodalidad) y más de 4.550 cupos en infraestructura privada (empresas, centros comerciales, parqueaderos fuera de vía, universidades, colegios, etc).
- Entre las localidades con mayor cantidad de estacionamientos de micromovilidad en el periodo en mención se encuentran: Bosa (+1200 cupos), Mártires (+840 cupos) y Fontibón (+800 cupos).
- En espacio público, se han gestionado más de 180 cupos ubicados en el proyecto de zonas de parqueo pago.
- Mediante la estrategia Sellos de Calidad en el periodo descrito se han certificado más de 5.980 cupos (más de 5.440 para bicis y 540 para patinetas y similares) en 35 establecimientos, de los cuales 3.780 cupos corresponden a la categoría Oro y más de 2.200 a la categoría Plata. Los 35 establecimientos certificados están distribuidos así: 4 entidades de orden distrital, 9 empresas, 5 parqueaderos públicos, 5 centros comerciales, 11 universidades y 1 colegio.
- En espacios asociados a la intermodalidad, se gestionaron 88 cupos en el sistema de transporte público urbano. De este modo, la ciudadanía cuenta actualmente con un total de 8.089 cupos que facilitan la intermodalidad, distribuidos en 21 estaciones y portales de Transmilenio, 3 estaciones de TransmiCable y 4 puntos de encuentro.
- Mediante la cooperación internacional con la ciudad de Copenhague se ha aplicaron herramientas técnicas como CiCombi y el Índice de Cicloparqueaderos (CPI), por medio de las cuales se han evaluado estaciones y portales de TransMilenio para identificar oportunidades estratégicas que mejoren la demanda y accesibilidad a los cicloparqueaderos. En este mismo marco, se ha trabajado en la consolidación de proyectos piloto en las estaciones Alcalá y Suba-Av. Boyacá, los cuales incluyen mejoras en señalización, jornadas pedagógicas y estrategias de urbanismo táctico para optimizar la seguridad y la integración modal.
- Ejecución del piloto de intermodalidad Bogotá-Chía-Bogotá mediante el uso de buses intermunicipales de la empresa Transportes Valvanera equipados con portabicicletas frontales y la habilitación de puntos autorizados de ascenso y descenso.

Retos

- Fortalecimiento de la red de cicloparqueaderos y estacionamientos de micromovilidad.
- Trabajo interinstitucional para la implementación de cicloparqueaderos en espacios asociados a intermodalidad con los Sistemas de Transporte Público (STP).
- Planes piloto correspondientes a intermodalidad con el SITP en estación Alcalá y Av Suba x Av Boyacá, con el fin de incentivar la integración de viajes con el sistema de transporte público.

Próximos pasos:

- Elaborar los lineamientos y parámetros técnicos para la priorización de cupos de estacionamientos para bicicletas asociados a los sistemas de transporte público en Bogotá.
- Realizar visitas técnicas y certificaciones con sellos de calidad a establecimientos públicos y privados que cumplan estándares de calidad para los ciclistas.

- Fortalecer la pedagogía para el correcto parqueo de la bicicleta especialmente en mobiliarios públicos y uso correcto de los elementos de seguridad.
- Organizar la III Bienal de estacionamientos de micromovilidad en el marco de la Semana de la Bicicleta 2026.

4.2.6.1.3. Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC) - CONTRATO TEMBICI

Dependencia líder: Subdirección de Bicicleta y Peatón

- La SDM suscribió el Contrato de Administración, Mantenimiento y Aprovechamiento Económico del Espacio Público (CAMEP) No. 2022-63, cuyo objeto consiste en: *“Contratar la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de zonas de uso público para el desarrollo de la actividad de alquiler de vehículos de micromovilidad – Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC), sujeto a su preservación, buen uso, disfrute colectivo y sostenibilidad”*, mediante el cual la empresa M1 TRANSPORTES SUSTENTAVIES LTDA, adjudicataria del contrato, implementó el SBC de la ciudad,c con 1.500 bicicletas mecánicas, 1.500 bicicletas de pedaleo asistido, 150 bicicletas de cajón y 150 manocletas, un accesorio para que las personas que se movilizan en silla de ruedas accedan al sistema. Así mismo, 150 bicicletas cuentan con sillas traseras para niños y niñas. El estado actual del proyecto se presenta a continuación:

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

A la fecha se reportan tres obligaciones en situación de presunto incumplimiento que han derivado en requerimientos por parte de la Supervisión y procesos sancionatorios contractuales en curso adelantados por la Ordenación del Gasto, así:

- 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 2. (Se encuentra en etapa probatoria)
- Proceso sancionatorio Contractual No. PSC-SPM-001-2026 relacionado con presunto incumplimiento falta de mantenimiento de 300 ciclotalleres. (Se tiene programada instalación de la audiencia el próximo 11 de agosto de 2026 10:00am)
- 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 (Se tiene programada instalación de la audiencia el próximo 25 de agosto de 2026 10:00am)

Es de resaltar, que la Ordenación del gasto aperturó la totalidad de los procesos contractuales sancionatorios sobre los cuales la Supervisión remitió el respectivo Informe de Presunto Incumplimiento y

recomendó a la Ordenación el inicio de dichas actuaciones administrativas, de conformidad con el Procedimiento Contractual Sancionatorio adoptado por la SDM.

Finalmente se recomienda que la Ordenación del Gasto haga seguimiento a la supervisión respecto a los requerimientos previo de presunto incumplimiento de los indicadores evaluables de julio a enero de 2025 y de enero a mayo de 2026 informados a la Ordenación del Gasto en el Informe de Supervisión del mes de Junio, a efectos de determinar si da lugar al inicio de las actuaciones administrativas sancionatorias contractuales.

La supervisión informó que se evaluó una solicitud de restablecimiento del equilibrio económico presentada por el contratista con ocasión de los hechos de hurtos y/o vandalismo presentados durante la vigencia 2025 , mediante la cual la supervisión concluyó que no se acreditaron los elementos técnicos, financieros y jurídicos requeridos para demostrar una ruptura de la ecuación económica del contrato.

Logros y avances clave

Durante el periodo se alcanzaron importantes avances en el desarrollo del contrato, la operación y la recuperación y fortalecimiento del Sistema de Bicicletas Compartidas.

- A continuación, se relacionan el número viajes por vigencias desde el inicio de la operación del sistema el 30 de septiembre de 2022 hasta el 17 de junio de 2026:

Tabla 17. Número de viajes por año

Año	Número de viajes
2022	96.077
2023	1.600.472
2024	1.668.348
2025	1.063.787
2026	333.115
Total	4.761.799

Elaboración Propia SDM-Subdirección de la Bicicleta y el Peatón-2026.

- Para el periodo comprendido entre el 5 de mayo al último día completo de operación más reciente (17/06/2026), se reportan las siguientes cifras sobre el sistema:
 - Se realizaron más de 929.000 viajes.
 - Los usuarios que han utilizado el sistema están en el rango de edades entre 18 y 75 años. siendo el grupo entre 29 y 38 años el más frecuente.
 - El tiempo promedio de viaje ha sido de 15 min entre semana.
 - El promedio de viajes por bicicleta al día en día hábil ha sido de 2.9
 - La hora donde más se realizan viajes es a las 5:00 pm.
 - Se han registrado aproximadamente 174 mil usuarios.
 - Se han realizado 864 viajes con las sillas de niños y niñas.

La información sobre la ejecución del contrato puede encontrarse en el siguiente link:

<https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractDetailView/Index?UniqueIdentifier=CO1.PCCNTR.3098509&AwardContractDetailId=1755503&IsFromMarketplace=False&IsFromContractNotice=True&isModal=true&asPopupView=true>

- Se suscribió la actualización del acta de entrega de la zona mediante la cual se amplió la zona inicial de operación en 7,8 km² adicionales para un total de 34,8 km² de área de operación en concordancia con lo dispuesto en la modificación No. 4 del contrato. Para ello se gestionó la autorización de los espacios requeridos, mediante la articulación y coordinación con las entidades administradoras del espacio público.

- Se remitieron las cuentas de cobro No. 7 y 8 del contrato remitidas el 21 de octubre de 2025 y el 25 de marzo del 2026 respectivamente las cuales suman un valor total de retribución de \$1.864.018.956.
- A la fecha el contrato ha remitido 8 cuentas de cobro equivalentes a un valor de \$7.301.808.363,3
- Se verificó y validó el pago parcial de las cuentas de cobro 4, 5 y 6 por concepto de mantenimiento de 1.071 cicloparqueaderos.
- Se verificó y validó el pago parcial de la retribución contenida en las cuentas de cobro No. 6, 7 relacionado con el préstamo de bicicletas durante 6 jornadas desarrolladas en el marco del Día de la Movilidad Sostenible, eventos de cooperación internacional, el Día sin Carro y sin Moto y el Día Mundial de la Bicicleta, garantizando el cumplimiento de las obligaciones económicas derivadas de estas actividades.
- Se avanzó en la recuperación progresiva de la infraestructura afectada por hechos de vandalismo y hurto, pasando de 150 estaciones operativas en tercer trimestre del 2025 a 192 estaciones en la zona de operación inicial a corte de junio 2026, mediante la reinstalación de 42 estaciones previamente retiradas.
- Se desarrollaron jornadas de socialización con la comunidad para la implementación de estaciones en la zona de expansión, promoviendo la apropiación ciudadana y facilitando la puesta en operación de la infraestructura.
- Se implementaron e iniciaron operación 15 nuevas estaciones en la zona de expansión, alcanzando un total de 207 estaciones operativas en todo el polígono de cobertura del sistema.
- Se realizó el seguimiento y cierre del Plan de Mejoramiento asociado a la conservación vial, estaciones y elementos de espacio público y del cumplimiento del % de mujeres contratadas.
- Se elaboró y publicó el proyecto de resolución mediante el cual se adopta el catálogo de mobiliario urbano asociado al Sistema de Bicicletas Compartidas.
- Se realizó el análisis y la elaboración del informe de utilización de los cicloparqueaderos entregados como retribución en especie del contrato, dando cumplimiento al plan de mejoramiento del hallazgo de la Auditoría de la Contraloría para la vigencia 2025.
- Se adelantó el plan de mejoramiento relacionado con el hallazgo de la contraloría en la retención del riesgo de hurto de cicloparqueaderos. Como resultado de la ejecución del plan de mejoramiento la SDM planteó 3 escenarios para el aseguramiento de los cicloparqueaderos y se solicitó a la Dirección de Contratación viabilidad jurídica respecto a las alternativas propuestas mediante memorando No. 202622300104593 . A la fecha se está a la espera de recibir el Concepto jurídico con el fin de continuar la implementación de la mejor alternativa.

Retos

- Fortalecer la articulación con entidades distritales y otros proyectos estratégicos de ciudad para armonizar las intervenciones en espacio público y minimizar afectaciones en la implementación de estaciones nuevas y operación de las actuales.
- Consolidar los procesos de gestión social y comunicaciones asociados a la instalación de nuevas estaciones.
- Adoptar los nuevos formatos de paneles publicitarios autorizados para el sistema, optimizando los mecanismos de aprovechamiento económico y fortaleciendo su sostenibilidad financiera.

Próximos pasos:

- Continuar con los procesos sancionatorios Contractuales en curso antes relacionados.
- Seguimiento al cumplimiento de las obligaciones contractuales.
- Completar la reincorporación de 75 estaciones en la zona inicial de operación
- Implementar la Fase II de expansión del sistema mediante la instalación y puesta en operación de 15 estaciones.

- Adoptar y poner en marcha la resolución del catálogo de mobiliario urbano para sistemas de bicicletas.
- Garantizar el cumplimiento de los indicadores evaluables del sistema, manteniendo los niveles de servicio y desempeño establecidos contractualmente.
- Gestionar el pago de los saldos pendientes correspondientes a las cuentas de cobro, 7 y 8 por parte del contratista.
- Continuar con la revisión periódica del porcentaje de retribución por concepto de publicidad exterior visual.
- Realizar visitas de campo a las estaciones del sistema, como insumo para tramitar y expedir la cuenta de cobro No 9.

4.2.6.1.4. Red peatonal

Dependencia líder: Subdirección de Bicicleta y Peatón

Logros

- Aplicación de la metodología para priorización de segmentos peatonales que son susceptibles de intervención en el marco de la asistencia técnica de C40, para la implementación de la Política Pública del Peatón componentes 1 y 2. Con esta aplicación, se logra evaluar los tramos y su potencial para el mejoramientos de infraestructura y hacer entornos amigables para el peatón.
- Implementación de acciones integrales para el Circuito Pateonal de Conectividad y Cuidado de Sierra Morena, en la localidad de Ciudad Bolívar, orientado a garantizar entornos seguros y accesibles. Se avanzó de manera articulada en tres frentes estratégicos: Infraestructura Segura; Ejecución de intervenciones físicas en el espacio público mediante una sólida gestión interinstitucional con las entidades aliadas. Gestión del Tránsito y Seguridad Vial; Implementación y optimización de sistemas de semaforización para asegurar cruces peatonales protegidos. Orientación y Accesibilidad; Avance significativo en el diseño de la señalización peatonal del circuito.
- Implementación del Circuito Centro (Calle 11 - Calle 12A) en la localidad de La Candelaria, un proyecto clave para la revitalización del espacio peatonal en el centro histórico de la ciudad. Este proceso técnico se consolidó formalmente mediante la firma de su Documento Técnico de Soporte (DTS) en julio de 2025, lo que permitió dar paso a la ejecución física del proyecto. Posteriormente, entre noviembre y diciembre del mismo año, se llevó a cabo la implementación de la estrategia de Urbanismo Táctico, logrando transformar de manera ágil el entorno urbano.
- Implementación de acciones del Circuito Pateonal de conectividad y cuidado de Zona Rosa, este Circuito se consolidó formalmente con la firma de su Documento Técnico de Soporte (DTS) en noviembre de 2025. La estrategia se materializó a través de una etapa de gestión y concertación desarrollada entre diciembre de 2025 y enero de 2026, y una etapa de implementación física del Urbanismo Táctico en territorio, ejecutada de manera efectiva entre los meses de febrero y marzo de 2026.
- Estructuración del Documento Técnico de Soporte (DTS) para el Circuito Pateonal de Conectividad y Cuidado de Tibabuyes, un proyecto clave para mejorar la movilidad activa, especialmente de niños y niñas.
- Desarrollo de la estrategia peatonal en el marco de la estrategia Bogotá se prepara para el Metro, estructurando y ajustando los DTS de los circuitos peatonales, de Calle 63 y Calle 42.
- Participación activa y estratégica en la formulación técnica del Circuito Cultural y Recreativo del Parque Nacional, un proyecto desarrollado en el marco de los lineamientos del Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP). Este Circuito ya cuenta con DTS firmado el 30 de abril.
- Participación en la formulación técnica de los Circuitos Pateonales Accesibles y Funcionales, priorizados estratégicamente en los entornos de infraestructura de salud. Como resultado de esta

gestión, se consolidó el Documento Técnico de Soporte (DTS) del Circuito de Barrios Unidos, el cual dio inicio en el mes de mayo a la implementación de acciones concretas de infraestructura en territorio. Asimismo, se avanzó en la estructuración del DTS para el Circuito de San Rafael, documento que actualmente se encuentra en fase de revisión y validación por parte de las áreas técnicas correspondientes para su posterior viabilidad.

- Estructuración del proyecto peatonal en el área de intervención de la ZUMA en el marco del premio internacional The Earthshot Prize, en el cual se buscará mejorar las condiciones de infraestructura peatonal.

Próximos pasos

- Continuar con la elaboración de los Documentos Técnicos de Soporte (DTS) de los circuitos Peatonales liderados por la SBP (Tibabuyes, Calle 63 y Calle 42, El Retazo, Timiza, Usme, Gibraltar).
- Trabajo interinstitucional para la implementación del proyecto de pacificación del Parque Nacional
- Concertación y ajuste del protocolo de Elementos de Seguridad Vial y Acceso Peonatónal (ESVAP).
- Consolidar y adoptar la batería de indicadores y el esquema de seguimiento de proyectos peatonales.

4.2.6.2. Registro Bici Bogotá (RBB)

Dependencia líder: Subdirección de Bicicleta y Peatón

- En el marco del Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá Camina Segura”, la Administración establece como meta, *Desarrollar la estrategia para lograr la meta de registrar en plataforma “Registro Bici Bogotá” el 50% de bicicletas existentes en la ciudad, según la Encuesta de Movilidad 2023 (568.000).*
- Se implementan las siguientes acciones dentro de la estrategia de Registro Bici para el cumplimiento de la meta establecida en el PDD:
 - **Jornadas en vía:** enfocadas en socializar a la comunidad la importancia y el objetivo de la herramienta de Registro Bici, priorizando los corredores donde hay mayor presencia de ciclistas en la ciudad y en coordinación con la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia, la Policía Nacional y otras entidades. Se realizan apoyos interinstitucionales en actividades como la Ciclovía Dominical, Día sin carro, semana de la Bicicleta, Ciclovía Nocturna.
 - **Jornadas de registro en entidades públicas o privadas:** Buscan fortalecer el registro en las entidades públicas del Distrito y con el sector privado, universidades, colegios y propiedad horizontal.
 - **Atención y soporte al usuario permanente y mejoramiento de la página web:** Se dispone del correo electrónico registrobicibogota@movildiadbogota.gov.co el cual está disponible los 7 días de la semana. Así mismo, se habilitan canales de WhatsApp creados para dar soporte remoto y solución, en coordinación con el grupo de ciclo rutas de las Policía Nacional y los Centros Locales de Movilidad, de cada alcaldía local.
 - **Visitas a establecimientos de comercio de bicicletas:** Hacer recorridos por las zonas reconocidas en comercio de bicicletas de la ciudad para socializar y recordar en los locales de comercio de bicicletas, la responsabilidad que tienen los comerciantes de indicar a los usuarios la obligatoriedad de hacer el registro en el momento de la compra.
 - **Difusión en medios:** Incrementar la difusión en medios visuales y redes del objetivo de Registro Bici, las jornadas de registro, Live en redes sociales para socializar y resolver inquietudes de los usuarios.

Logros

- En cuanto al registro de bicicletas, desde el 5 de mayo de 2025 con corte a 30 de junio 2026 se han registrado 110.590 bicicletas, alcanzando así un acumulado general de 557.620 bicicletas. Dentro del desarrollo de la estrategia, en el periodo relacionado, se han realizado 744 jornadas de socialización y registro en vías y establecimientos privados o públicos, en coordinación con la Secretaría de Seguridad y Policía Nacional, alcanzando un acumulado de 4.417 jornadas desde 2018.
- Entre mayo de 2025 y junio de 2026 se han visitado 114 establecimientos en diferentes sectores comerciales de bicicletas y reparación en la ciudad. Asimismo, se han realizado actividades de registro de y capacitación en tiendas especializadas en la compra y venta de Bicicletas.
- Mensualmente el componente de “Registro Bici Bogotá” participa en la Mesa de Seguridad de la Bicicleta organizada por la Secretaría de Seguridad, dando el balance del registro y proponiendo estrategias para incrementar el registro y minimizar el hurto de bicicletas en la ciudad.
- En el marco de la semana de la Bicicleta de 2025 y el Día Mundial de la Bicicleta se realizaron “Registrones” enfocadas a socializar la obligatoriedad del registro de las bicicletas en la ciudad y al registro masivo entre los usuarios, teniendo como resultado el registro de más de 600 bicicletas.
- Se han realizado actividades de socialización y registro en los municipios de Soacha y Funza en coordinación con autoridades municipales y la ciudadanía. En este mismo sentido se han hecho acercamientos con la Agencia Regional de Movilidad y la Gobernación con el fin de expandir el Registro Bici y los beneficios que ofrece la plataforma.
- Dentro de las actividades de control en el registro de bicicleta, se ha realizado la identificación de Ciclomotores registrados y se han enviado las solicitudes a los propietarios para eliminar dichos registros al no ser parte del alcance de Registro Bici.

Próximos pasos

- Actualización de la página web de Registro Bici Bogotá, para ajustar parámetros institucionales y ofrecer una mejor experiencia a los usuario.
- Expansión del Registro de Bicicletas y difusión del uso de la página web para aprovechar los beneficios de la misma en la Región Metropolitana.

4.2.6.3 Instancias de coordinación

Dependencia líder: Subdirección de Bicicleta y Peatón

4.2.6.3.1. Comisión Intersectorial de la bicicleta - CIB

- *Funcionamiento y operación de la instancia:* A partir de mayo de 2025 se han realizado cinco (5) sesiones ordinarias (12 jun; 11 sept; 11 dicde 2025; 12 mar y el 18 junde 2026) en las cuales se abordó el balance del estado y seguimiento de avance de la Política Pública de la Bicicleta, agenda y socialización de la semana de la Bicicleta 2025 y 2026, presentación del Modelo Más Bienestar de la Secretaría Distrital de Salud, recomendaciones de la Secretaría Distrital de Planeación sobre reporte cuantitativo, cualitativo, enfoque y financiero de los productos, presentación generalidades circulación ciclomotores en cicloinfraestructura, presentación de la Gerencia de la Bicicleta, resultados del proceso de depuración del nuevo plan de acción de la Política Pública (PP), mapeo de acciones para la promoción del uso de la bicicleta y generalidades de la evaluación del tercer objetivo de la Política Pública de la Bicicleta (PPB).
- Cumplimiento normativo y publicación de documentación requeridas (actas, informes de gestión y plan de trabajo) en el micrositio web destinado para tal fin <https://www.movilidadbogota.gov.co/comision-intersectorial-de-la-bicicleta>

Logros

- Depuración del plan de acción: Proceso técnico de ajuste basado en lecciones aprendidas de las entidades ejecutoras de la Política Pública de la Bicicleta (PPB).
- Cumplimiento operativo: Continuidad en sesiones trimestrales (3 en 2025 y 2 a junio de 2026) y publicación de gestión oficial en el micrositio.
- Articulación interinstitucional: Seguimiento integral (cualitativo y financiero) al avance de la PPB con participación activa de los integrantes de la comisión.
- Fortalecimiento de la coordinación: Avances en la Semana de la Bicicleta, evaluación del tercer objetivo de la PPB e integración de la Gerencia de la Bicicleta.

Próximos pasos

- Creación de la **Comisión Intersectorial de Movilidad Activa (CIMA)**, como una única instancia que articule integralmente el seguimiento y la coordinación institucional de la Política Pública de la Bicicleta y la Política Pública del Peatón. Para ello, se elaboró exposición de motivos y borrador de Decreto, que fue remitido a la Dirección de Normatividad y Conceptos.
- En virtud de la derogatoria del Decreto Distrital 480 de 2022 y la creación de la Comisión Intersectorial de Movilidad Activa del Distrito Capital mediante el presente acto administrativo, es necesario modificar el artículo 8 del Decreto Distrital 546 de 2007 para sustituir la Comisión Intersectorial de la Bicicleta por la Comisión Intersectorial de Movilidad Activa.

4.2.6.3.2. Consejos de la Bicicleta

En el marco del Consejo Distrital de la Bicicleta y los Consejos Locales de la Bicicleta se han podido identificar las potencialidades de cada una de las localidades en torno a la promoción del uso de la bicicleta, como por ejemplo; en el marco de la celebración de la Semana de la Bici, la mayoría de las localidades a través de su respectivo consejo local de la bicicleta, realizan acciones que logran llevar a las localidades los objetivos de esta actividad Distrital.

Logros

Estos espacios de participación han logrado potencializar durante el periodo las siguientes actividades:

- Jornadas de Registro Bici con consejeros locales y ciclistas.
- Realización de actividades en el marco de la Semana de la Bicicleta.
- Actividades de cartografía social y divulgación del mapa de puntos críticos para las mujeres en las localidad.
- Acciones de prevención de violencias hacia las mujeres ciclistas.
- Actividades interinstitucionales con ciudadanía en puntos críticos de seguridad para ciclistas.
- Conmemoración de fechas emblemáticas con enfoque de género como el 8M y el 25N.
- Formación en temas de género y difusión de rutas de atención para mujeres.
- Presentación informativa a consejeros de la bicicleta sobre el Sistema de Bicicletas Compartidas a cargo de la Empresa TemBici.
- Fortalecimiento a la instancia con el Fondo de Incentivos de Chikana.
- Ciclopaseos y recorridos diurnos y nocturnos con diferentes temáticas culturales, recreativas, deportivas, ambientales, históricas y con enfoque de género.
- Capacitación en seguridad vial respecto al uso de luces o materiales reflectivos, puntos ciegos en articulación con Transmilenio.
- Articulación interlocal entre los consejos locales y otras instancias de participación.
- Talleres de mecánica básica a cargo del IDRD y formación técnica de mecánica de bicicleta con el SENA.
- Foro local para la promoción del uso de la bicicleta.
- Ferias locales de bici emprendimientos y ferias de servicios para ciclistas.
- Fortalecimiento de canales y redes sociales de los Consejos locales de la bicicleta.
- Socialización e información de proyectos de cicloinfraestructura.
- Capacitación sobre los objetivos, productos y resultados de la Política Pública de la Bicicleta y el Plan Especial de Salvaguardia del Patrimonio Bici.

Desde mayo de 2025 a la fecha se han realizado 4 sesiones ordinarias (08 de mayo, 10 de sept, 3 diciembre de 2025 y 18 de marzo de 2026) en cumplimiento del Decreto 498 de 2022 y 3 extraordinarias (19 de junio de 2025, 29 de enero y 7 de junio de 2026), en las cuales se abordó temas de cicloinfraestructura, presentación y aprobación metodología revisión decretos, Socialización Fondo Chikana, Acciones Consejo locales de la bicicleta, Creación del Grupo Ciudadano Distrital de para la seguridad de Ciclistas, Parrilla Semana de la Bici, Sensibilización Violencia Política, Acciones Ciclomotores, socialización de la evaluación de la Política Pública de la Bici y la solicitud de los consejeros y consejeras de construir la propuesta de encuentro con el alcalde mayor. Se programó la segunda sesión ordinaria para el 7 de julio de 2026.

- **Estrategia para la intervención, apropiación y resignificación del espacio público con enfoque de género**, a través de intervenciones artísticas, pedagógicas y muralismo se realizaron actividades lideradas por las agrupaciones ganadoras de la beca cultural *En Bogotá Nos Mueve el Respeto* y por Consejos locales de la bicicleta en articulación interinstitucional. Las intervenciones lograron fortalecer el trabajo de organizaciones lideradas por mujeres ciclistas realizando acciones puntuales para la promoción del uso de la bicicleta en mujeres, promover la movilidad peatonal, visibilizar violencias y enviar mensajes de respeto y apropiación del espacio público.

Pasos a Seguir:

- Continuar con la planeación articulada de la Semana de la Bici con los consejeros y consejeras, con el objetivo de darle un carácter local a la jornada distrital.
- Concretar espacio de discusión con agenda puntual de las temáticas que los Consejeros distritales de la bicicleta desean tratar con el Alcalde Mayor.
- Apoyo en la difusión de estrategias para aumentar el número de consejeros y consejeras de cada localidad que necesite darle apertura a la estrategia de consejeros vacantes junto con el IDPAC.
- Participar con mayor incidencia en las instancias de participación: mesa gestora Plan Especial de Salvaguardia, los Consejos Distrital y Locales de la Bici, la mesa técnica de monitoreo y seguimiento al Plan de Seguridad Ciudadana para los Ciclistas.

4.2.6.3.3. Mesa Seguridad Ciclistas

Logros

- De acuerdo al compromiso que tiene la Secretaría Distrital de Movilidad con la “Mesa Técnica de Monitoreo y Seguimiento al Plan de Seguridad Ciudadana para los Ciclistas de Bogotá ‘La Bici nos Mueve con Seguridad’ RESOLUCIÓN CONJUNTA 750 DE 2020 (Julio 03) *“Por medio de la cual se crea la Mesa Técnica de Monitoreo y Seguimiento al Plan de Seguridad Ciudadana para los Ciclistas de Bogotá ‘La Bici nos Mueve con Seguridad’*” y el DECRETO 294 DE 2021 (Agosto 11) *“Por medio del cual se crea la estrategia Rutas Seguras para Ciclistas en la Ciudad de Bogotá D.C.* la SDM asiste mensualmente a la Mesa Técnica de Monitoreo y Seguimiento para apoyar en las diferentes acciones que de ella se deriven y que estén bajo la misionalidad de la entidad. En este marco, se creó un repositorio de información para hacer un seguimiento mensual a las acciones de las diferentes dependencias.
- Se han realizado las siguientes mesas de trabajo a lo largo del año, así mismo las actas reposan en el siguiente enlace:
<https://drive.google.com/drive/folders/16tPrVxZiHryGdmjibeNrzfFyNDKmGJtz>
 - 12 de mayo del 2025
 - 19 junio del 2025
 - 31 de julio 2025
 - 30 septiembre del 2025
 - 31 octubre del 2025
 - 28 noviembre del 2025
 - 22 diciembre del 2025

- 21 enero del 2026
- 18 febrero 2026
- 13 marzo del 2026
- 20 abril del 2026
- 7 mayo del 2026

Pasos a Seguir:

- Continuar con la articulación intra e interinstitucional para continuar con el fortalecimiento de las acciones y actividades.
- Vincular empresas, clubes de ciclismo y marcas para fortalecer la presencia en los corredores de patios, verjón y vuelta a la sabana.
- Continuar promoviendo campañas de cultura ciudadana y convivencia vial.

4.2.6.4. Promoción de la movilidad activa

Dependencia líder: Subdirección de Bicicleta y Peatón.

Se llevaron a cabo actividades conmemorativas, eventos, campañas, jornadas y otras actividades de pedagogía y promoción para incentivar el uso de la bicicleta y la caminata. Entre estos se destacan los siguientes:

- En el marco del **Día Mundial de la Bicicleta para la vigencia 2025** se realizó una jornada con actividades que fortalecieron la cultura y el uso de la bicicleta, buscando destacar su rol como medio de transporte sostenible, así como herramienta y eje de conexión en la transformación social y de ciudad, en este evento se contó con la participación aproximada de más de 800 ciclistas, en 3 actividades y 8 puntos.
- Así mismo en el Día Mundial de la Bicicleta del año 2026, la SDM desarrolló actividades orientadas a promover el uso de la bicicleta. En este evento se contó con la participación aproximada 500 ciclistas, en 3 actividades que buscaron llevar un mensaje para que más personas puedan movilizarse de manera segura y sostenible sobre dos ruedas por la ciudad.
- En la **XVIII semana de la Bicicleta, realizada la última semana de septiembre de 2025**, bajo el slogan “La bicicleta nos conecta con Bogotá”, se logró la participación e impacto de más de 9.000 personas en la capital en 16 de las 20 Localidades, 30 actividades en espacios públicos, parques distritales, bibliotecas públicas, plazoletas y escenarios privados y la participación de 17 entidades distritales, 10 universidades privadas y distritales, 10 consejos locales y organizaciones, 5 municipios aledaños y la participación especial de la Gobernación de Cundinamarca y el sector económico del 7 de agosto.
- Para la XIX Semana de la Bicicleta vigencia 2026 se vienen adelantando las acciones de planeación y estructuración de cada una de las actividades que se llevarán a cabo del 27 al 30 de septiembre. El concepto de esta semana está enfocado en “Nos movemos por la ruta más grande de América Latina”. En Bogotá, los ciclistas son protagonistas: la infraestructura y los servicios que hacen posible que Bogotá sea un referente regional.
- El **Día Distrital del Peatón 2025, realizada el domingo 09 de noviembre de 2025** contó con una participación de más de 510 personas que confluyeron en el tramo de la Carrera Séptima, entre calles 36 y 39, frente al Parque Nacional, espacio en el cual la Secretaría Distrital de Movilidad lideró actividades pedagógicas, culturales y de participación ciudadana que buscaron visibilizar la importancia de quienes caminan, promover comportamientos seguros en la vía y reafirmar el compromiso de Bogotá con una movilidad activa, accesible y sostenible.
- La **conmemoración del 25N** con la participación de 80 personas itinerantes con actividades que se llevaron a cabo en la calle 10 entre carrera 4 y 3 espacio que buscó conmemorar el Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer - 25N, a través de actividades de sensibilización, reflexión sobre la movilidad peatonal y en bicicleta; extendiendo invitación a la Exposición Rodar Juntas ubicada en el Museo de Bogotá.

- **Estrategia de Ciclismo deportivo.** Durante el 2025 se inició la ejecución de esta estrategia, donde se priorizaron tres corredores utilizados para la práctica de ciclismo deportivo: la vía que conduce al Alto de Patios, la vía al sector del Verjón, y la Autopista Norte.
 - Habiendo priorizado dichos corredores, se procedió a revisar el estado de las vías, la señalización y la demarcación, y se procedió a hacer las correcciones respectivas. Luego se inició la realización de acciones de pedagogía y de control dirigidas a todos los actores viales, y se realiza acompañamiento institucional los días jueves y domingos en los corredores priorizados.
 - Posterior a esto, la estrategia evolucionó a lo que se conoce como Rutas Seguras, que es liderada por la Secretaría de Seguridad, y que cuenta con el apoyo de la SDM a través de varias áreas.
 - En cuanto al corredor de la Autopista Norte donde se realiza la Vuelta a la Sabana, se logró contar con el apoyo de la Gobernación de Cundinamarca. Dentro de la estrategia consolidada, el Distrito, a través de la SDM, la Secretaría de Seguridad y la Policía realizan un acompañamiento a los ciclistas desde el sector de Héroes hasta límites del distrito, los jueves en horas de la mañana. Los primeros pilotos para este acompañamiento se hicieron durante el mes de agosto y septiembre de 2025, y desde entonces se realiza de manera periódica.
- **Estrategia de entrega de estímulos** a través de la Beca *En Bogotá Nos Mueve el Respeto* implementada en convenio interinstitucional con la Secretaría de Cultura, en 2025 se logró la ejecución exitosa de las propuestas de las 13 agrupaciones ganadoras de la vigencia 2024, las cuales vincularon a diferentes grupos poblacionales en torno a la movilidad en bicicleta y peatonal (Colegios, universidades, ciclistas y peatones en diferentes localidades). En el segundo semestre, se dió apertura a la convocatoria 2025, diseñada para estimular la participación de la ciudadanía en general, otorgó 6 estímulos a agrupaciones en 3 categorías. El Convenio tuvo una segunda prórroga que culminó el 30 de abril de 2026 y actualmente está en proceso de cierre. Por último, del nuevo Convenio actualmente estamos en la etapa precontractual donde se tienen los borradores de estudio previo, anexo técnico, matriz de riesgo y análisis del sector que actualmente están en revisión por parte del área jurídica la SDCRD.
- **Acompañamiento a la delegación del banco mundial:** Los participantes hacen parte de una delegación que visitó Bogotá en el marco del *Knowledge Exchange on Accelerating Urban E-Mobility Solutions*, organizado por el Banco Mundial. El recorrido se llevó a cabo el 1 de marzo de 2026, contó con expertos en movilidad urbana provenientes de más de 10 países de África y Asia en donde se mostraron de primera mano los avances realizados por Bogotá en materia de movilidad sostenible y activa.
- **Celebración de la conmemoración del 8M:** La actividad de conmemoración del 8 de marzo **“Sin nosotras la ciudad no se mueve”** se enmarcó en la necesidad de visibilizar que, pese a los avances normativos e institucionales, en Bogotá persisten desigualdades estructurales de género que afectan de manera diferenciada la vida cotidiana de las mujeres. La actividad se llevó a cabo el martes 10 de marzo, en el horario de 4:00 p. m. a 6:00 p. m., en dos puntos estratégicos de la ciudad: la Calle 80 con Avenida Boyacá, en el corredor bici y peatonal del canal del Salitre, y el Portal Américas, como punto de cambio intermodal entre el desplazamiento a pie, en bicicleta y el sistema de transporte público.

Esta jornada de visibilización de los viajes de cuidado y reconocimiento del trabajo de las mujeres, contó con la participación aproximadamente de 300 mujeres peatonas y ciclistas en las actividades que se realizaron.

Próximos pasos:

- Continuar con la planeación e implementación de la Semana de la Bicicleta del 2026.

- Fortalecimiento de las acciones de promoción como **rutasy seguras y las acciones enfocadas al peatón** que aporten al cambio de comportamiento, la seguridad vial y la cultura.
- Iniciar la estructuración de las propuestas de los eventos del día Distrital del Peatón y la celebración del 25 N.

4.2.7 Proyectos Estratégicos de Transporte público

4.2.7.1. Sistema Integrado de Transporte Público - SITP

4.2.7.1.1. Fondo de Estabilización Tarifaria y Subvención a la Demanda del SITP (FET)

Dependencia líder: Subdirección de Transporte Público

- La Administración del Fondo de Estabilización Tarifaria y Subvención a la Demanda del transporte público de Bogotá que le fue encomendada a la Secretaría Distrital de Movilidad 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.
- Así mismo, la ordenación del gasto del FET se encuentra en la Subsecretaría de Política de Movilidad de la SDM.

Logros

- Planeación
 - Apoyo en la elaboración y revisión del Estudio de *"PROYECCIONES FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA – FET 2025 - 2036"* elaborado por TransMilenio S.A., y remisión del escenario recomendado del FET a la Secretaría Distrital de Hacienda - SDH con las respectivas tarifas del componente troncal y zonal del sistema.
 - Avance en la revisión para la actualización del procedimiento PM01-PR13 *"Planeación, Administración, Operación y Seguimiento del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la Demanda del Sistema Integrado de Transporte Público en Bogotá – FET"*.
 - Avance en la revisión de la estructuración del instructivo PM01-PR13-IN01 *"Seguimiento técnico y presupuestal mensual del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá – FET."*
 - Se expidió la Resolución 2488813 del 23 de diciembre de 2025 *"Por medio de la cual se modifica la Resolución 443001 de 2023 "Por medio de la cual se reglamenta el funcionamiento del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá"*
- Ejecución
 - Trámite y autorización de las cuentas de cobro presentadas por TRANSMILENIO S.A. para la transferencia de recursos del FET durante los meses de mayo de 2025 a junio de 2026.
 - Estructuración del proyecto de decreto para la actualización de la tarifa del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP para 2026.
 - Desarrollo de mesas de trabajo periódicas con Transmilenio S.A., ente gestor del SITP, para resolución de observaciones en el marco del seguimiento mensual técnico y presupuestal del FET.
- Seguimiento
 - Seguimiento mensual técnico y presupuestal del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención a la demanda del SITP entre mayo de 2025 a junio de 2026.
 - Se efectuaron siete (7) sesiones de comités FET correspondientes a cinco sesiones en el 2025 y dos sesiones en 2026, estas últimas correspondientes al primer y segundo trimestre de 2026. En estos comités se socializó el seguimiento a los indicadores técnicos y presupuestales del SITP, y a proyectos estratégicos que tienen impacto en la sostenibilidad

- financiera del SITP.
- Seguimiento a las acciones desarrolladas por Transmilenio S.A. en términos de evasión, elusión, optimizaciones operacionales y estrategias para reducir el diferencial tarifario producido por la brecha entre la Tarifa Usuario y la Tarifa Técnica del sistema.
- Seguimiento al balance de las Fuentes Alternativas de financiación para el FET (multas de tránsito y Pico y Placa Solidario).
- Seguimiento a la implementación del TransMiPass y TransMiBici.
- Gestión continua para la consecución de recursos necesarios para la sostenibilidad financiera del FET en las vigencias 2025 y 2026.
- A continuación se presenta la gestión detallada en los recursos del fondo en la asignación y pagos al ente gestor Transmilenio S.A (mayo de 2025 a diciembre de 2025 y de enero a julio de 2026).
 - Para la vigencia 2025, el presupuesto total apropiado para el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) en la Secretaría Distrital de Movilidad, ascendió a \$3.133.588 millones de pesos, conformados por \$3.091.064 millones de pesos programados inicialmente, y a un traslado presupuestal realizado en la SDM por valor de \$42.524 millones de pesos realizado el último trimestre de 2025. De la totalidad los recursos disponibles para la vigencia 2025, los gestionados en el periodo de tiempo entre mayo de 2025 y diciembre de 2025, equivalen a \$2.437.427.275.059, los cuales se componen de \$ 2.394.903 millones de la aprobación inicial y los \$42.524 millones adicionados en el último trimestre del 2025.

Tabla 18. Estado en la asignación y ejecución de recursos por fuente.
Mayo - Diciembre de 2025

Ejecución FET 2025					
Fuente	Aprobado Inicialmente	Fuentes Sustituidas	Total	Ejecutado	
Recursos Distrito	2.439.072	- 241.791	2.197.280	2.197.280	100%
Multas de tránsito	190.800	-	190.800	190.800	100%
Derechos de tránsito por circulación restringida	461.164	-	461.164	461.164	100%
Aprovechamiento del Espacio Público	28	-	28	28	100%
Sobretasa a la gasolina	-	241.791	241.791	241.791	100%
TOTAL RECURSOS FET 2025	3.091.064	-	3.091.064	3.091.064	100%

Cifras FET 2025 - Recursos Adicionales	
Recursos adicionales SDM	42.524
Total FET 2025 a cargo de la SDM	3.133.588
Recursos adicionales TMSA	41.147
Total FET 2025	3.174.735

Fuente: SDM - fecha de corte :31 de Diciembre de 2025

El Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) registró una ejecución presupuestal del 100% durante la vigencia 2025, alcanzando un recaudo total de \$3.091.064 millones. La estructura de financiación consolidada refleja una modificación en las fuentes inicialmente aprobadas, caracterizada por una sustitución de recursos del Distrito por valor de \$241.791 millones, los cuales fueron cubiertos mediante la asignación de la sobretasa a la gasolina. Así, el balance final se compone mayoritariamente por recursos del Distrito (\$2.197.280 millones), seguidos por derechos de circulación restringida (\$461.164 millones), la mencionada sobretasa a la gasolina (\$241.791 millones), multas de tránsito (\$190.800 millones) y un aporte marginal por aprovechamiento del espacio público (\$28 millones), garantizando así la suficiencia financiera del fondo frente a la programación ajustada.

Tabla 19. Estado en la asignación y ejecución de recursos por fuente.
Enero - Mayo de 2026

Ejecución FET 2026						%
Fuente	Aprobado Inicialmente	Total	Ejecutado		Saldo	
Recursos Distrito	2.287.107	2.287.107	996.916	44%	1.290.190	69,4%
Multas de tránsito	171.612	171.612	74.803	44%	96.809	5,2%
Derechos de tránsito por circulación restringida	597.827	597.827	260.007	43%	337.821	18,1%
Derechos de estacionamiento sobre vías públicas	2.587	2.587	982	38%	1.605	0,1%
Aprovechamiento del Espacio Público	577	577	219	38%	358	0,0%
Sobretasa a la gasolina	235.554	235.554	102.675	44%	132.879	7,1%
TOTAL RECURSOS FET 2026	3.295.264	3.295.264	1.435.601	44%	1.859.663	

Fuente: SDM - fecha de corte :31 de Mayo de 2026

A corte de junio de 2026, la ejecución presupuestal del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) presenta un avance del 44%, con un recaudo efectivo de \$1.435.601 millones frente a un total aprobado de \$3.295.264 millones, restando un saldo pendiente de ejecución de \$1.859.663 millones. La estructura de ingresos muestra una alta dependencia de los recursos del Distrito, que representan el 69,4% de la composición total y presentan un desempeño de ejecución del 44%. Por su parte, los derechos de tránsito por circulación restringida constituyen la segunda fuente en importancia con una participación del 18,1%, mientras que la sobretasa a la gasolina (7,1%), las multas de tránsito (5,2%) y los conceptos menores de estacionamiento en vía y aprovechamiento del espacio público completan la estructura financiera, manteniendo todos estos rubros niveles de ejecución homogéneos cercanos al promedio general.

- La dinámica financiera del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) entre mayo de 2025 y mayo de 2026 evidencia una transición hacia una mayor eficiencia en la ejecución del Programa Anual Mensualizado de Caja (PAC).
- **Periodo 2025 (Mayo-Diciembre):** Durante este lapso, la ejecución de pagos por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) a TransMilenio S.A., presentó una dependencia marcada de la disponibilidad de caja, con flujos mensuales de pago que oscilaron entre \$150.000 millones y \$352.096 millones. Se observa que los pagos realizados en el segundo semestre de 2025 fueron esenciales para cubrir las necesidades de liquidez del sistema, con una participación creciente de la sobretasa a la gasolina hacia el cierre de la vigencia.

Tabla 20. Pagos realizados por por fuente 2025

Solicitud TMSA (PAC)	253.392	276.161	268.665	273.103	328.474	282.093	303.981	263.983	266.347	293.618	281.248	0
Pagos realizados												
Fuente	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Recursos Distrito	0	217.911	118.361	215.498	236.722	222.592	224.885	252.253	217.308	213.947	199.038	78.766
Multas de tránsito	0	17.046	9.259	13.755	18.518	17.413	17.592	19.752	17.019	19.296	17.283	23.867
Derechos de tránsito por circulación restringida	0	41.201	22.379	40.745	44.758	42.086	42.520	47.742	41.134	46.637	41.774	50.188
Aprovechamiento del Espacio Público	0	2,5	1,4	2,5	2,8	2,6	2,6	2,9	2,5	2,9	2,6	3
Sobretasa a la gasolina	0	-	-	-	-	-	-	250	250	20.117	21.902	199.272
Pago SDM a TMSA	0	276.161	150.000	270.000	300.000	282.093	285.000	320.000	275.714	300.000	280.000	352.096

Fuente: SDM

Periodo 2026 (Enero-Mayo): Los datos acumulados hasta mayo reflejan una gestión financiera más sincronizada. A diferencia de la irregularidad observada en 2025, los pagos realizados en marzo, abril y mayo de 2026 cubrieron exactamente el monto de las solicitudes de PAC, eliminando el saldo pendiente que se arrastraba desde los primeros meses del año.

Tabla 21. Pagos realizados por por fuente 2026

Solicitud TMSA (PAC)	309.433	273.940	268.505	316.946	266.778
	Pagos realizados				
Fuente	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo
Recursos Distrito	190.592	190.592	210.758	219.889	185.084
Multas de tránsito	14.301	14.301	15.814	16.499	13.888
Derechos de tránsito por circulación restringida	49.819	49.819	54.331	57.575	48.462
Derechos de estacionamiento sobre vías públicas	216	216	47	274	230
Aprovechamiento del Espacio Público	48	48,1	10	61	51
Sobretasa a la gasolina	19.630	19.629,5	21.706	22.647	19.062
Pago SDM a TMSA	274.605	274.605	302.667	316.946	266.778

Fuente: SDM

Próximos pasos

- Continuar con el desarrollo de las actividades y coordinación interinstitucional con los entes gestores para presentar el informe de Marco Fiscal de Mediano Plazo 2027-2037 del FET, y para la aprobación del presupuesto de la vigencia 2027.
- Continuar con las mesas de trabajo de seguimiento desarrolladas en conjunto con la Secretaría Distrital de Hacienda.
- Realizar el acompañamiento en la estructuración del estudio *“Evaluación al Estudio Técnico y Financiero de Soporte a la Actualización Tarifaria”* para la actualización de la tarifa del SITP para la vigencia 2027.
- Realizar el Documento Técnico de Soporte, Exposición de motivos y proyecto de decreto soporte para la actualización de la tarifa del SITP para la vigencia 2027.
- Revisar la viabilidad de la actualización del procedimiento PM01-PR13 *“Planeación, Administración, Operación y Seguimiento del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la Demanda del Sistema Integrado de Transporte Público en Bogotá – FET”*.
- Revisar el ajuste del instructivo PM01-PR13-IN01 *“Seguimiento técnico y presupuestal mensual del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá – FET.”*.
- Realizar seguimiento a la proyección técnica y presupuestal de 2026 para el FET.
- Realizar seguimiento a la ejecución técnica y presupuestal de 2026 para el FET.
- Revisar la viabilidad para el diseño, creación y aprobación de nuevas fuentes alternativas de financiación para el FET dentro del marco normativo del nuevo Plan Nacional de Desarrollo 2026-2030.

4.2.7.1.2. Carriles preferenciales

- Los carriles preferenciales se plantean como una medida de conexión de corredores principales, direccionados como fuentes alimentadoras del sistema de transporte masivo. Teniendo en cuenta que, desde el punto de vista de la oferta, los carriles preferenciales tienen como objetivo reducir los conflictos con otros actores viales, disminuir los tiempos de ciclo de las rutas de servicio público y por consiguiente emplear de manera más eficiente la flota y los recursos del SITP.
- Desde la demanda, los carriles preferenciales se orientan a reducir los tiempos de viaje de los usuarios, así como mejorar la seguridad en el ascenso y descenso en paraderos. Además, el proyecto de carril preferencial le apuesta a 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, el cual es priorizado dado sus aportes en el logro de la democratización del espacio público. Lo anterior, de acuerdo con 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”*.

Logros

- Se expidió la resolución 1815115 de 2025 *“Por medio de la cual se modifica el artículo 2 de la Resolución SDM 560 de 2015 “Por medio de la cual se adopta el Carril Preferencial de la Av.Carrera Séptima, como parte de la infraestructura de transporte priorizada para el Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad y se dictan otras disposiciones”*.
- Se expidió la resolución 934378 de 2026 *“Por medio de la cual se adopta el carril preferencial de la Avenida Calle 63 entre la Carrera 122 y la Avenida Caracas, como parte de la infraestructura de transporte priorizada para el Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad”*
- Se realizaron análisis de alternativas de carriles preferenciales teniendo en cuenta los límites establecidos por el avance de las obras desarrolladas en la ciudad como la L1MB y los PMT en ejecución. Se avanzó en los estudios técnicos y normativos de soporte para la adopción de los carriles preferenciales:
 - Av. Ciudad de Villavicencio entre Av.Boyacá y Av.Primer de Mayo
 - Calle 68 entre Carrera 15 y Av.Carrera 68
 - Av.Carrera 24 entre Diagonal 61C y Av.Calle 80
 - Carrera 27 entre Calle 1 y Av.Calle 19 (Par Av.Carrera 24 entre Calle 1 y Av.Calle 13)
- Durante el año 2025 y en lo corrido del año 2026 se implementaron y mantuvieron acciones complementarias de control y gestión operacional orientadas a mitigar desafíos asociados al mal parqueo e invasión de calzadas, esto, con el fin de garantizar la fluidez en los corredores, no solo de los vehículos asociados al SITP sino de todos los vehículos. Estas acciones buscan una reorganización estratégica de la vía que, si bien prioriza el transporte público, también permite mejorar el tráfico mixto, gestionando de manera activa la limitada capacidad de los corredores críticos.
- Se ha impactado positivamente la operación del SITP en su componente urbano (zonal, especial, complementario y dual), con velocidades a lo largo del año 2025 que presentaron incrementos de entre 5 y 13%, evidenciando mejoras en los tiempos de viaje de hasta 10 minutos para los 620.000 usuarios que se mueven en la red diariamente. En particular, la implementación del carril preferencial sumado a las medidas de control y gestión en campo permitieron reducir los tiempos de viaje en la Avenida Séptima hasta en 10 minutos y en la Carrera 13 hasta en 7 minutos.

Retos y próximos pasos

- Implementar los Carriles Preferenciales de la Calle 68 y Av.Carrera 24.
- Adelantar la evaluación de nuevos carriles preferenciales (Carrera 27, Av.Ciudad de Cali, y Av.Calle 24)
- Realizar el seguimiento y control de la operación de los Carriles Preferenciales a implementar
- Establecer una estrategia de comunicación y pedagogía sobre la red de corredores de los carriles preferenciales para que la ciudadanía 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.

4.2.7.1.3. Sistema Interoperable de Recaudo (SIR)

- El SITP está integrado actualmente por los componentes troncal, zonal y el Cable Aéreo de Ciudad Bolívar y se encuentra en proceso de expansión, incluyendo la construcción de infraestructura multimodal. Esta iniciativa convoca el reto de la integración física y operativa y, en algunos casos tarifaria, de los nuevos servicios con el sistema de transporte existente, por lo que la evolución del sistema de recaudo, del modelo de negocio y de los esquemas de interoperabilidad tecnológica son

fundamentales para garantizar la interoperabilidad integral entre el SITP en su estado actual con los nuevos sistemas.

- Con base en lo anterior, la SDM inició en el año 2021 la estructuración del proyecto Sistema Interoperable de Recaudo (SIR), para permitir la evolución del actual sistema de recaudo SIRCI a un nuevo sistema que permita la interoperabilidad de los sistemas de recaudo de cada uno de los servicios de transporte y los servicios conexos, de acuerdo con la visión definida en el Decreto 168 de 2023.
- En este contexto, el SIR se concibe como una plataforma tecnológica y un entorno operativo de arquitectura abierta, segura y flexible, capaz de articular los distintos modos de transporte (como el SITP, la Primera Línea del Metro, el Regiotram y futuros servicios conexos) bajo reglas claras y un estándar común. Su propósito fundamental es unificar la experiencia de viaje del usuario, fortalecer el control institucional del recaudo y garantizar la distribución automatizada, equitativa y transparente de los ingresos entre los diversos actores del sistema.
- Más que una simple solución de software, el SIR se proyecta como una infraestructura de integración regional y metropolitana que rompe con la dependencia tecnológica de proveedores únicos. Para lograrlo, habilita la concurrencia de múltiples operadores y permite el uso universal de diversos medios de pago electrónicos, admitiendo tanto sistemas de pago de ciclo cerrado (tarjetas de transporte físicas y virtuales) como de ciclo abierto (tarjetas bancarias, billeteras digitales y códigos QR dinámicos).
- Esta transformación hacia la movilidad inteligente se materializa a través de la transición progresiva hacia un modelo híbrido, que permite la coexistencia de soluciones tradicionales basadas en tarjeta (CBT) con modernos sistemas de tarifa basados en cuenta centralizada (ABT). De esta manera, el SIR dota al Distrito de un "cerebro" transaccional (Nivel 4) y una Cámara de Compensación que orquestan las reglas de negocio, asegurando la sostenibilidad financiera del transporte público y la correcta aplicación de la política tarifaria integrada para todos los ciudadanos.

Logros

Durante el periodo de 2025 hasta junio de 2026, la estructuración del Sistema Interoperable de Recaudo (SIR) logró hitos determinantes para su maduración técnica, operativa y comercial en el mercado:

- **Convenio Interadministrativo 2025-3091** entre Secretaría Distrital de Movilidad, TransMilenio S.A. y la Empresa Metro de Bogotá para definir las reglas sobre las cuales realizar la coordinación institucional para la estructuración e implementación del Sistema Interoperable de Recaudo (SIR).
- **Decreto 338 de 2025** elaborado para definir, organizar y regular los roles, funciones y responsabilidades de los diferentes actores que intervienen en el Sistema Interoperable de Recaudo (SIR) del Distrito Capital.
- **Socialización y validación con el mercado:** Se ejecutó una estrategia robusta de acercamiento con los interesados mediante un evento de lanzamiento del SIR en junio de 2025, la participación en el foro ProBogotá (MovE-Pay Summit), un evento de cotización (Solicitud de Información - RFI) con invitación a más de 320 actores del mercado tecnológico, y un evento final de socialización en Andinatráfico del proceso en marzo de 2026.
- **Consultoría con el Banco Mundial.** Se contó con la asistencia técnica de la firma consultora Rebel Group, respaldada por el Grupo Banco Mundial. El objetivo principal de esta consultoría fue realizar una revisión exhaustiva del Anexo Técnico Operador SIR (versión de agosto de 2025) para identificar posibles ambigüedades, evaluar la viabilidad del mercado frente a los plazos y presupuestos, y mitigar riesgos normativos, técnicos y operativos que pudieran afectar los procesos de contratación y la posterior implementación del sistema en Bogotá. Las principales conclusiones del informe final advierten sobre la necesidad de precisar componentes críticos en los pliegos de condiciones antes de avanzar a la etapa de licitación. La consultoría identificó que el anexo técnico presentaba vacíos

conceptuales en la experiencia esperada del usuario (particularmente sobre la exclusividad y los puntos de recarga de la tarjeta ¡tullave!), una delimitación incompleta de los roles y responsabilidades en los niveles de arquitectura del modelo de servicio entre los operadores (como TransMilenio, Metro y Regiotram), y la ausencia de un marco comercial explícito que defina los modelos de pago y la relación calidad-precio para el contratista. De acuerdo con Rebel, mantener estas incertidumbres incrementaría el riesgo de recibir ofertas incomparables, causaría un aumento de precios por parte de los proponentes o, incluso, disuadiría al mercado de participar en el proceso. Dadas estas observaciones se crearon documentos que explican, modifican e introducen los elementos identificados como faltantes.

Por otra parte, aprovechando la trayectoria de la consultoría en la definición estratégica de sistemas de recaudo a nivel global, se solicitó su concepto técnico respecto a la arquitectura del SIR (centralizada frente a descentralizada), enfocándose en la administración de cuentas de usuarios y en el rol del proveedor de servicios de pago. En su informe final, la firma Rebel determinó que para Bogotá es viable y conveniente adoptar una operación centralizada en ambos aspectos, aportando casos de referencia y la argumentación técnica que soporta dicha conclusión.

- **Asesoría internacional.** Como una tercera revisión externa a los documentos que constituyen los anexos técnicos del sistema se llevó a cabo la revisión de estos parte de una experta internacional dada su participación continua en la estructuración y puesta en ejecución del sistema de recaudo de Nueva York, ciudad referente para el sistema de Bogotá y en general un caso que sirve de referente mundial en cuanto a recaudo de transporte público. Luego de revisar toda la documentación provista, se remitieron observaciones que se centran en optimizar la perspectiva del pasajero, la estrategia de datos y el control operativo dentro del Anexo Técnico del SIR. En el ámbito del usuario, basándose en la experiencia con el sistema OMNY de la MTA, advierte sobre la necesidad de mitigar la confusión de marca unificando los canales digitales (aplicaciones y sitios web), sugiriendo la adopción de esquemas de marca blanca (White Label) y apoyando que el SIR emita centralizadamente las tarjetas virtuales (TISC virtual). Asimismo, aclara la delimitación en los canales de soporte, donde el SIR proveerá la infraestructura tecnológica centralizada pero la atención directa y el procesamiento de PQRS recaerá sobre los Operadores de Recaudo del Nivel 3. En la dimensión técnica y contractual, las recomendaciones apuntan a fortalecer la soberanía de datos del sector público mediante la exigencia explícita de un lago de datos (Data Warehouse) con acceso controlado por roles (RBAC) y alta granularidad para análisis avanzados de fraude y evasión. De igual forma, se sugiere robustecer la definición de los indicadores operativos (ANS y KPIs) y la resiliencia offline de los validadores, además de revisar aspectos estratégicos como el momento de contratación del Proveedor de Servicios de Pago (PSP) y la flexibilización geográfica para el sitio de desarrollo del software con el fin de optimizar los costos del contrato. productos de estas observaciones se realizaron los cambios a lugar en el anexo técnico incorporando las recomendaciones a lugar.
- **Trabajo interinstitucional.** Se realizó el trabajo colaborativo entre los entes gestores y la Secretaría de Movilidad para definir y validar interinstitucionalmente el Anexo Técnico que definía el hito para publicación de prepliegos al proceso SDM-LP-010-2026.
- **Publicación de prepliegos y participación histórica:** En febrero de 2026 se publicó el primer proyecto de pliegos de condiciones (prepliegos), lo cual detonó una amplísima participación del mercado al recibir un alto volumen de observaciones (alrededor de 1.300 comentarios registrados) que permitieron retroalimentar el proceso y sus documentos.
- **Adopción de la "Alternativa C" (Plan C) para transición:** Ante dificultades con los operadores legados, el Comité Técnico de Interoperabilidad aprobó el Plan C. Esta decisión estratégica consiste en que el SIR ejecutará el cambio hacia el modelo Basado en Cuenta (ABT) mediante un proceso de "Tokenización" como alternativa inicial propia, eliminando la dependencia de acuerdos o de un

Otrosí con el actual operador de recaudo (Recaudo Bogotá), aclarando que en mesas posteriores se permite que la realice TMSA más que no sea limitante si este no la realiza.

- **Reestructuración del Anexo Técnico:** A partir del análisis de las observaciones del mercado y la adopción de la Alternativa C, se reescribió el esquema de despliegue introduciendo los **Ciclos de Entrega Técnica (CET 1 y CET 2)**. Incluyendo aspectos de flexibilización para apertura a participación responsable de interesados en el proceso.

Próximos pasos

Estructuración del Operador del SIR

En cuánto la estructuración del proceso de contratación del Operador del SIR, los siguientes son los pasos a seguir que se recomienda llevar a cabo:

1. Fase de Estructuración Técnica, Normativa y Precontractual

- **Ajustes al Anexo Técnico y Acuerdos Tecnológicos:** Conciliar los ajustes del Anexo Técnico con los entes gestores para asegurar un proceso de contratación equilibrado del Operador del Sistema Integrado de Recaudo (SIR). Esto incluye revisar y armonizar el acuerdo de Transmilenio S.A. (TMSA) con T-Money, definiendo la coexistencia de la tecnología actual de la tarjeta "TuLlave" frente a un acuerdo que facilite su interoperabilidad con el SIR, dejando siempre la opción de poder tener una operación del SIR independiente del perfeccionamiento de acuerdo con actores del actual operador de recaudo.
- **Regulaciones, Políticas y Fortalecimiento:**
 - Publicar la resolución que define al Operador del SIR como agente de recaudo, lo cual lo habilitará para contratar la fiducia del sistema.
 - La Alcaldía definirá la política tarifaria y la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) establecerá las reglas de distribución de ingresos y de la Cámara de Compensación mediante Acto Administrativo.
 - Realizar el estudio de necesidades para el fortalecimiento institucional de la SDM para el adecuado seguimiento al contrato del SIR.
- **Licitación y Contratación:** Publicar el prepliego y adjudicar en 2026 el Operador del SIR. El objetivo es finalizar la estructuración, publicación y contratación tanto del Operador del SIR como de su interventoría durante el segundo semestre de 2026.

2. Fase de Adopción de Estándares y Preparativos Operativos

- **Adopción Tecnológica y Mecanismos de Información:** El Estándar de Interoperabilidad debe quedar adoptado en el primer semestre de 2027. La SDM debe garantizar que este estándar sea retrocompatible con los validadores que la Empresa Metro de Bogotá (EMB) que se encuentran instalados en sus 16 estaciones.
- **Operatividad Financiera:** El nuevo Operador del SIR deberá contratar a la Sociedad Fiduciaria administradora del Patrimonio Autónomo, garantizando que esté operativa para junio de 2027.

3. Fase de Transición e Interoperabilidad Temprana (Segundo Semestre 2027 - 2028)

- **Interoperabilidad en Marcha Blanca (Septiembre 2027):** TMSA gestionará que el actual Concesionario del SIRCI permita que la tarjeta "TuLlave" funcione como monedero (valor almacenado) en las estaciones de la Primera Línea del Metro (PLMB) para septiembre de 2027. Para esto, TMSA y la EMB deberán definir previamente el alcance técnico, incluyendo la instalación y entrega de componentes de software y hardware.

- **Inicio de Pruebas y Operación de Transición:** La Cámara de Compensación del SIR debe iniciar pruebas en octubre de 2027. Posteriormente, la operación de transición para medios de pago distintos a la tarjeta EMV abarcará desde marzo hasta diciembre de 2028.
- **Fin del Contrato TMSA y Nuevos Medios (Octubre 2028):** El contrato del actual Operador de Recaudo de TMSA está previsto que finalice en octubre de 2028. Al finalizar esta etapa de transición, la EMB podrá definir e implementar sus propios medios de pago, previa aprobación del Comité de Interoperabilidad.
- **Tokenización:** En caso de requerirse la tokenización de la tarjeta “TuLlave” a partir de octubre de 2028, será liderada preferiblemente por TMSA. Sin embargo, si se opta por una cuenta unificada en nivel 4, el Operador del SIR tendrá la obligación de emitir esta nueva tarjeta tokenizada garantizando su seguridad.

4. Fase de Operación Definitiva y Pagos Abiertos (2029)

- **Autonomía de los Entes Gestores:** Una vez implementado por completo el Estándar de Interoperabilidad, cada ente gestor será responsable de sus propios sistemas de recaudo cumpliendo con dicho marco.
- **Implementación de Medios EMV (Límite Diciembre 2029):** TMSA deberá cambiar los validadores para permitir pagos abiertos o EMV a más tardar en diciembre de 2029. Se priorizará y buscará acelerar el reemplazo de validadores en las estaciones que cuenten con integración física con la línea del Metro para que esto ocurra antes de la fecha límite.

Otros temas a liderar o participar para el Sistema Interoperable de Recaudo

Si bien el Operador del SIR tiene bajo su alcance la ejecución de los procesos estructurales del sistema centralizado, existen actores y componentes externos cuya operación no depende de su gestión directa, exigiendo un esquema estricto de articulación y coordinación interinstitucional para garantizar la continuidad del servicio. A continuación, se detallan los aspectos clave identificados para el desarrollo óptimo de esta actividad:

- Revisión y negociación contractual del SIRCI (actual sistema de recaudo), acción a cargo de Transmilenio S.A.. La SDM debe recibir como insumo los acuerdos a los que se llegaron y los costos para que sean analizados y eventualmente incorporados en el Fondo de Estabilización Tarifaria.
- Estructurar el acto administrativo de implementación para la adopción de la integración del actual medio de pago (Tullave). Esta actividad se debe llevar a cabo una vez se obtengan las especificaciones técnicas por parte de TMSA y se tenga el nuevo estándar definido para la interoperabilidad. Este estándar será de obligatorio cumplimiento para todo actor que interactúa con el SIR y quiera utilizar el medio de pago Tullave.

Por otra parte, el siguiente conjunto de actividades debe ser estructurado, definido y consensuado de manera simultánea al proceso de selección del Operador del SIR, dado que contempla variables estratégicas que impactan de forma directa la viabilidad y el desarrollo integral del proyecto:

- **Política de Distribución de ingresos.** Tarea que consiste en la definición y parametrización de las reglas financieras y de negocio que determinan cómo se reparten los recursos recaudados entre los diferentes actores del ecosistema, (inicialmente incluye: Entes Gestores, operadores de recaudo, emisores de medios de pago y proveedores tecnológicos). Esta tarea sirve de insumo para configurar en la Cámara de Compensación en cuanto a los algoritmos y fórmulas de preliquidación basados en el uso de los servicios, el tipo de tarifa y el medio de pago. Incluye la automatización de la distribución de ingresos, el diseño de flujos de trabajo (workflows) para la aprobación de montos

por parte de los Entes Gestores, y la generación de instrucciones de pago hacia el Administrador Fiduciario garantizando el cumplimiento de los contratos vigentes

- **Esquema de operación (PSP, Cuenta única).** Representa la transición tecnológica del recaudo centrado en la tarjeta física (monedero o CBT) hacia un modelo de Tarifa Basada en Cuenta (ABT) gestionado desde la nube, operando en conjunto con un Proveedor de Servicios de Pagos (PSP) para aceptar pagos abiertos como tarjetas bancarias EMV y billeteras digitales. Implica definir el esquema de operación centralizado o descentralizado que operará en la ciudad con las consecuencias que ello acarrea de cara a operación al usuario.
- **Interoperabilidad con CEM y PQRS.** Es la integración del SIR con las plataformas externas de gestión de ciudad para garantizar el flujo fluido de información de la red y la atención unificada y transparente al ciudadano en sus requerimientos. Para el Centro Estratégico de Movilidad (CEM), requiere implementar el intercambio bidireccional de datos estandarizados sobre la red de transporte utilizando formatos internacionales como NeTEx, GTFS Static y Transmodel. En cuanto a las PQRS, exige diseñar un componente interno de gestión y conectarlo mediante servicios web (APIs) con el Sistema Distrital de Quejas y Soluciones (SDQS - 'Bogotá Te Escucha'), permitiendo la radicación transparente de los requerimientos de los usuarios, la sincronización de los estados de respuesta y la trazabilidad de los casos gestionados por los Operadores.
- **Manual Operativo Fiducia.** Establece el marco procedimental, tecnológico y de seguridad que rige la interacción directa entre la Cámara de Compensación del SIR y el Administrador Fiduciario encargado de manejar los fondos en el Patrimonio Autónomo. Entre las acciones a desarrollar se listan las siguientes: diseñar e implementar las interfaces y protocolos para la interacción segura con el administrador fiduciario incluidos la solicitud de transferencias de fondos derivados de las pre-liquidaciones aprobadas. Así mismo, incluye el proceso de conciliación automática importando extractos bancarios para cotejarlos contra las transacciones, y la configuración de alertas o bloqueos que impidan superar los topes legales de presupuesto al momento de girar los recursos.
- **Fortalecimiento institucional SDM para gestionar el SIR.** Es el conjunto de acciones organizacionales, normativas y de transferencia de conocimiento orientadas a empoderar a la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) para que asuma directamente la gobernanza, el control y la fiscalización del ecosistema interoperable. En sus primeras etapas se considera necesario definir el conjunto de roles, presupuesto, perfiles necesarios para la supervisión y eventual operación del SIR y las áreas dentro de la SDM en donde deben incorporar. Una vez este en construcción/operación el SIR se deberá identificar necesidades de actualización en los manuales de funciones de las entidades y definir modelos de gobernanza. Para lo anterior se requiere el diseño y ejecución de un plan de capacitación integral apoyado en una plataforma de aprendizaje (LMS), y culmina operativamente con una fase de "Operación a dos manos", donde se asegura la transferencia de códigos fuente, manuales, bases de datos y la entrega soberana de las llaves criptográficas (KMS/HSM) para la gestión autónoma del Distrito.
- **Procedimiento de conciliación de saldos.** Es el mecanismo auditor y financiero que garantiza que cada peso ingresado por la venta o recarga en canales físicos y electrónicos corresponda con exactitud a los servicios prestados y a los fondos reales depositados en las cuentas del sistema. Para esto se deben crear los documentos que permitan configurar y/o desarrollar en la Cámara de Compensación rutinas automáticas y diarias para cotejar los registros de recaudo en efectivo, las recargas del medio de pago actual y de las cuentas ABT, frente a los depósitos reportados por el banco o fiduciaria. Incluye establecer herramientas auditables para la investigación de partidas no conciliadas, la notificación de discrepancias a los operadores y la aplicación formal de transacciones de ajuste en la contabilidad del sistema.
- **Interoperabilidad con RegioTram.** Consiste en la integración tecnológica y operativa del sistema de trenes regionales (Regiotram de Occidente) a la plataforma del SIR, posibilitando a los usuarios viajar entre ambos sistemas utilizando un identificador o medio de pago unificado. Conlleva el

realizar análisis de los impactos de esta adopción en los contratos de concesión del tren regional con los posteriores consecuencias de adopción o no de los diferentes medios de pagos de ambos sistemas. Implica homologar los equipos de recaudo de Regiotram mediante la Unidad de Certificación, y parametrizar el Sistema Central para procesar sus validaciones, aplicar reglas de transbordo, generar tableros de control operacionales y habilitar la preliquidación de ingresos a favor de la Empresa Férrea Regional.

- **Tarjeta propuesta por la Secretaría Distrital de Movilidad.** Corresponde a la adopción institucional de un nuevo instrumento de pago físico o virtualizado promovido por esta cartera y alineado a las necesidades de la Secretaría Distrital de Hacienda para la dispersión de los subsidios, diseñado para actuar como un identificador válido y unificado dentro de las cuentas de transporte y servicios de la ciudad. Para realizar esto se debe definir y someter los componentes lógicos (APIs, tokens) de esta tarjeta al proceso de validación y certificación de la Unidad de Homologación para garantizar su adhesión al Estándar de Interoperabilidad. Se debe configurar el Sistema Central para registrar sus identificadores únicos, adaptar la arquitectura multi-aplicación si la tarjeta portará subsidios o beneficios de otros programas del distrito, e integrar operativamente a las reglas de reconstrucción de viaje y liquidación de ingresos.

4.2.7.1.4. Accesibilidad

Logros

- En el marco del Plan de Movilidad Accesible, durante el período comprendido entre el 5 de mayo de 2025 y 1 de julio de 2026, se han realizado 490 visitas técnicas priorización a paraderos del SITP, en coordinación con TRANSMILENIO, el Departamento Administrativo de La Defensoría Del Espacio Público (DADEP) y la Subdirección de Infraestructura de la SDM, con el fin de verificar el cumplimiento de la Resolución 313780 de 2024 *"Lineamientos para la implementación de paraderos accesibles"*, en la adecuación de los mismos.
- Adicionalmente se realizaron 15 visitas de verificación a paraderos para implementación de proyectos IDU.
- Se han realizado 5 mesas técnicas de Paraderos (3 en 2025 y 2 en 2026)
- Se realizaron cinco mesas de seguimiento al Plan de Movilidad Accesible (1 en 2025 y 1 en 2026), en donde participaron entidades como IDU, TRANSMILENIO, DADEP, UMV, Fondos de Desarrollo Local, ACDTics
- Se han dado conceptos a estudios de tránsito y DTS para Actuaciones Estratégicas

Próximos pasos

- Continuar con el acompañamiento en las visitas técnicas para priorizar intervenciones en los paraderos accesibles del SITP, de igual forma continuar con el seguimiento al Plan de Movilidad Accesible. Así mismo, se debe realizar la modificación del Decreto 324 de 2014.

4.2.7.2. Tricimóviles

- La Secretaría Distrital de Movilidad adelanta el proceso de formalización del servicio público de transporte de pasajeros en tricimóviles, en cumplimiento de la Resolución 3256 de 2018 del Ministerio de Transporte y teniendo como referencia la expedición de la Resolución 20243040038565 de 2024, que reglamentó la homologación vehicular, y la emisión de la primera ficha de homologación de un tricimóvil en mayo de 2026, desapareció el principal obstáculo técnico que había bloqueado el proceso durante años. En respuesta, la SDM ha estructurado un proyecto

en cuatro etapas secuenciales cuya primera fase — la caracterización de prestadores activos, se encuentra en desarrollo actualmente.

Logros

- Desde la expedición de la Resolución de Homologación, la SDM ha avanzado en la construcción de las condiciones normativas, técnicas y de mercado necesarias para la formalización. En el plano normativo, se realizaron mesas de trabajo con el Ministerio de Transporte que permitieron resolver seis vacíos regulatorios clave: procedimiento de homologación, capacidad de vehículos, clasificación de tránsito, ficha técnica y definición de seguros.
- En el plano técnico, se completó el desarrollo del aplicativo de registro del sistema de tricimóviles, el cual contempla el formulario web para la caracterización y se construyó el anexo técnico base para la actualización de la estructuración técnica, tecnológica, legal y financiera con participación de varias dependencias de la entidad.
- En el plano institucional, se avanzó en mesas de trabajo con Fasecolda para identificar la posible apertura de productos de seguro, esto dado que a la fecha no existen en el mercado productos de aseguramiento que viabilicen la operación del servicio público de transporte de pasajeros en tricimóviles, adicionalmente con el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal - IDEPAC se desarrollaron espacios para validar los mecanismos de participación gremial y los requisitos mínimos para garantizar que dicha participación sea representativa de quienes operan en esta modalidad de transporte, y se definió el diseño conceptual de los dos escenarios post-caracterización con sus rutas de proceso, criterios de decisión y condiciones de activación.

Próximos pasos

- **Caracterización de prestadores activos** (*objetivo: septiembre 2026*): Expedición del acto administrativo de apertura y lanzamiento del modelo híbrido de registro a través de canales digital, presencial y gremial. Se ejecutará una estrategia de difusión territorial y se continuarán las mesas con Fasecolda para la disponibilidad del producto de seguro. El proceso cierra con un acto administrativo que congela el universo de prestadores activos.
- **Actualización de estudios**: Actualización de los estudios técnicos, legales, financieros y sociales de 2019 con base en los resultados de la caracterización. Según el tamaño del universo que conforman los propietarios y prestadores del servicio de tricimóviles, la entidad establecerá escenarios para la definición de capacidad transportadora por zona. Esta etapa define zonas de operación, marco tarifario y el esquema de habilitación y permisos según el escenario resultante.
- **Modelo de entrada a la operación formal**: Según los resultados del proceso de caracterización, la entidad debe efectuar los análisis correspondientes que permitan validar los escenarios de asignación, y según estos establecer las condiciones a nivel distrital para la entrega de permisos de operación y los detalles del proceso de transición de los vehículos actuales a vehículos que cuenten con la respectiva ficha de homologación.
- **Desarrollo de Plataforma de registro y control**: La entidad debe dar inicio a la construcción del aplicativo web que permita la gestión de las diferentes etapas relacionadas con el proceso de formalización como lo son la entrega de permisos de operación, la habilitación de prestadores del servicio y el registro de vehículos homologados. Así mismo, dicho aplicativo permitirá el seguimiento a la operación a partir del monitoreo de indicadores y de PQRS, y demás actividades vinculadas al proceso de vigilancia sobre la prestación del servicio.
- **Control sobre la operación**: Con la puesta en marcha de la plataforma de registro y control la entidad deberá dar inicio a los procesos de inspección, vigilancia y control permanente, lo cual constituye todo un reto para la entidad al efectuar procesos de auditoría sobre prestadores que por años han realizado la prestación del servicio sin ningún tipo de control y sin garantías mínimas para los usuarios del servicio, así mismo la entidad debe realizar la definición de la estructura interna que será responsable de la gestión y operación continua de este servicio.

4.2.7.3. Transporte Público Individual-Taxi

Dependencia líder: Subdirección de Transporte Público

4.2.7.3.1. SIRC-Tecnología

- Esta iniciativa surge con el propósito de fortalecer la seguridad, percepción y confiabilidad del servicio de cara al usuario, facilitando la identificación y consulta de la información asociada al binomio vehículo – conductor, con la implementación de un número único, código QR, Tarjeta de Presentación y otras funcionalidades.

Logros

- Adopción de la modificación de la Resolución 411687 de 2026, mediante la cual se modifica la Resolución 220 de 2017, cuyo objeto es: “Por medio de la cual se modifican los artículos 2 y 3 de la Resolución 220 de 2017, se adopta el Manual de uso del sistema de Información y Registro de Conductores y se dictan otras disposiciones”.
- Socialización con las empresas de transporte público individual y sus equipos técnicos encargados de la gestión del SIRC, con el fin de realizar la socialización de los cambios a implementar y recoger retroalimentación frente a los ajustes realizados en la tarjeta de control.

Próximos pasos

- Inicio de la etapa de transición para la implementación, con una duración de siete (7) meses, contados a partir de la publicación en registro distrital 19 de marzo de 2026 fecha en que entró en vigencia.

4.2.7.3.2. Pico y Placa

- Frente a las actuales dinámicas de la movilidad en la ciudad y el surgimiento de modos alternos de transporte como las plataformas ilegales de transporte individual, la crisis climática, el incremento de los viajes en vehículos particulares como la moto y auto, entre otras, se hace necesario revisar y, de ser el caso, replantear la actual medida de pico y placa para taxis, con el fin de conseguir un mejor aprovechamiento de la política con un enfoque ambiental y, a la vez, como una posible estrategia de recuperación de la demanda perdida por el transporte ilegal. Esta acción podría conllevar a un estudio de la actual capacidad transportadora de la ciudad, congelada desde el año 1993, además de otros estudios frente al impacto de la modalidad a nivel Distrital.

Logros

- En relación a la actual medida de pico y placa para taxis, en conjunto con la DIM se realizó la simulación de diferentes escenarios de levantamiento de la restricción actual.

Próximos pasos

- Realizar análisis complementarios a la medida de restricción con un enfoque ambiental en el marco del desarrollo de la Política de Cero y Bajas emisiones para el transporte público de Bogotá.

4.2.7.3.3. Taxis eléctricos

- La transición eléctrica en la modalidad de transporte individual ha sido uno de los proyectos de mayor impacto en la Secretaría Distrital de Movilidad; desde transporte público se han venido desarrollando diferentes proyectos como la Política de Cero y Bajas Emisiones donde se encuentran diferentes productos, a la vez se encuentra en marcha el piloto de taxis eléctricos y para el presente año el trabajo mancomunado que se ha venido desarrollando con el Ministerio de Transporte frente al Fondo para la promoción de ascenso tecnológico FOPAT lo que conllevará a la transición eléctrica de la flota de taxis en la ciudad.

Logros

- Revisión y reformulación de metas para la implementación de la política de cero y bajas emisiones la cual tiene por objeto que para el 2040 se llegue al 75% de conversión a taxis eléctricos de la modalidad en la ciudad, lo anterior en desarrollo de diferentes productos como consolidación del fondo de renovación de taxis por tecnologías cero emisiones, zonas amarillas preferenciales para taxis cero emisiones de Bogotá e incentivos para taxis de cero y bajas emisiones.
- Acompañamiento y apoyo en el desarrollo del piloto de taxis eléctricos establecido en el Decreto Distrital 677 de 2011: *“Por medio del cual se adoptan medidas para incentivar el uso del vehículo eléctrico en el Distrito Capital, se autoriza una operación piloto y se dictan otras disposiciones”*.
- Suscripción del convenio marco interadministrativo entre el Ministerio de Transporte y la Secretaría Distrital de Movilidad (698 de 2025), el cual tiene por objeto *“Aunar esfuerzos, conocimientos y capacidades para la implementación del ascenso tecnológico en el parque automotor del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, en Bogotá Distrito Capital, en el marco fondo para la promoción del ascenso tecnológico”*. Se estableció con el propósito de que ambas entidades contribuyan, desde su ámbito técnico, al impulso del ascenso tecnológico y, a través del Fondo para la Promoción del Ascenso Tecnológico (FOPAT), promuevan la renovación de la flota hacia tecnologías de cero emisiones en la ciudad de Bogotá.
- En el transcurso de este año frente a las postulaciones del FOPAT, Bogotá representa el 70% de postulaciones en el país con 223 postulaciones donde 94 han sido aprobadas lo que representa el 42% convirtiéndose en la ciudad líder en la adopción de tecnologías de cero y bajas emisiones.
- Levantamiento de parámetros operacionales y canasta de costos para la estimación de la tarifa de referencia del vehículo eléctrico.

Retos y próximos pasos

- El cierre efectivo del Plan Piloto así como la incorporación de estos vehículos en la capacidad transportadora de la ciudad toda vez que se tienen permisos temporales de operación; para ello se requiere del apoyo del Ministerio de Transporte, entidad cabeza del sector, frente a la aprobación de esta incorporación de flota en la capacidad transportadora de la ciudad.

4.2.7.3.4. Construcción con el gremio

- Corresponde a las mesas de trabajo que se realizan periódicamente con los representantes del gremio de taxis con el fin de realizar seguimiento al Plan de Trabajo que se desarrolla para la mejora constante de la modalidad. Así mismo, involucra sesiones extraordinarias por ocasiones de paros y atención de requerimientos particulares de propietarios, conductores, agremiaciones, empresas, entre otros.

Logros

- Nueve (9) reuniones de trabajo con los representantes del gremio, adicionales a las mesas de trabajo con el gremio en el marco de las manifestaciones que se realizaron a lo largo del año.
- Socialización de resultados de la encuesta de satisfacción del cliente y estrategias de acción para mejorar la calidad del servicio.
- Permanente acompañamiento en requerimientos y solicitudes del gremio enfocados en la ilegalidad y fortalecimiento del servicio de taxis en la ciudad.
- En cuanto a los temas de género en taxi para 2026, se recordó en la Tercera Mesa con los Representantes del Gremio de Taxi la estrategia de la SDM sobre Inclusión Laboral de mujeres en el sector transporte. Para junio se llevó a cabo la Mesa Interinstitucional para el Bienestar Integral de las Mujeres Taxistas del Distrito Capital. Dicho espacio se centró en escuchar y atender de manera articulada las solicitudes de las mujeres taxistas respecto a temas de seguridad, bienestar y acceso a educación para ellas y sus familias.

Próximos pasos

- Continuar fortaleciendo el seguimiento por medio de mesas de trabajo constructivas y de intercambio de ideas que permitan encontrar estrategias de consolidación de la modalidad y de implementación de soluciones tecnológicas para mejorar el servicio prestado. De igual manera, se deben realizar constantes espacios de interacción para viabilizar las diferentes líneas de acción de la Subdirección de Transporte Público.

4.2.7.3.5. Herramienta de calidad

- La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) desarrolló una herramienta propia de medición, evaluación y seguimiento de la experiencia de viaje de personas usuarias y prestadoras del servicio, que sirve como insumo clave para la gestión de la modalidad, llamado Modelo de Calidad de Taxi.
- De esta manera, se parte de las expectativas de usuarias, usuarios y conductoras/es; identificados como atributos y factores de calidad que orientan la creación de acciones dirigidas a mejorar la experiencia de viaje.

Logros

- Con apoyo del proyecto AVANTIA (2025), se fortaleció la aplicación del enfoque de género en la medición de la calidad del servicio.
- El análisis del índice de Satisfacción del Cliente indica que los factores que más contribuyen a la satisfacción del usuario son: el servicio de conductoras y conductores, la seguridad en el servicio y la confiabilidad en la tarifa.
- Se aprueba el cuestionario de las personas usuarias del 2026. Se proyecta la toma de información para el 12 de julio.
- Se estructura el cuestionario para la Encuesta de Percepción a personas prestadoras.

Próximos pasos

- Análisis de resultados de la Encuesta de Percepción de Personas Usuarias 2026
- Aprobación del formulario de la Encuesta a personas Prestadoras, su respectiva toma de información y análisis.

4.2.7.3.6. Zonas amarillas

Los espacios destinados para el ascenso de los usuarios del servicio de taxi en la ciudad, han sido objeto de mejora desde las diferentes estrategias desarrolladas por la entidad.

Logros

- Inicia la estrategia Zonas Seguras en la ciudad con el objetivo de organizar los puntos de ascenso de pasajeros, mejorar la circulación vehicular y promover viajes seguros durante los horarios de mayor demanda.
- Se continúan los estudios de definición de zonas amarillas los cuales podrán ser incluidos en la estrategia zonas amarillas seguras o zonas amarillas de excelencia operacional

Próximos pasos

- Definición de nuevas zonas amarillas seguras
- Definición de zonas amarillas para el protocolo de zonas amarillas de excelencia operacional.

4.2.7.3.7. Formación a conductores del servicio

Dependencia líder: Subdirección de Transporte Público

El análisis del cálculo del Índice de Satisfacción del Cliente, el cual fue de 2.9 para 2025, demuestra que la ciudadanía percibe que la prestación del servicio por parte de las y los conductores debe mejorar. De ese modo, surge la iniciativa del Centro de Excelencia Operacional (CEO) la cual busca incentivar la prestación de un servicio de taxi incluyente, legal, seguro y atento con sus clientes, permitiendo la mejora del nivel de la calidad del servicio y la satisfacción del usuario.

Logros

- Se divulgó al gremio el curso “Servicio y Atención al Usuario de Transporte Individual”. Se ofrece en el marco del Convenio Interadministrativo entre el SENA y la Secretaría Distrital de Movilidad. Se inicia el curso el martes 23 de junio bajo modalidad virtual, con 250 inscritos.
- Se consolidó la articulación con el Instituto Distrital de Turismo para dictar el módulo de Bogotá como Distrito Turístico.
- Se estructuró el módulo de Introducción al Servicio de Transporte Público Individual dictado por la Subdirección de Transporte Público.
- Se logró la articulación con la Terminal de Transportes para dictar las capacitaciones en las instalaciones de dicha entidad.

Próximos pasos

- Reconocimiento a la totalidad de los conductores que culminen los cursos durante 2026.

4.2.7.4 Transporte público intermunicipal

Dependencia líder: Subdirección de Transporte Público

- La SDM como autoridad de tránsito de Bogotá se hace cargo de los recorridos de las rutas intermunicipales en la ciudad, en cuanto al trazado y asignación de paraderos.
- En relación con las actividades desarrolladas en este tipo de transporte, se mencionan a continuación las siguientes acciones:

Logros

- Actualización de los paraderos de servicio intermunicipal. Esto se consolida en el Documento Técnico de Soporte STPUB-DTS-003-2026 “Informe de diagnóstico y evaluación de paraderos del intermunicipal”
- Se desarrollaron jornadas de sensibilización a las empresas de servicio intermunicipal en el año 2025 y lo que lleva del año 2026, con el fin de capacitar a conductores y parte del equipo de las empresas en temas como seguridad vial y la forma de operación autorizada para el servicio intermunicipal dentro de Bogotá.
- Se avanzó en la propuesta técnica y el acto administrativo, que permitirá a los vehículos de servicio intermunicipal que salen desde la Terminal de Salitre, realizar un recorrido nocturno diferente al establecido por la SDM a través de las resoluciones anteriores al año 2026, con el fin de mitigar la problemática con los sectores residenciales aledaños a esta terminal.
- Se definió una propuesta para desarrollar un piloto para el servicio intermunicipal que ingresa por el corredor de la Av. Calle 80, de manera que se descongestione el portal 80 de Transmilenio y se le permita a los usuarios del servicio intermunicipal una conexión segura con los diferentes componentes del Sistema Integrado de Transporte Público.
- Se adelanta el documento Técnico de Soporte que avala la propuesta de resolución, para ajustar el recorrido de las rutas intermunicipales que ingresan a Bogotá por la Autopista Norte, provenientes de Cajicá y Zipaquirá y se conecten con la Terminal Satélite del Norte.

Próximos pasos

- Recortar y/o reajustar los recorridos de las rutas intermunicipales con recorrido circular en Bogotá, con el fin de eliminar el paralelismo de estas con las rutas del SITP, teniendo en cuenta que el servicio intermunicipal, realiza en algunas ocasiones urbano en la ciudad, quitando la demanda que puede ser atendida por el SITP.
- Analizar la oferta del servicio intermunicipal de corta distancia en Bogotá, teniendo en cuenta que los diferentes análisis preliminares dentro de la subdirección han establecido una sobreoferta vehicular de este tipo de servicio, lo que conlleva a una mayor congestión en las vías de la ciudad.
- Ajustar los recorridos del servicio intermunicipal de corta distancia, dentro de Bogotá.
- Desarrollar el piloto para el servicio intermunicipal para las rutas que ingresan a Bogotá por el corredor de la Av. Calle 80.

- Ajustar el trazado de las rutas que ingresan a Bogotá por la Autopista Norte, con origen/destino Cajicá y Zipaquirá, para que se conecten con la Terminal Satélite del Norte.

4.2.7.5. Servicio de Transporte Terrestre Automotor Especial

Dependencia líder: Subdirección de Transporte Público

- El trabajo en la modalidad de transporte especial se orientó a promover la transición de los servicios carreteros motorizados hacia tecnologías de cero y bajas emisiones, con el propósito de consolidar una movilidad más limpia, eficiente y coherente con los objetivos ambientales del Distrito. Esta transición se articula con el esfuerzo por garantizar condiciones seguras y de calidad para poblaciones con necesidades específicas de desplazamiento, particularmente los niños, niñas y jóvenes beneficiarios del Programa de Movilidad Escolar.
- La visión desarrollada busca favorecer la movilidad de grupos poblacionales que comparten un propósito común, asegurando que la modalidad de transporte especial se articule adecuadamente con los distintos componentes del sistema de movilidad. Para ello, se avanzó en la caracterización de la operación del servicio, en la definición de medidas de ordenamiento y regulación, y en la promoción de la transición tecnológica de las flotas hacia opciones de bajas y cero emisiones, considerando también servicios particulares como las chivas rumberas.
- En el marco regulatorio vigente en el distrito es importante resaltar que, para los vehículos de placa blanca que se encuentren en el marco de la operación del Servicio de Transporte Público Automotor Especial, a la fecha les es aplicable el Decreto Distrital 248 de 2016, *“Por medio del cual se toman medidas para el ordenamiento del tránsito de vehículos de transporte público especial en las vías públicas del Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones”*. Esta reglamentación fue compilada por el Subcapítulo 1 del Capítulo 2 del Decreto 652 de 2025 *“Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Movilidad y establece la restricción vehicular de “pico y placa” para vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor especial, clase automóvil, camioneta o campero, con capacidad para 4 pasajeros sin incluir conductor. La medida opera bajo un sistema de restricción rotacional semanal en el que cada día se restringen dos dígitos, según el último dígito de la placa.*

Logros

- Durante el periodo se elaboraron documentos técnicos y normativos que incluyen el proyecto de decreto, la exposición de motivos y el Documento Técnico de Sustento necesarios para la definición de excepciones aplicables a la restricción vehicular vigente en el distrito para el transporte público especial, con el fin de garantizar un marco regulatorio claro, aplicable y alineado con los objetivos ambientales y operativos de la ciudad.
- En paralelo, se desarrollaron procesos de concertación interinstitucional con la Secretaría de Salud, la Secretaría de Ambiente y la Secretaría de Educación para revisar sustentos jurídicos, requisitos y alternativas de interoperabilidad de la información que permitan asegurar el control efectivo de las excepciones al Pico y Placa.
- A su vez, se llevaron a cabo mesas de trabajo con el Instituto Distrital de Turismo, la Secretaría de Ambiente, el Ministerio de Transporte, la Cámara de Comercio de Bogotá y el Viceministerio de Industria, Comercio y Turismo para analizar las condiciones de operación de las chivas rumberas y avanzar en lineamientos que garanticen seguridad, sostenibilidad y cumplimiento normativo. Desde el nivel nacional también se mantuvo coordinación para asegurar coherencia entre las disposiciones distritales y el marco regulatorio vigente.
- Se realizaron análisis para evaluar la viabilidad de establecer el Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular (Pico y placa solidario) para el Servicio Transporte Terrestre Automotor

Especial con el objetivo de explorar nuevas fuentes alternativas de financiación para el servicio de transporte público de la ciudad.

- Complementariamente, se aplicó una encuesta de caracterización dirigida a los diferentes actores del sector, cuya recolección de información servirá como insumo para actualizar diagnósticos y orientar acciones de regulación.

Ilustración 7. Aplicación de la encuesta de caracterización



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

Próximos pasos

- Expedir el Decreto Modificatorio ““Por medio del cual se adiciona el artículo 482.1 al Decreto Único del Sector Movilidad 652 de 2025””.
- Finalizar el documento MIR y aprobación por parte del Departamento Administrativo de la Función Pública (DAFP) para la implementación del Mecanismo de Registro en el marco del Decreto Modificatorio.
- Expedir la Resolución Reglamentaria y el procedimiento interno de la SDM que regule el mecanismo de registro en el marco del Decreto Modificatorio ““Por medio del cual se adiciona el artículo 482.1 al Decreto Único del Sector Movilidad 652 de 2025””.
- Realizar la convocatoria para los espacios de selección para los representantes de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor especial para su participación en la mesa distrital de representación de conductores.

4.2.7.6. Transporte público rural

Dependencia líder: Subdirección de Transporte Público

- En 2025 se avanzó en la definición del cronograma de implementación del SITP Rural bajo el seguimiento y control en la operación de TRANSMILENIO S.A. Se desarrollaron actividades de recolección de información primaria asociada a ascensos y descensos, así como la aplicación de encuestas a bordo en los recorridos operados por la empresa Cootransfusa en el sector rural.
- De manera conjunta con TMSA se realizó la caracterización integral de la operación del servicio, junto con la consolidación y análisis de la información obtenida en campo, lo cual permitió la elaboración del documento técnico de soporte. Este documento fortalece la base de información requerida para la estructuración del servicio a cargo de TRANSMILENIO S.A.
- No obstante, teniendo en cuenta los resultados de las evaluaciones técnicas realizadas por TRANSMILENIO S.A., se determinó la no viabilidad de la estructuración del esquema de transporte rural bajo el modelo del sistema masivo SITP, y desde la alta gerencia se definió que la Secretaría Distrital de Movilidad asumiera el liderazgo del proceso de estructuración de un nuevo esquema de transporte para el sector rural para el tercer trimestre del año 2027.

- Para 2026, la SDM lidera la estructuración del transporte rural iniciando con la localidad de Sumapaz, determinando las alternativas y las necesidades y definiciones para la toma de información y demás componentes técnicos, financieros y jurídicos aplicables para la puesta en operación del nuevo esquema de transporte rural y sus condiciones de implementación.
- Adicionalmente, se han realizado mesas de trabajo con líderes comunitarios de las localidades de Usme y Sumapaz, convocadas por diferentes entidades del orden territorial desde junio de 2025, con el fin de atender necesidades, inconformidades y propuestas de la comunidad rural.

Logros

- Se realizan mesas de trabajo con líderes de las comunidades de Usme y Sumapaz convocadas por entes territoriales desde el mes junio de 2026, para atender las necesidades, inconformidades y propuestas de habitantes del sector rural.

Próximos pasos

- Avanzar con la estructuración técnica, financiera y operativa del esquema de transporte rural, de manera que pueda contar con el servicio a las localidades de Usme y Sumapaz en la presente administración.
- Construcción y actualización de un documento técnico enmarcado en la caracterización de la movilidad en los sectores rurales, que permita soportar el esquema de transporte mixto público para delimitar las necesidades, condiciones, alcances y requerimientos del transporte público para el sector rural.
- Apoyar las actividades para el cumplimiento del cronograma para la implementación del sistema de transporte transitorio y definitivo para los sectores rurales de Usme y Sumapaz.

5. Proyectos y convenios de cooperación internacional

Dependencia líder: Subsecretaría de Política de Movilidad

En julio de 2023 se creó el Manual de Cooperación Internacional de la Secretaría Distrital de Movilidad (PM01-M01) en cumplimiento del numeral 5, artículo 12 del Decreto 672 de 2018 que refiere sobre los compromisos adquiridos con distintos socios de cooperación internacional (banca multilateral, filantropía, asistencia técnica), y establece los procedimientos efectuados desde la Subsecretaría de Política de Movilidad, en articulación y de manera transversal con el conjunto de las subsecretarías de la SDM y las Oficinas especializadas.

5.1. Proyectos en ejecución

5.1.1. AVANTIA - Avanzando hacia la recuperación: transporte, igualdad y ambiente

Objetivo: Hacer del sistema de transporte de Bogotá un catalizador para la sostenibilidad ambiental y la igualdad de género en la era post COVID-19.

Socio de cooperación: Unión Europea - Asociación Mundial de las Grandes Metrópolis - Metropolis.

Logros:

- Entre agosto de 2025 y enero de 2026, ISGlobal y la Universidad de los Andes realizaron una investigación cualitativa y cuantitativa en la ZUMA Bosa-Apogeo para analizar el vínculo entre la movilidad del cuidado, el género y la exposición a la contaminación del aire. El estudio aportó caracterizaciones de viajes, análisis de exposición, indicadores y una guía de replicabilidad, generando evidencia clave sobre justicia ambiental que fue socializada en febrero de 2026 en el cierre de AVANTIA y una jornada técnica.
- Durante 2025 y 2026, se incorporó el enfoque de género en el Modelo de Calidad del servicio de taxi para identificar barreras y riesgos de inseguridad para las usuarias, un trabajo conjunto entre un perfil especializado y los equipos técnicos internos. Mediante la aplicación de 520 encuestas, se

estableció la línea base del Índice de Satisfacción del Usuario y los resultados fueron socializados con entidades públicas y el gremio de taxistas.

- Se realizaron espacios de socialización y transferencia de conocimiento —destacando el cierre de AVANTIA en diciembre de 2025 y la presentación de resultados sobre movilidad del cuidado, calidad de viaje en taxi y recategorización de licencias—. Estos encuentros posicionaron los productos del proyecto como insumos clave para la planificación distrital, la movilidad sostenible, la calidad del aire y la inclusión de género.

Próximos pasos

- Cierre formal del proyecto AVANTIA una vez se dé término a las gestiones administrativas y presupuestales y se obtenga la aprobación por parte de la Unión Europea.
- Dar continuidad institucional a los productos y metodologías desarrolladas por AVANTIA, especialmente aquellos asociados a la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones, la Política Pública de la Bicicleta, la estrategia ZUMA y las acciones de inclusión laboral de mujeres en el sector transporte.

5.1.2. Cobros por externalidades

Objetivo : Elaborar la propuesta técnica, financiera y tecnológica para apoyar la evolución de la estrategia de gestión de la demanda de transporte «Pico y Placa Solidario» hacia un esquema de cobro por externalidades en una zona de alta congestión.

Socio de cooperación: Banco Mundial con recursos del Korean Green Growth Trust Fund (KGGTF)

Logros:

- Durante la vigencia se desarrolló y culminó el estudio de la mano de los consultores ARUP-Sumatoria. En particular se aprobaron los productos de documentación de los casos internacionales de Milán, Londres y Singapur, la propuesta técnica del esquema que incluyó la elaboración y modelación de 10 escenarios, su comparación a través de una matriz multicriterio y la recomendación del mejor escenario, la propuesta de estrategia de control y la hoja de ruta.
- Desarrollo interno en la SDM de una metodología de modelación de escenarios de cobros en zonas de alta congestión.
- Actualización del instrumento de calculadora de externalidades el cual soportará los análisis de definición de tarifas en esquemas de gestión de la demanda.
- Elaboración de un modelo financiero para la planeación de cobros por externalidades.

Próximos pasos:

- A partir de los resultados del estudio de cooperación con el Banco Mundial y el ODA Challenge, consolidar una hoja de ruta institucional frente a la implementación de una zona de cobros por externalidades como primer paso para la evolución de la medida de pico y placa solidario, y de la restricción de pico y placa hacia una medida de gestión de la demanda orientada a la tarificación del uso del vehículo, y su hoja de ruta a mediano y largo plazo de la medida de pico y placa y de pico y placa solidario.

5.1.3. On the Way to the School - Del Camino al Colegio

Objetivo: Proyecto de investigación para la implementación que busca comprender cómo planificar, desarrollar y evaluar intervenciones de movilidad activa escolar (MAE) hacia y desde la escuela en contextos urbanos y periurbanos de países de ingresos bajos y medios (PBMI), y su efecto en niños, niñas y adolescentes de 8 a 16 años en relación con la prevención y reducción de riesgos asociados a enfermedades crónicas no transmisibles (ENT).

Socio de cooperación: University College London (UCL)

Logros

- Finalizó la investigación formalmente con la presentación de resultados y el cierre del proyecto el 6 de mayo de 2026. Están pendientes algunos productos y apoyos técnicos por parte del equipo de

University College London que buscan transferir el conocimiento generado para fortalecer las acciones de la Secretaría de Movilidad en movilidad escolar activa, sostenible y segura.

Próximos pasos:

- **Continuidad de la cooperación:** Si bien la cooperación con OWS está proyectada para finalizar durante 2026, el equipo de University College London (UCL) se encuentra explorando **alternativas para dar continuidad al trabajo** iniciado en 2023. Entre estas se encuentra una propuesta presentada a la convocatoria [Horizon](#), sobre la cual se espera una respuesta aproximadamente en el mes de agosto. Adicionalmente, se han identificado oportunidades para continuar la línea de trabajo en materia de caminabilidad (con un alcance más específico que el proyecto original, que incluyó tanto caminabilidad como bicicleta) a través de iniciativas impulsadas por la Fundación Volvo y el Walking Cities Lab. Dado que estas posibilidades aún se encuentran en proceso de consolidación, resulta importante mantener espacios periódicos de seguimiento con el equipo para conocer su evolución e identificar potenciales oportunidades de colaboración y apoyo futuro.

5.1.4. Iniciativa Bloomberg para la infraestructura ciclista (BICI) - Ciudad Kennedy: Activa, Inclusiva e Innovadora

Objetivo: Bogotá fue una de las 9 ciudades del mundo ganadoras en 2023 de la **Iniciativa Bloomberg para la Ciclo-Infraestructura (BICI)** por su proyecto *"Mi Barrio Activo Ciudad Kennedy: Activa, Innovadora e Incluyente"*, el cual busca mejorar la ciclo-infraestructura para priorizar la movilidad activa, vitalidad y seguridad de más de **8.800 estudiantes** en sus recorridos diarios.

El proyecto Mi Barrio Activo Ciudad Kennedy: Activa, innovadora e incluyente (antes "Ciudad Kennedy: Activa, Inclusiva e Innovadora"), busca beneficiar a la niñez, sus entornos escolares y a sus cuidadores, con cicloinfraestructura segura e innovadora que, a su vez, implementa señalización y nuevos cruces peatonales que mejoran la seguridad vial del sector.

Socio de cooperación: Bloomberg Philanthropies - Iniciativa Global de Diseño de Ciudades, GDCI

Logros

Fase 1.

- Se logró entregar la primera fase de la intervención en el marco de la Semana de la Bicicleta, el **22 de septiembre de 2025**.
- Resultados e impacto:
 - Movilidad y mejoras viales: 1 km de ciclovía protegida y cambios en el sentido de circulación vial.
 - Medidas de seguridad vial: 10 dispositivos para reducir la velocidad en zonas de alto tránsito vehicular y peatonal, y 5 intersecciones semaforizadas mejoradas.
 - Infraestructura peatonal: Mejora de 16 cruces peatonales y más de 2.000 m² de espacio público mejorado mediante urbanismo táctico.

Fase 2.

- Se avanzó en la definición de las intervenciones a realizar, que incluirán:
 - **Carrera 78M:** Se implementará una calle ciclista con carril de contraflujo (1,80 m) y un carril de tránsito mixto (3,30 m). Para reducir la velocidad a un objetivo de 20 km/h, se usarán franjas de pintura de estrechamiento y dispositivos de pacificación (chicanas). El filtro modal está pendiente de definición final entre SDM y GDCI, pero se mantienen sus grafismos en el diseño.
 - **Calle 38C Sur:** Se mantendrá la ciclorruta existente y sus protecciones. Para lograr una velocidad objetivo de 30 km/h, se instalarán resaltos reductores cada 75 - 100 metros aproximadamente.
 - **Intersección Calle 38C Sur - Carrera 79:** Se adaptará la ciclorruta desviándola puntualmente sobre el andén para habilitar un carril de giro vehicular hacia la Carrera 79, realizando adecuaciones para minimizar conflictos con peatones e infraestructura.

- **Carrera 79C:** Se implementará un filtro modal de acuerdo con el diseño original, sumando grafismos urbanos y señalización de control.
- Entorno de la UPA: La posible rehabilitación del andén queda sujeta a la disponibilidad del presupuesto.
- **Zona Flexible:** Su implementación se encuentra aplazada debido a las obras del puente de Corabastos; se ejecutará más adelante bajo el diseño original aprobado.
- **Nuevo Memorando de Entendimiento (MdE):** después del vencimiento del primer MdE en marzo de 2026, se avanzó en la estructuración de un nuevo MdE con GDCI y RPA, con la necesidad de establecer la **nueva fecha de finalización el 31 de enero de 2027**.

5.1.5. Laboratorio de Políticas de Movilidad Escolar, Segura, Sostenible e Inclusiva - Proyecto de Bien Público Regional (BPR)

Objetivo: Crear una plataforma de colaboración entre los países de la región para establecer un laboratorio regional de políticas de movilidad escolar. El laboratorio brindará apoyo y abordará las necesidades de los países beneficiarios, generando metodologías de análisis, implementación y evaluación a partir del intercambio de conocimiento entre los involucrados. Esto se hará desde una perspectiva inclusiva, teniendo en cuenta la salud mental y física de los estudiantes, el tejido social, la seguridad vial y la sostenibilidad.

Socio de cooperación: Banco Interamericano de Desarrollo (BID) | Consultores: Cidade Ativa y Tecnológico de Monterrey

Estado: en implementación

Logros

- En mayo se llevó a cabo con éxito la participación en el Encuentro Presencial de Movi-Lab Escolar en São Paulo, Brasil (25 al 27 de mayo). La delegación de la SDM logró intercambiar metodologías, fortalecer redes de colaboración y conocer proyectos tecnológicos de vanguardia que serán clave para el fortalecimiento institucional.

Próximos pasos

- Diligenciar la encuesta de retroalimentación sobre las actividades desarrolladas en São Paulo, un insumo fundamental para continuar fortaleciendo la red de colaboración de Movi-Lab.
- Definir los siguientes pasos del proyecto con los cooperantes, así como de la programación de una nueva mesa de trabajo virtual.

5.1.6. Cooperación Técnica Movilidad Sostenible Bogotá - Copenhague

Objetivo: Fortalecer el desarrollo urbano sostenible en Bogotá mediante la promoción y mejora de las condiciones para la movilidad activa y sostenible. Dos grupos de trabajo interdisciplinarios e interinstitucionales implementan el proyecto con dos enfoques principales: A) La integración de la bicicleta en los sistemas de transporte público mediante prácticas de datos compartidos y estrategias de intermodalidad unificadas. B) La planificación estratégica de los procesos de mantenimiento y renovación, y la mejora de la red actual de la infraestructura ciclista.

Líneas de trabajo: Sección A. Intermodalidad: estacionamientos para bicicletas, conexión de la red ciclista y comunicación. Sección B. Mantenimiento y renovación de la red actual de infraestructura ciclista. Sección C. Apoyo al desarrollo del Manual de Calles.

Logros

Sección A. Intermodalidad: se logró realizar una encuesta a usuarios del servicio de alimentadores, se finalizó el análisis Cicombi⁸, y la evaluación de estaciones y portales para analizar posibles mejoras en las condiciones de Llegada y accesibilidad. Se pondrá en marcha 2 pilotos en la Estación Alcalá y Estación Suba

⁸ Instrumento que permite evaluar las características generales de los cicloparqueaderos para identificar oportunidades de mejora para mejorar la satisfacción del usuario e incrementar su demanda.

y Av Boyacá para incrementar la demanda de cicloparqueaderos asociados a las estaciones y portales de Transmilenio (en espacio público y TransMiBici)

Sección B. Mantenimiento se logró, la estandarización de criterios de evaluación de cicloinfraestructura. Se avanzó en el análisis para incorporar insumos de participación ciudadana como apoyo al análisis técnico realizado por la SDM y en la evaluación de priorización de corredores de infraestructura ciclista para definir una metodología para orientar las inversiones y con ello contribuir a una mejora en la percepción seguridad, la conectividad y el desempeño general de la red, bajando la circulación del ciclista a la calzada vehicular. En este escenario, se identificó el potencial de realizar una intervención en la Carrera 11 (se denomina proyecto piloto a pesar de ser una intervención definitiva).

Sección C. Como resultado de la última misión de la Subsecretaría de Política para la Movilidad a Copenhague (junio, 2026) se definió que esta línea de trabajo se enfocará en aprender sobre la experiencia de Copenhague para la “mejora de intersecciones para ciclorrutas”.

Próximos pasos:

Sección A. Intermodalidad: estacionamientos para bicicletas, conexión de la red ciclista y comunicación: aplicación de las encuestas a usuarios del servicio de alimentadores; elaboración de recomendaciones para los objetivos a largo plazo; implementación de los proyectos piloto en Alcalá y Suba Av. Boyacá.

Sección B. Mantenimiento y renovación de la red actual de infraestructura ciclística

- Implementación del aplicativo en un ejercicio de evaluación de la red de ciclorrutas
- Definición de alternativas para adelantar el ejercicio de participación ciudadana para el proceso de priorización del mantenimiento y la renovación de infraestructura ciclista.

Visita delegación de expertos técnicos de Copenhague a Bogotá en el marco de la Semana de la Bici (27-30 de septiembre) y la Semana de la Seguridad Vial (1-4 de octubre)

- En proceso de definición de la agenda conjunta

5.1.7. ODA Challenge

Objetivo: Asistir a la SDM en la gestión eficiente de la demanda de transporte en Bogotá, centrándose en mejorar la interoperabilidad entre los sistemas de transporte, automatizar los procesos de ejecución y fortalecer las capacidades internas para la toma de decisiones basada en datos.

Socio de cooperación: Gobierno Metropolitano de Seúl (SGM) y Agencia de Soluciones Urbanas de Seúl (SUSA)

Logros

- La SDM aplicó en alianza con el Banco Mundial a la convocatoria ODA Challenge 2025 y fue seleccionada dentro de las ciudades ganadoras.
- Se organizaron dos misiones de Seúl a Bogotá, las cuales permitieron estructurar el alcance de la cooperación, incluyendo el diseño funcional, la configuración tecnológica para implementar un sistema inteligente de cobro por externalidades en Bogotá, entregando las directrices clave para un futuro proyecto piloto y una hoja de ruta clara de ejecución.
- Se coordinó y ejecutó con éxito la misión de transferencia de conocimiento en la que funcionarios de la SDM viajaron a Corea del Sur en mayo de 2026. Allí recibieron capacitación directa y de primera mano sobre estrategias avanzadas de gestión de la demanda de tráfico, política tarifaria, políticas de peaje urbano y tecnologías inteligentes aplicadas en Seúl.
- Se logró la aprobación formal del Acuerdo de Confidencialidad por parte del equipo de Seúl. Este paso clave, blindó jurídicamente el intercambio de información técnica y estratégica entre ambas partes para el desarrollo de los productos finales previstos para el segundo semestre del año.

Próximos pasos:

- SGM y SUSA están avanzando con la preparación del estudio de prefactibilidad sobre el diseño del esquema de cobros por externalidades.

- En septiembre SGM, SUSA y el equipo consultor realizarán una misión a Colombia para la entrega de resultados.

5.1.8 Breathe Cities : 3 proyectos

Objetivo: Apoyar a la ciudad en el cumplimiento de los objetivos establecidos por el Plan Aire 2030, que es la principal política que orienta la agenda de calidad del aire de la ciudad, y apoyar políticas específicas para reducir la contaminación del aire, mejorar la salud pública y abordar el cambio climático.

Líneas de trabajo: Transporte: (1) transición de los ciclomotores y las motocicletas a alternativas de cero emisiones y (2) electrificación de la flota escolar. Además, la SDM también participa en el eje ZUMA, liderado por la Secretaría de Ambiente.

Socio de cooperación: Clean Air Fund, C40 Cities y Bloomberg Philanthropies

Proyecto 1. Desarrollar una hoja de ruta para promover una transición justa de los ciclomotores y motocicletas a alternativas de cero emisiones

Objetivos: Diseñar una estrategia de SDM para la transición hacia alternativas de cero emisiones para motocicletas, ciclomotores y/o bicicletas motorizadas, y fortalecer las capacidades de SDM mediante el desarrollo de una estrategia con medidas orientadas a la creación de empleos verdes y justos.

Logros

- Estructuración del alcance técnico y la metodología del estudio de la mano de los consultores WRI contratados por el CAF.
- Desarrollo de las actividades de documentación de casos internacionales de programas de electrificación de dos-ruedas y promoción de vehículos cero emisiones para el servicio de entregas a domicilios, levantamiento de información primaria a través de encuesta en campo y virtual a domiciliarios, aforos, entrevistas a actores de la cadena de valor, grupos focales con domiciliarios y talleres técnicos con empresas de la cadena de valor.
- Desarrollo de los análisis de caracterización de usos y usuarios de vehículos de dos ruedas con un enfoque en la movilidad de domiciliarios, y desarrollo del análisis de transición justa identificando brechas laborales y de formación para la transición hacia vehículos de dos ruedas eléctricos.
- Desarrollo de un taller multiactor para la presentación de resultados de caracterización y la identificación de acciones, responsables y horizontes de tiempo para la hoja de ruta.

Próximos pasos:

- Para el mes de julio está programada la entrega de los dos productos clave: Hoja de Ruta de transición energética y Estrategia de Comunicación conceptual.

Proyecto 2. Promoción de movilidad escolar limpia (buses escolares eléctricos y movilidad activa)

Objetivos: Estructurar un proyecto de electrificación de la flota de buses escolares en el programa de movilidad escolar de Bogotá (colegios públicos), basado en un estudio de factibilidad, un plan de financiamiento e implementación, y la identificación de objetivos, oportunidades y barreras para su cumplimiento.

Logros

- Vinculación de actores clave a través del desarrollo de dos talleres técnicos: (i) taller multiactor para identificar las barreras y oportunidades del proyecto de la mano de las Secretarías de Educación (SED) y Ambiente (SDA), financiadores, empresas de transporte especial, organismos de cooperación entre otros, y (ii) taller con colegios privados y asociaciones de padres para capacitar a los colegios en las bases de la movilidad eléctrica, e identificar retos y oportunidades para que los colegios privados también avancen hacia la electrificación de sus servicios de transporte escolar.

- Avance en los análisis financieros y técnicos de las rutas de movilidad escolar de la SED, los escenarios para la disponibilidad de infraestructura de recarga, el marco normativo y la metodología de Costo Total de Propiedad (TCO).
- Articulación con Transmilenio S.A. para identificar oportunidades de pilotos para el uso de la infraestructura de recarga instalada en los patios del sistema para la operación de buses escolares eléctricos.
- Articulación con el proceso en curso liderado por las secretarías de Ambiente y de Salud y la Universidad de los Andes para replicar las mediciones tomadas durante el piloto desarrollado en 2024 con la GIZ, donde un bus eléctrico escolar demostró reducciones drásticas en material particulado, ruido y vibración en comparación con uno tradicional diésel.

Próximos pasos:

- Esta línea de trabajo se encuentra en curso con el análisis técnico especializado para la identificación y priorización de las rutas de colegios públicos con mayor potencial de electrificación.
- WRI está modelando los escenarios técnicos factibles para la recarga de los buses, evaluando directamente sus implicaciones legales y contractuales.
- Se está trabajando en la matriz jurídica y financiera para entregarle a la Secretaría de Educación lineamientos concretos que permitan ajustar los pliegos de las futuras contrataciones de transporte escolar.

Proyecto 3. ZUMA, Zonas Urbanas para un Mejor Aire

Objetivo: Apoyar la implementación integral de la estrategia Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bosa Apogeo, mediante el desarrollo de acciones concretas para reducir emisiones, fortalecer las capacidades técnicas e institucionales de monitoreo y gestión ambiental, y generar un modelo replicable que permita escalar la estrategia a otras zonas de Bogotá, promoviendo entornos urbanos más saludables, equitativos y sostenibles.

Logros

- Estructuración del alcance del proyecto entre la SDA, la SDM y los cooperantes de Breathe Cities.
- De la mano de los consultores ARUP, desarrollo de la estrategia de monitoreo y la batería de indicadores del proyecto ZUMA y levantamiento de información primaria a través de encuestas a comerciantes, residentes y aforos en la ZUMA Bosa Apogeo para la construcción de la línea base.
- Elaboración de una herramienta digital de reporte para el seguimiento a la batería de indicadores y el plan de acción ZUMA.
- Desarrollo de talleres de co-creación con adolescentes y personas mayores en la ZUMA Bosa Apogeo para priorizar y recolectar percepciones sobre potenciales intervenciones de mejora del espacio público en la ZUMA.

Próximos pasos

- Aprobar y desplegar la herramienta de MSE en los servidores de SDA
- Avanzar en el diseño de la intervención de espacio público
- Realizar el levantamiento de información primaria en el polígono de la segunda ZUMA Ismael Perdomo para soportar la elaboración del plan de acción.

5.1.9 ACCESS - Acelerar El Acceso A Soluciones De Movilidad Urbana Baja En Carbono A Través De La Digitalización

Objetivo: acelerar la transición hacia una movilidad urbana baja en carbono en Colombia y otros cinco países de la región mediante la digitalización del transporte.

Socio de cooperación: Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)

Líneas de trabajo (alcance del piloto en Bogotá): ambiental, digitalización, fortalecimiento de capacidades, y articulación de actores clave.

Fases del proyecto (implementación 2025 - 2027): comprende 3 fases:

- Fase 1: línea base y diagnóstico
- Fase 2: Programa de ecoconducción
- Fase 3: Recomendaciones y análisis

Logros

- Arranque de la implementación de la **fase inicial (fase 1)** de los proyectos nacionales del programa ACCESS, con el diseño de los proyectos piloto para Bogotá y Medellín en los que se implementará la capa digital acoplada a una acción de mitigación de emisiones asociada al sector transporte. Para ello, se adelantan trabajos con actores del sector público y privado en la ideación, planeación y ejecución del piloto de digitalización ajustado a las necesidades locales. Se conformó un equipo de actores locales compuesto por un representante del PNUMA, y equipo técnico de la Universidad Tecnológica de Pereira (UTP).
- Desde la línea ambiental se seleccionaron 10 vehículos para monitorear y capturar datos antes y después de la implementación. En la línea de digitalización y Fortalecimiento de capacidades (líneas 2 y 3): se diseñó preliminar de la plataforma que integra la estandarización de la captura y manejo de los datos para 2 pilotos. En el caso de la articulación con actores clave : se adelantó diálogo con la Secretaría de Desarrollo Económico para alinear el piloto del programa ACCESS con el Proyecto 24/7. Este sería un subpiloto en horario nocturno con alguno de los vehículos participantes. Y el diálogo con la Secretaría de la Mujer para la formalización de interés.

Próximos pasos

- **Ambiental:** Instrumentación de vehículos (instalación de las tecnologías para medición de emisiones) y Acuerdos de colaboración con las empresas y propietarios de vehículos
- **Digitalización y Fortalecimiento de capacidades (líneas 2 y 3):** Presentación de la versión ajustada de la plataforma digital de formación con base en los ajustes sugeridos por parte de Secretaría de Movilidad y los que surjan desde Secretaría de Ambiente.
- **Articulación con actores clave:** Alineación con estrategias distritales: Secretaría de Ambiente, Secretaría de Movilidad y Secretaría de Desarrollo Económico.

5.1.10 Advanced practices for environmental excellence in cities – APEX

Objetivo: Cooperación técnica no reembolsable ofrecida por la Corporación Financiera Internacional (IFC) para la implementación de su herramienta APEX en Bogotá, mediante la cual se busca fortalecer la capacidad de la ciudad para planificar, priorizar y ejecutar inversiones en desarrollo urbano sostenible.

Socio de cooperación: Corporación Financiera Internacional (IFC)

Líneas de trabajo: Apex abarca cuatro sectores clave, del cual más relevante para la SDM es Transporte

Logros

- Se avanzó con la elaboración del “Diagnóstico de oportunidades de inversión climática para Bogotá” por parte del IFC, elaborado con insumos otorgados por la Secretaría de Ambiente y la Secretaría de Movilidad.

Próximos pasos

- Aprobación del documento del Diagnóstico final por parte de las directivas de ambas entidades.

5.1.11. Estrategias de articulación interinstitucional y modelo integral de prevención de violencias contra las mujeres en el transporte y el espacio público

Objetivo general:

Fortalecer la prevención y atención de las violencias contra las mujeres en los sistemas de transporte y entornos públicos de Bogotá, a través de una estrategia integral, participativa y articulada interinstitucionalmente.

Logros

- Estructurar entre la SDM, Transmilenio, la Secretaría de Seguridad y bajo el liderazgo de la Secretaría de la Mujer el alcance técnico del proyecto, estructurado en tres componentes:
 - 1. Componente 1. Diagnóstico integral y diseño estratégico:** Actualización y sistematización de datos para un diagnóstico integral de violencias en el transporte y el espacio público.
 - 2. Componente 2. Construcción de entornos seguros:** Implementación de acciones integrales para la prevención de violencias, como campañas de comunicación y activaciones pedagógicas
 - 3. Componente 3. Fortalecimiento institucional e Implementación de Herramientas Tecnológicas.** Capacitación de funcionarios y operadores de transporte y la implementación de canales digitales de denuncia.

Próximos pasos:

- La Secretaría de la Mujer debe remitir el borrador de convenio interadministrativo para revisión y comentarios por parte de las entidades firmantes. Fecha estimada de firma: 15 de julio de 2026
- La Secretaría de la Mujer debe remitir el borrador de las acciones y compromisos que asumirá cada entidad en el marco del proyecto. Esta información será revisada y aprobada por cada entidad, y se incluirá en el [Acta de Articulación Interinstitucional](#) en el Anexo 1. Descripción del proyecto por componentes y compromisos de las entidades.

5.1.12. The Earthshot Prize

Socio de Cooperación : The Earthshot Prize y Vital Strategies

Proyecto: Intervenciones articuladas para la mejora de la calidad de aire en la ZUMA Bosa Apogeo

Objetivo SDM: Mejorar las condiciones de circulación peatonal y ciclista y desincentivar la circulación de vehículos motorizados de paso mediante la redistribución del espacio público y el mejoramiento de la infraestructura destinada a estos modos.

Descripción general: Transformar el espacio público y la red de infraestructura para fomentar la movilidad activa en la ZUMA incorporando urbanismo de proximidad y soluciones basadas en la naturaleza (*calle completa verde - Green and Complete Street*):

Logros:

- Elaboración de la postulación que fue seleccionada dentro de las ganadoras de The Earthshot Prize, otorgando un premio de 1 millón de libras a Bogotá para la ejecución de intervenciones que mejoren la calidad del aire en la ZUMA Bosa Apogeo.
- Desarrollo del esquema de ejecución de la cooperación y los documentos de cooperación que soportan el esquema con el socio Vital Strategies (Grant Agreement, Growth Plan, Memorando de Entendimiento entre Alcaldía y Vital Strategies).
- Elaboración de la propuesta técnica de las intervenciones, incluyendo:
 - Intervenciones de **mejora de infraestructura y cruces seguros para peatones** sobre la Carrera 72D entre la Autopista Sur y la Calle 57B Sur y la Calle 57B Sur entre la Carrera 72D y la Av. Villavicencio

- Intervenciones complementarias de **reverdecimiento / renaturalización** en su entorno.
- En paralelo, la SDM desplegará una **ciclorruta** en calzada por el mismo trazado con recursos propios.

Próximos pasos:

- Es imperativo definir si se firmará un instrumento de expresión de voluntades, no obligatorio y de carácter técnico entre SDM y SDA, para arrancar con la elaboración de los ToR junto con Vital Strategies para realizar las contrataciones de los terceros que realizarán las obras correspondientes.
- El proyecto finalizará en mayo de 2027, y se espera que se presenten resultados en **The Earthshot Prize Innovation Summit** [septiembre - octubre 2026]

5.1.13 OBGEM - Observatorio Latinoamericano de Género y Movilidad

Ciudades participantes: La Paz, Lima, Buenos Aires, Bogotá, Quito, San José, Buenos Aires, Ciudad de México y Santiago de Chile.

Socio de cooperación: Observatorio Latinoamericano de Género y Movilidad (OBGEM)

Logros:

- Organización del concurso Mujeres en Ruta 2025.
- Organización conjunta entre SDM y Transmilenio SA del Tercer Encuentro del OBGEM en Bogotá en octubre de 2025 con la participación de más de 200 asistentes, incluyendo a representantes de ciudades latinoamericanas y expertas en movilidad y género. El evento incluyó un día de conferencias alrededor de la movilidad del cuidado, la inclusión laboral y las violencias basadas en género y un día de visitas técnicas al patio de La Rolita y la Manzana del Cuidado Manitas en Ciudad Bolívar.
- Diagnóstico de violencia de género en el transporte público implementado con el apoyo de CAF – Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe y FIA Foundation el Observatorio Latinoamericano de Género y Movilidad (OBGEM) y COL-LECTIU PUNT 6. Se logró avanzar con el diagnóstico y se llevó a cabo la “Sesión de validación participativa de resultados del diagnóstico de violencia de género en el transporte público”. La sesión tuvo el doble objetivo de compartir los resultados preliminares del relevamiento con una diversidad de actores clave que trabajan en temas de género, movilidad y seguridad, e identificar propuestas y recomendaciones contextualizadas, participativas y basadas en los resultados mencionados.

5.1.14. Proyecto de Inclusión Laboral para Inmigrantes y Comunidad de Acogida en Trabajos No Convencionales de Transporte

Socio de cooperación: Banco Interamericano de Desarrollo - BID y Gobierno de Canadá

Logros

- Entre junio y agosto de 2025, se realizó la formación y certificación de 27 conductoras y conductores del SITP, personas colombianas y migrantes, como instructoras e instructores de conducción, fortaleciendo sus competencias técnicas y pedagógicas en conducción segura, habilitándolos para replicar estos conocimientos en los concesionarios y contribuir a la calidad y seguridad del servicio.
- Desarrollo del proceso innovador de transformación cultural y promoción del respeto por la diversidad, que integró el arte como herramienta pedagógica. Como resultado, se creó la obra de teatro *Historias de Vía*, una pieza artística escrita y actuada por las y los participantes, que recoge sus testimonios y visibiliza las experiencias de las mujeres en el Sistema Integrado de Transporte Público, que se presentó en octubre 2025.

5.2. Relacionamiento

La Secretaría Distrital de Movilidad establece diferentes tipos de interacciones con actores internacionales, teniendo en cuenta la naturaleza de los actores y los objetivos estratégicos asociados. Las mismas se afianzan a través de reuniones protocolarias de aproximación y/o instrumentos formales que expresan las voluntades de colaboración conjunta. Esta interacción también puede ocurrir en encuentros técnicos en donde las partes intercambian experiencias buenas prácticas y transferencia de conocimientos en sesiones puntuales sin que tenga que surtirse la firma de un mecanismo formal.

Entre 2025 y 2026 se fortaleció la relación con socios bilaterales como: Argentina, Canadá, Dinamarca, Estados Unidos, El Salvador, Guatemala, India, Países Bajos, Panamá, México, Mozambique, República Dominicana, Reino Unido, Suecia. Ciudades como : Copenhague, Seúl y Nueva York.

En lo multilateral se continuó el relacionamiento con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Mundial (BM), el Banco de América Latina (CAF) y el Banco Asiático de Desarrollo (a través del MDCE), Asociación Internacional para el Transporte Público, UITP . Otros vehículos financieros: Climate Air Fund, Korean Green Growth Trust Fund y el Green Climate Fund, Cities Climate Gap Fund, City Climate Finance Facility (CCF), entre otros.

En filantropía y redes de ciudades se destaca el relacionamiento robusto con Bloomberg Philanthropies (Bloomberg Initiative for Cycling Infrastructure, Global Partnership for Road Safety) Global Designing Cities Initiative, GDCI, Unión de Ciudades Capitales Iberoamericanas (UCCI)

Dentro de las organizaciones sin ánimo de lucro y academia: Vital Strategies, World Resource Initiative (WRI), FIA Foundation, FIAP.

Los instrumentos formales que se suscribieron en este periodo se describen a continuación

Tabla 22. Instrumentos de cooperación internacional suscritos en el periodo

Socio	Instrumento	Fecha de suscripción
World Resource Institute, WRI	Memorando de Entendimiento de Cooperación	30 de octubre de 2025
La Unión Internacional de Transporte Público (UITP)	Memorando de Entendimiento entre la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá y la Unión Internacional de Transporte Público (UITP)	17 de junio de 2025
Gobierno Metropolitano de Seúl	Project Concept Paper ODA Challenge	23 de enero de 2026
Gobierno Metropolitano de Seúl	Acuerdo de Confidencialidad	9 de junio de 2026
Alcaldía de Bogotá, Vital Strategies, The Earthshot Prize	Memorando de Entendimiento (en proceso de perfeccionamiento)	18 de junio - firma de Bogotá Fecha estimada por aliados: segunda semana de julio
FIA Foundation	Memorando de Entendimiento para la Política de Gestión de Velocidad	17 de junio de 2026
CAF - FDN	Convenio de Cooperación Técnica No Reembolsable	En negociación

Fuente: Elaboración propia

6. Gestión Contractual

6.1. Estado actual de los contratos a cargo de la SPM

Uno de los aspectos relevantes adelantados en la Subsecretaría de Política de Movilidad (SPM) ha sido el fortalecimiento de los mecanismos de seguimiento y planeación contractual, orientados al cumplimiento de una gestión eficaz, eficiente y efectiva.

En este sentido, y con el propósito de contar con información consolidada que facilite el análisis, la toma de decisiones y la gestión detallada de los procesos contractuales, la SPM mantiene un esquema permanente de seguimiento a los contratos y procesos adelantados por la Subsecretaría y sus dependencias desde el año 2018. Para ello, se realiza de manera continua la revisión y actualización de la información registrada en las plataformas SECOP I y SECOP II, así como de aquella suministrada por la Dirección de Contratación de la Entidad, permitiendo identificar los procesos a cargo de la Subsecretaría, su estado de ejecución, las actuaciones requeridas y las acciones de gestión correspondientes, de acuerdo con la información reportada por las supervisiones.

Lo anterior ha permitido fortalecer los mecanismos de control y orden institucional en materia contractual, garantizando la debida vigilancia y seguimiento de los procesos, contribuyendo a optimizar los niveles de ejecución y giro de recursos, reducir las reservas presupuestales y los pasivos exigibles, y generar mejores resultados en materia presupuestal mediante el uso eficiente de los recursos asignados.

Conforme a lo anterior, se presenta la relación de los contratos identificados y su estado actual:

Tabla 23. Estado de contratos y procesos a cargo de la Subsecretaría

REFERENCIA DEL PROCESO/CONTRATO	OBJETO	DEPENDENCIA	ESTADO DEL PROCESO/OBSERVACIONES
SDM-CMA-025-2019	“FORMULAR LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD ELÉCTRICA Y DEMÁS TECNOLOGÍAS DE CERO EMISIONES DIRECTAS DE MATERIAL PARTICULADO PARA BOGOTÁ D.C.”	Dirección de Inteligencia para la Movilidad	Este contrato se adjudicó, pero no se firmó acta de inicio por fraude por parte del contratista. El proceso fue denunciado ante la fiscalía y se inició el trámite administrativo respectivo. Los soportes se encuentran en esta carpeta: https://drive.google.com/drive/folders/1Hw1vnBtlxgei2qdvlh2QRfJ1k4Ufu49_?usp=drive_link
SDM-CD-133-2021	“AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS Y OPERATIVOS PARA LOGRAR UN ADECUADO INTERCAMBIO DE DATOS E INFORMACIÓN INTEROPERABLE ENTRE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD SDM Y TRANSMILENIO S.A.”	Dirección de Inteligencia para la Movilidad	El convenio (sin recursos comprometidos) se encuentra prorrogado hasta el 31 de mayo de 2028. Actualmente, se tramita una modificación para que los comités de seguimiento pasen de bimensuales a trimestrales, dada la buena dinámica de ejecución. En cuanto a cooperación de datos, la SDM mantiene acceso al <i>BigQuery</i> de TMSA (validaciones, posiciones, velocidades, etc) para proyectos internos. Asimismo, tras evidenciar discrepancias, se acordó en mesas técnicas que TMSA generará las cifras oficiales de velocidad del SITP para reportes a entes de control y peticionarios; la SDM utilizará esta información exclusivamente para análisis internos. Finalmente, a nivel operativo, el requerimiento más frecuente de TMSA es la caída del <i>streaming</i> de las cámaras del CEM, cuya atención ya cuenta con un canal y protocolo de respuesta establecido a través del proveedor de la SDM.
SDM-LP-101-2021/CTO 2022-63	“CONTRATAR LA ADMINISTRACIÓN, MANTENIMIENTO Y APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DE ZONAS DE USO PÚBLICO PARA EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD DE ALQUILER DE VEHÍCULOS DE MICROMOVILIDAD SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTIDAS (SBC), SUJETO A SU PRESERVACIÓN, BUEN USO, DISFRUTE COLECTIVO Y SOSTENIBILIDAD”	Dirección de Planeación de la Movilidad - Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	El contrato se encuentra en ejecución, la suscripción del acta de inicio se dio el día 04 de febrero de 2022, el inicio de la operación parcial del SBC el 30 de septiembre de 2022, el arranque la operación total el 08 de febrero de 2023, y tiene fecha prevista de finalización el 31 de diciembre de 2029.
2021-2226	“CONVENIO MARCO CON EL FIN DE AUNAR ESFUERZOS QUE PERMITAN LLEVAR A CABO LA GESTIÓN DE ELEMENTOS DE MOBILIARIO URBANO SOSTENIBLE Y ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS PARA LOS PROYECTOS DE MOVILIDAD QUE	Subdirección de Infraestructura	Convenio Interadministrativo que fue suscrito el 05 de agosto de 2021 con la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos UAESP y frente al cual se están llevando a cabo las gestiones necesarias para su liquidación

	BENEFICIEN A LOS ACTORES VIALES EN BOGOTÁ D.C.”		
2021-2493	“ADJUDICACIÓN, EJECUCIÓN Y LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN QUE SE DERIVE DE LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA, FINANCIERA Y LEGAL BAJO EL ESQUEMA DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA DE INICIATIVA PRIVADA, DE LOS PROYECTOS DENOMINADOS “COMPLEJO DE INTEGRACIÓN MODAL DE LA CALLE 80-CIM 80 Y COMPLEJO DE INTEGRACIÓN MODAL DE LA AUTOPISTA NORTE – CIM NORTE”	Subdirección de Infraestructura	Convenio Interadministrativo que fue suscrito el 05 de noviembre de 2021 con la Terminal de Transporte S.A. TTSA, Transmilenio S.A. TMSA, El Instituto de Desarrollo Urbano IDU. Teniendo en cuenta que el contrato no se pudo ejecutar, se están realizando los trámites pertinentes para terminar anticipadamente el convenio y llevar a cabo las gestiones necesarias para su liquidación. Actualmente el documento con la justificación de terminación anticipada se compartió para observaciones y ajustes.
2023-1790	“AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS, ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS PARA ESTRUCTURAR Y EJECUTAR INICIATIVAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS RELACIONADOS CON EL DESARROLLO E IMPLEMENTACIÓN DEL SIR DEL DISTRITO CAPITAL, ASÍ COMO, EL USO Y ANALÍTICA DE DATOS DE INTERÉS PARA LA CIUDAD DE BOGOTÁ, QUE SE ENCUENTREN EN GESTIÓN O ADMINISTRACIÓN DE LA ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ Y/O SUS DIFERENTES ENTIDADES DEL ORDEN DISTRITAL, MEDIANTE LA IMPLEMENTACIÓN DE METODOLOGÍAS, HERRAMIENTAS, INFRAESTRUCTURA TECNOLÓGICA, USO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS, SOFTWARE, HARDWARE, ASÍ COMO LA IMPLEMENTACIÓN DE MODELOS, MÉTODOS E INSTRUMENTOS PARA EL DESARROLLO DE CAPACIDADES TECNOLÓGICAS Y HUMANAS EN EL USO Y ANÁLISIS DE LOS DATOS Y SU APLICACIÓN EN LA ATENCIÓN DE LAS NECESIDADES DE LA CIUDAD, ASÍ COMO TODO TIPO DE SERVICIOS ASOCIADOS”	Subdirección de Transporte Público	El convenio CONV. 1505-23 (2023-1790 numeración SDM) finalizó el 28 de mayo de 2024 y cerró con los comités técnicos y directivos el 24 de mayo de 2024. Transmilenio S.A. (TMSA) y la Agencia Analítica de Datos S.A.S. (ÁGATA) liquidaron el contrato derivado. Se encuentra pendiente el cierre en SECOP I, a cargo de TMSA como Secretaría Técnica, falta firmar el acta del comité directivo del convenio interadministrativo, que se revisó por parte de la DPM y pendiente firma de la SPM. El informe final de supervisión tripartito del Convenio Interadministrativo fue elaborado por la STPu, el cual ya fue aprobado y firmado por las partes, (SDM, TMSA y ÁGATA). Se encuentra pendiente la remisión del acta de liquidación del convenio con el fin de que sea revisada y firmada por parte de la Subsecretaría de Política de Movilidad y posterior envío a TMSA y ÁGATA para su revisión, firmas respectivas y publicación en Secop I.
2023-2687	“CONTRATAR LA ADMINISTRACIÓN, MANTENIMIENTO Y APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DE ESPACIOS PARA DESARROLLAR LA ACTIVIDAD DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, SUJETO A SU PRESERVACIÓN, BUEN USO, DISFRUTE COLECTIVO Y SOSTENIBILIDAD”	Dirección de Inteligencia para la Movilidad - Subdirección de Infraestructura - OTIC	Se encuentra actualmente en etapa de operación y mantenimiento, la cual inició el 30 de mayo de 2024 y tiene una duración prevista hasta el 14 de agosto de 2039. Durante el periodo reportado se realizó el seguimiento técnico, administrativo y financiero a la operación de la infraestructura pública de recarga, garantizando la prestación del servicio en las seis estaciones implementadas en predios distritales, compuestas por 15 cargadores rápidos.

Convenio No. 9-07-25100-1209-2018	“AUNAR ESFUERZOS ADMINISTRATIVOS Y TÉCNICOS ENTRE LA EMPRESA DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO DE BOGOTÁ EAAB-ESP, LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD Y LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO VIAL – UAERMV, PARA ADELANTAR ACTIVIDADES TEMPORALES TENDIENTES A MEJORAR LAS CONDICIONES DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DE LAS CICLORUTAS QUE SE INDIVIDUALIZAN EN EL ANEXO TÉCNICO DE ESTE CONVENIO, DE ACUERDO CON LA CAPACIDAD OPERATIVA DE LAS PARTES”	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	El convenio interadministrativo fue suscrito entre la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá EAAB ESP, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial UAERMV y la Secretaría Distrital de Movilidad SDM, con fecha de inicio el 16 de noviembre de 2018 y fecha de terminación el 17 de julio de 2024. Dicho convenio no implicó compromisos de recursos por parte de las entidades firmantes y, a la fecha, se encuentra finalizado y en trámite de liquidación, proceso que es liderado por la EAAB en su calidad de secretaría técnica del convenio. Una vez radicados los documentos de liquidación ante la Dirección de Contratación, se formularon observaciones que actualmente están siendo atendidas. Posteriormente, con la aprobación de dicha Dirección, se procederá la suscripción del acta de liquidación por cada una de las entidades participantes
Convenio 2024-2855	“AUNAR ESFUERZOS INSTITUCIONALES, TÉCNICOS, LOGÍSTICOS Y ADMINISTRATIVOS PARA DESARROLLAR ESTRATEGIAS DE FOMENTO Y FORTALECIMIENTO DE LA CULTURA CIUDADANA, QUE INTEGREN ACTIVIDADES ARTÍSTICAS, CULTURALES Y RECREATIVAS POR INICIATIVA DE LAS ORGANIZACIONES SOCIALES, EN CUMPLIMIENTO AL PRODUCTO 4.2.1. DEL PLAN DE ACCIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA DE BOGOTÁ D.C (CONPES D.C 015 DE 2021) Y AL PRODUCTO 1.1.7. DEL PLAN DE ACCIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DEL PEATÓN (CONPES 036 DE 2023)”	Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	El convenio inicial contó con un aporte de \$200.000.000 M/CTE por parte de la SDM y un aporte en especie de \$135.064.916 M/CTE por parte de la SDCRD, para un valor total de \$335.064.916 M/CTE. Con estos recursos, mediante la Resolución No. 894 del 23 de diciembre de 2024, se otorgaron 13 estímulos a agrupaciones: 9 orientadas al fomento del uso de la bicicleta y 4 relacionadas con temas peatonales. Posteriormente, se realizó una adición y una primera prórroga del convenio, inicialmente con fecha de finalización el 30 de diciembre de 2025, por un valor de \$167.392.816 M/CTE, distribuidos en \$100.000.000 M/CTE aportados por la SDM y \$67.392.816 M/CTE en especie por parte de la SDCRD. Con la Resolución No. 1325 del 29 de diciembre de 2025, se otorgaron 6 estímulos adicionales: 4 para iniciativas que promueven el uso de la bicicleta y 2 para temas peatonales. Finalmente, se suscribió una segunda prórroga, estableciendo como fecha de finalización el 30 de abril de 2026. Actualmente, el convenio se encuentra en proceso de cierre y liquidación.
2021-2470	Autorizar por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad a la Terminal de Transporte S.A. para ejecutar la implementación, administración, operación, explotación y control de la Operación Pública del Servicio de Estacionamiento en Vía en las áreas de implementación y segmentos viales autorizados, de	Subdirección de Transporte Privado - Subdirección de Infraestructura	El presente contrato interadministrativo fue suscrito con la Terminal de Transporte S.A. (TTSA) con el objeto de adelantar la operación del estacionamiento en vía mediante el Sistema de Zonas de Parqueo Pago. El contrato inició su ejecución el 25 de octubre de 2021 y tiene un plazo de diez (10) años, por lo que su terminación se encuentra prevista para el 24 de octubre de 2031.

	conformidad con los procedimientos, tarifas y obligaciones establecidas en el presente contrato y en particular del Anexo 1.		Durante su ejecución se ha adelantado una modificación contractual, suscrita el 17 de febrero de 2025, mediante la cual se ajustaron las disposiciones contenidas en las cláusulas séptima, relacionada con el patrimonio autónomo, y décima primera, referente al procedimiento de aprobación de tarifas. Adicionalmente, en la actualidad se encuentra en trámite una nueva modificación contractual cuyos alcances se desarrollarán más adelante.
2025-2989	CAPTURAR Y PROCESAR LA INFORMACIÓN DE CAMPO COMO COMPLEMENTO AL MONITOREO, SEGUIMIENTO Y PLANEACIÓN DEL TRANSITO Y EL TRANSPORTE DE BOGOTA D.C	Dirección de Inteligencia para la Movilidad	El contrato de monitoreo inició su ejecución el 23 de julio de 2025 con un plazo de treinta y un (31) meses, es decir, hasta el 22 de febrero de 2028 o hasta agotar los recursos, lo que primero ocurra. Actualmente se encuentra en su onceavo mes de ejecución. El porcentaje de ejecución es del 44.68% al mes de mayo de 2026.
2025-3166	Aunar esfuerzos técnicos, administrativos, jurídicos y financieros entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la Agencia Regional de Movilidad para el desarrollo de la operación estadística Encuesta de Movilidad Bogotá - Región 2027 aplicando estándares del Sistema Estadístico Nacional, así como la actualización del modelo cuatro etapas del área de estudio.	Dirección de Inteligencia para la Movilidad	Convenio Interadministrativo marco suscrito con la Agencia Regional de Movilidad el cual inició su ejecución el día 16 de septiembre de 2025 y cuyo plazo de tres años finaliza el 15 de septiembre de 2028. El convenio se encuentra activo y con base en él se está llevando a cabo la estructuración de un Convenio Derivado para la realización de la Encuesta de Movilidad.
2025-2937	CARACTERIZAR EL TRANSPORTE DE CARGA EN BOGOTÁ Y LOS MUNICIPIOS PRIORIZADOS	Dirección de Inteligencia para la Movilidad - Subdirección de Transporte Privado	El contrato finalizó el 23 de junio de 2026, recibiendo a satisfacción los cuatro productos del contrato, por lo que ahora lo procedente es adelantar el trámite de liquidación contractual.
2025-2674	AUNAR ESFUERZOS, CAPACIDADES, EXPERIENCIA, MEDIOS Y RECURSOS TÉCNICOS Y FINANCIEROS ENTRE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE AMBIENTE Y LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD PARA ORIENTAR, ESTRUCTURAR, COORDINAR Y DIRIGIR LA IMPLEMENTACIÓN DE PLANES Y PROGRAMAS CON EL FIN DE GESTIONAR LAS ACCIONES NECESARIAS QUE PERMITAN LA PUESTA EN MARCHA DEL “FONDO DISTRITAL PARA LA PROMOCIÓN DEL ASCENSO TECNOLÓGICO DE VOLQUETAS Y DEL PARQUE AUTOMOTOR QUE PRESTE EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE	Subdirección de Transporte Privado	Convenio Interadministrativo Marco suscrito con la Secretaría Distrital de Ambiente el cual se encuentra actualmente en ejecución y del cual se espera que se suscriban los convenios interadministrativos derivados para Foncarga. Tiene un plazo de 3 años y su vencimiento está programado para el 30 de marzo de 2028. Es importante señalar que, dada su naturaleza de convenio marco, este instrumento no contempla asignación presupuestal directa, toda vez que su finalidad consiste en definir los lineamientos generales de coordinación entre las entidades participantes, siendo los convenios derivados los instrumentos a través de los cuales se establecerán, de ser necesario, las obligaciones específicas, los

	CARGA, Y QUE CUENTE CON PESO BRUTO VEHICULAR IGUAL O INFERIOR A 10.5 TONELADAS		compromisos operativos y las correspondientes apropiaciones presupuestales para la ejecución de las actividades acordadas.
2025-3183	Convenio derivado del convenio interadministrativo marco de cooperación No. 2025-2674 con la finalidad de gestionar las acciones necesarias que permitan adelantar los giros de los recursos por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad al Fondo Distrital de Carga (FonCarga)	Subdirección de Transporte Privado	Convenio interadministrativo derivado del Convenio Marco 2025-2674, el cual se encuentra en proceso de liquidación con la SDA dada la terminación del plazo el 14 de abril de 2026.
Convenio 2024-2741	Aunar esfuerzos técnicos, administrativos, sociales, financieros, jurídicos, logísticos, para la gestión e intervención del Espacio Público para la Movilidad y el Tratamiento Integral de Ubicaciones Críticas por Siniestralidad Vial, que priorice la Secretaría Distrital de Movilidad	Oficina de Seguridad Vial	El Convenio Marco actualmente se encuentra en ejecución y tiene plazo de finalización el 25 de agosto de 2027. Este convenio no involucra presupuesto pero se plasmaron la generalidades de las intervenciones a la infraestructura requeridas en el Distrito. En virtud de ello se suscribió el Convenio interadministrativo Derivado con la UAERMV en el que se comprometieron recursos en dinero aportados por la SDM y en especie por parte de la UAERMV. En el Convenio Derivado se están ejecutando proyectos de infraestructura vial que fueron priorizados por la SDM y aprobados en el Comité Técnico Operativo.
Convenio 2024-3530	Convenio Interadministrativo Derivado del Convenio Marco Interadministrativo de Cooperación 2024-2741 cuyo objeto es planear, diseñar y ejecutar intervenciones de infraestructura del espacio público para la movilidad, señalización vial y el tratamiento integral de ubicaciones críticas ocasionadas por siniestralidad vial en aras de mejorar las condiciones de infraestructura vial en la ciudad de Bogotá	Oficina de Seguridad Vial	El Convenio Interadministrativo Derivado No. 2024-3530 se encuentra actualmente en ejecución y cuenta con plazo vigente hasta el 7 de agosto de 2026, de conformidad con la Prórroga No. 2 suscrita el 3 de febrero de 2026. El convenio tiene como objeto la planeación, diseño y ejecución de intervenciones de infraestructura del espacio público para la movilidad, señalización vial y tratamiento integral de ubicaciones críticas asociadas a la siniestralidad vial en la ciudad de Bogotá. El valor inicial del convenio fue de \$6.820.000.000; sin embargo, durante su ejecución se suscribió una adición presupuestal y una prórroga que incorporaron recursos adicionales por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad y la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial. Como resultado de estas modificaciones, el valor total del convenio ascendió a \$8.993.875.000, de los cuales \$8.176.250.000 corresponden a aportes de la Secretaría Distrital de Movilidad y \$817.625.000 a aportes en especie de la UAERMV. Con corte al 12 de junio de 2026, el convenio

			registra una ejecución financiera acumulada de \$7.933.277.449,85, equivalente al 88,21 % de su valor total. En consecuencia, el saldo pendiente por ejecutar corresponde a \$1.060.597.550,15, equivalente al 11,79 % de los recursos aprobados. A la fecha de corte, las actividades asociadas al convenio continúan desarrollándose dentro del plazo contractual vigente, conforme a las condiciones establecidas en las modificaciones suscritas por las partes.
2025-3226	REALIZAR LA ESTRUCTURACIÓN INTEGRAL A NIVEL DE FACTIBILIDAD DEL SISTEMA DE COMPLEJOS DE INTEGRACIÓN MODAL CIM EN LA REGION METROPOLITANA BOGOTA CUNDINAMARCA	Dirección de Planeación de la Movilidad	El 7 de noviembre de 2025 fue suscrito el Contrato, por un valor de \$5.000 millones de pesos. El contrato establece en su cláusula octava una condición suspensiva para el inicio de la ejecución, consistente en: (i) aprobación de garantías, (ii) expedición del registro presupuestal, y (iii) suscripción del convenio de cooperación técnica con CAF–MCDF. Las condiciones (i) y (ii) fueron cumplidas en noviembre de 2025; la condición (iii) se encuentra pendiente de cumplirse para dar el inicio de la ejecución. Dado que el plazo de cinco (5) meses previsto para el cumplimiento de la condición suspensiva podía vencer sin que se hubiera suscrito el convenio con CAF —por razones no imputables a las partes—, el 25 de marzo de 2026 la FDN solicitó mediante radicado 202630003681 una modificación al contrato para ampliar dicho plazo. Dicha solicitud se reflejó en el modificadorio 1 del contrato en mención. Posteriormente, el 2 de junio de 2026 la FDN radicó una nueva solicitud de modificación contractual (radicado No. 202630007201) sobre cinco aspectos del Contrato y su Anexo Técnico. El 5 de junio de 2026, la SDM respondió formalmente dicha solicitud, señalando que no encuentra fundamento para acceder a la modificación de los aspectos solicitados.
2025-3091	Aunar esfuerzos entre la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM Transmilenio S.A. – TMSA y la Empresa Metro de Bogotá – EMB para orientar, estructurar, coordinar, aprobar, supervisar y dirigir el diseño desarrollo, implementación y operación del sistema interoperable de recaudo para el distrito capital – SIR de los componentes institucional, técnico, tecnológico, comercial y financiero articulado con la operación del sistema inteligente de transporte.	Subdirección de Transporte Público	Convenio en ejecución: La articulación alcanzada mediante este convenio permitió incorporar en la estructuración del SIR las necesidades presentes y futuras de los principales proyectos de movilidad de Bogotá, garantizando una visión integral y evitando el desarrollo de soluciones aisladas que pudieran comprometer la interoperabilidad del ecosistema en el mediano y largo plazo. Como resultado de este trabajo se consolidó una propuesta robusta para la futura operación del Nivel 4 del SIR, concebido como el núcleo de interoperabilidad encargado de facilitar la interacción entre

			los diferentes participantes del ecosistema, administrar procesos de conciliación y compensación de transacciones y garantizar el cumplimiento de los estándares técnicos definidos por el Distrito. El valor del convenio interadministrativo es por la suma de cero (0) pesos. No obstante, de acuerdo con se cláusula segunda TRANSMILENIO S.A se compromete a transferir la suma de QUINCE MIL MILLONES DE PESOS MONEDA CORRIENTE (\$15.000.000.000 m/cte.) Los recursos en cuestión fueron transferidos a la SDM e incluidos en el Plan Anual de Adquisiciones en la línea SPM-384 asociado a la ejecución de la interventoría del Sistema Interoperable de Recaudo SIR, Proceso en estructuración y con fecha estimada de publicación en el segundo trimestre de 2026.
CONVENIO INTERADM INISTRATIVO No. 1004-2025 SDM-CD-101-2025	AUNAR ESFUERZOS PARA LA REALIZACIÓN DEL EVENTO “DÍA MUNDIAL DE LAS CIUDADES, 2025” PARA EL FORTALECIMIENTO DEL DISTRITO CAPITAL COMO REFERENTE DE CIUDAD EN LA PROMOCIÓN DE LAS ACCIONES Y/O PROYECTOS DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE.	Oficina de Gestión Social	Fecha de Suscripción: 22 de julio de 2025. Inicio Ejecución: 22 de julio de 2025. Terminación: 31 de diciembre de 2025. Duración: Hasta el 31 de diciembre de 2025, contados a partir de la firma, expedición de registros presupuestales y suscripción del acta de inicio Valor Total del Convenio: \$1.760.000.000 Aporte de SDM: \$130.000.000 Durante el mes de agosto de 2025, las entidades distritales participantes del Convenio, formalizaron la suscripción del Otrosí No. 1, con el fin de precisar aspectos tributarios y administrativos derivados de la ejecución del convenio y del manejo de los recursos interinstitucionales. El documento, tuvo como propósito ajustar las obligaciones tributarias relativas al impuesto de timbre, en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 519, 532 y 533 del Estatuto Tributario, determinando que las entidades de derecho público (Secretarías, IDU y la Caja de Vivienda Popular) se encuentran exentas del pago de dicho impuesto, mientras que las empresas industriales y comerciales del Estado (RenoBo, Transmilenio S.A y Metro de Bogotá S.A) deberán asumir el gravamen correspondiente. Dicho esto, se estableció que el impuesto de timbre aplicable al convenio, por un valor total de \$1.760.000.000, sería del 0.5% equivalente a \$8.800.000, distribuido de

			manera equitativa entre las tres entidades no exentas. RenoBo: \$2.933.333 TransMilenio S.A.: \$2.933.333 Metro de Bogotá S.A.: \$2.933.334 Así mismo, se dispuso que la Secretaría Distrital de Hábitat actuará como agente de retención del impuesto de timbre, en atención al orden de planeación previsto en el Decreto Único reglamentario 1625 de 2016, y que cada entidad participante deberá expedir su respectiva acta de inicio conforme a sus manuales de contratación. Para efectos contables, se acordó que el plazo del convenio se computará a partir de la fecha de expedición del último registro presupuestal. Una vez concluido el plazo de ejecución del Convenio, la Secretaría Distrital de Hábitat adelantará las gestiones necesarias para su liquidación dentro de los seis (6) meses siguientes, conforme a lo previsto en el artículo 11 de la Ley 1150 de 2007 o la norma que modifique o sustituya. En caso de no realizarse la liquidación bilateral dentro del término señalado la entidad podrá efectuar la liquidación unilateral dentro de los dos (2) meses posteriores, de acuerdo con la citada disposición legal. Si vencido el término no se hubiere efectuado la liquidación, la misma podrá realizarse en cualquier momento dentro de los dos (2) años siguientes, de mutuo acuerdo o de manera unilateral.
--	--	--	--

Fuente: Elaboración propia

De esta manera, la Subsecretaría estableció la implementación de una estrategia de seguimiento contractual, que permitiera crear una actuación de responsabilidad y control en las dependencias responsables de los compromisos (sea como gerencia de proyecto, supervisión y/o apoyo a la supervisión), conllevando a la celeridad de los trámites y gestiones requeridas para su total cumplimiento, así como la evidencia de los seguimientos realizados en la plataforma SECOP I y II según corresponda.

Como parte del ejercicio de monitoreo y seguimiento contractual adelantado, se identificaron aspectos relevantes asociados a determinados contratos y convenios que ameritan ser destacados, en atención a su impacto en la ejecución contractual, presupuestal y administrativa de la Entidad.

7. Modelo Integrado de Planeación y Gestión

Para el desarrollo del modelo integrado de Planeación y gestión MIPG en lo referente a la SPM, se han liderado y ejecutado distintas acciones que contribuyen al fortalecimiento y desarrollo del modelo integrado de planeación y gestión MIPG, en cumplimiento de los lineamientos dados por la Oficina Asesora de Planeación Institucional, y Oficina de Control Interno en lo que respecta a las líneas de defensa, específicamente en el mantenimiento de controles para la mitigación de riesgos y la aplicación de procedimientos de riesgo.

Durante la gestión, se desarrollaron diferentes actividades para contribuir a la implementación y fortalecimiento del Modelo Integrado de Planeación y Gestión MIPG, a destacar:

- Jornadas de socialización en temáticas asociadas a MIPG para el fortalecimiento de competencias del equipo de trabajo.
- Participación en jornadas, charlas y eventos en el marco del modelo integrado, incluida la semana MIPG 2025.
- Cumplimiento de actividades asociadas al reporte de mapas de riesgos de gestión y corrupción.
- Validación del cumplimiento de metas de gestión e inversión de los POAs a cargo de la Subsecretaría de Política de Movilidad.
- Realización de los ejercicios de Evaluación independiente al Sistema de Control Interno segundo semestre 2025.
- Se coordinó a través del equipo técnico el cumplimiento de requerimientos realizados desde la Oficina Asesora de Planeación institucional y Oficina de Control Interno respectivamente, asociado a actividades propias del MIPG.

7.1. Atención Entes de Control

- Durante el periodo reportado (5 de mayo 2025 al 1 de julio 2026) se ha garantizado que la Subsecretaría de Política de Movilidad atienda oportunamente 1185 requerimientos provenientes de órganos de control político distrital y nacional y entes de control de diferente orden.
- Estos requerimientos se han atendido considerando los criterios de oportunidad, coherencia, amabilidad y calidad que deben orientar las respuestas de las entidades públicas frente a las solicitudes de diferentes actores sociales y políticos interesados en aspectos relacionados con la movilidad de la ciudad – región.
- De las 1185 peticiones indicadas, se recibieron 939 peticiones del Concejo de Bogotá, entre derechos de petición, proposiciones, solicitudes de concepto a proyectos de acuerdos y citaciones a mesas de gestión territorial o sesiones en el recinto del Concejo. Estos requerimientos representan el 79,2% del total de solicitudes tramitadas en el periodo reportado.
- Por su parte, el Congreso de la República presentó 63 peticiones, entre las cuales se encontraban derechos de petición y solicitudes de emisión de conceptos a proyectos de ley, representando un 5,3%.
- En relación con las peticiones de entes de control del orden distrital y nacional, se recibieron 139 requerimientos, que representan un peso porcentual del 11,7%.
- 21 requerimientos fueron los que se recibieron por parte de las Juntas Administradoras Locales, Estas solicitudes de información o acompañamiento representan el 1,9% del total de las gestiones realizadas por la Subsecretaría.
- Adicionalmente, se recibieron 2 requerimientos por otras entidades (Gobernación de Cundinamarca y Ministerio de Transporte. Asimismo, se recibieron 21 solicitudes de acompañamiento a reuniones interinstitucionales, recorridos en localidades o reuniones técnicas, provenientes de ediles, juntas locales y entidades del orden nacional y distrital.

A continuación, se puede ver el detalle del número de peticiones recibidas por tipo de solicitud y los porcentajes correspondientes:

Tabla 24. Número de solicitudes asignadas a la SPM por tipo de petición

<i>SOLICITANTE</i>	<i>TIPO DE SOLICITUD</i>	<i>CANTIDAD</i>
<i>CONCEJO DE BOGOTÁ</i>	<i>DERECHOS DE PETICIÓN</i>	<i>403</i>
	<i>PROPOSICIONES</i>	<i>222</i>
	<i>PROYECTOS DE ACUERDO</i>	<i>149</i>
	<i>CITACIONES</i>	<i>165</i>
	<i>TOTAL</i>	<i>939</i>
<i>CONGRESO DE LA REPÚBLICA</i>	<i>DERECHOS DE PETICIÓN</i>	<i>46</i>
	<i>PROYECTOS DE LEY</i>	<i>17</i>
	<i>TOTAL</i>	<i>63</i>
<i>ENTES DE CONTROL</i>	<i>CONTRALORÍA BOGOTÁ</i>	<i>18</i>
	<i>CONTRALORÍA GENERAL</i>	<i>2</i>
	<i>DEFENSORÍA DEL PUEBLO</i>	<i>1</i>
	<i>PERSONERÍA BOGOTÁ</i>	<i>100</i>
	<i>PROCURADURÍA GENERAL</i>	<i>5</i>
	<i>VEEDURÍA DISTRITAL</i>	<i>4</i>
	<i>SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE</i>	<i>9</i>
	<i>TOTAL</i>	<i>139</i>
<i>JUNTAS ADMINISTRADORAS LOCALES</i>	<i>USAQUÉN</i>	<i>1</i>
	<i>CHAPINERO</i>	<i>1</i>
	<i>SAN CRISTÓBAL</i>	<i>1</i>

	TUNJUELITO	1
	KENNEDY	5
	ENGATIVÁ	2
	SUBA	4
	TEUSAQUILLO	3
	LOS MÁRTIRES	1
	PUENTE ARANDA	2
	TOTAL	21
OTROS		23
TOTAL REQUERIMIENTOS		1185

Fuente: elaboración propia.

7.2. Temas administrativos y Planes de Mejoramiento

A continuación, se detalla el estado de los planes de mejoramiento a cargo de la Subsecretaría y sus dependencias:

- Planes de mejoramiento Institucional (Por informes de Entes de Control):

Tabla 25. Acciones del plan de mejoramiento institucional

No. HALLAZGO	ACCIÓN	ÁREA RESPONSABLE	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINACIÓN	ESTADO
3.4.2.2.2 Acción 1	Realizar una revisión y ajuste de la Resolución 443001 de 2023, con el propósito de unificar los conceptos de la destinación de los recursos del FET, frente al Decreto 383 de 2019, dejando como evidencia el acto administrativo expedido	DPM / STPUB	09/06/25	28/02/26	Reportada a la OCI para cierre
3.4.2.2.2 Acción 2	Expedir un acto administrativo en el cual se describa la responsabilidad de la SDM sobre la elaboración y presentación del informe anual del FET ante el CONFIS, dejando como evidencia el acto administrativo expedido	DPM / STPUB	09/06/25	28/02/26	Reportada a la OCI para cierre
3.4.2.7.1 Acción 1	Realizar mesas de trabajo trimestrales con el fin de identificar las acciones que la SDM debe implementar respecto al riesgo de hurto de cicloparqueaderos que son objeto de la retribución del contrato CAMEP 2022-63, desde los componentes técnicos, financieros, administrativos y/o contractuales	SBP	09/06/25	28/02/26	Reportada a la OCI para cierre

No. HALLAZGO	ACCIÓN	ÁREA RESPONSABLE	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINACIÓN	ESTADO
3.4.2.7.2 Acción 1	Elaborar, adoptar y socializar un instructivo para la toma de información de utilización de cicloparqueaderos en el espacio público de la ciudad	SBP	09/06/25	31/10/25	Reportada a la OCI para cierre
3.4.2.7.2 Acción 2	Aplicar el instructivo de toma de información de utilización de cicloparqueaderos en el espacio público de la ciudad, adoptada por la SDM, a los cicloparqueaderos instalados como retribución del contrato CAMEP 2022-63	SBP	09/06/25	28/02/26	Reportada a la OCI para cierre
4.2.1 Acción 1	Realizar un seguimiento trimestral a los resultados de la metodología del beneficio/costo, que permita identificar brechas y oportunidades de mejora para tomar decisiones.	STPRI / SI	09/06/25	31/03/26	Reportada a la OCI para cierre
4.2.1 Acción 2	Emitir un informe trimestral de balance financiero y social del proyecto junto con las acciones y decisiones adoptadas.	STPRI / SI	09/06/25	31/03/26	Reportada a la OCI para cierre
4.2.1 Acción 3	Realizar seguimiento y monitoreo trimestral a la matriz de riesgos del contrato interadministrativo, en el marco del informe de supervisión.	STPRI / SI	09/06/25	31/03/26	Reportada a la OCI para cierre

- Planes de mejoramiento por Procesos (Informe remitido por Control Interno)

Tabla 26. Acciones del plan de mejoramiento por procesos

No. HALLAZGO	ACCIÓN	ÁREA RESPONSABLE	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINACIÓN	ESTADO
203-2025	Realizar seguimiento trimestral al cargue de evidencias de la ejecución de las actividades 4 y 7 del proyecto de inversión 7975 dejando como evidencia un correo a la OAPI confirmando el cargue de la información	DPM	01/08/25	25/10/25	Cumplida
205/2025	Realizar una mesa de trabajo con la OAPI a fin de identificar si las metas 4 y 7 del proyecto 7975 cumplen con los lineamientos institucionales , y dar cumplimiento a los compromisos acordados en dicha reunión	DPM	01/08/25	25/10/25	Cumplida

No. HALLAZGO	ACCIÓN	ÁREA RESPONSABLE	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINACIÓN	ESTADO
229/2025	Realizar una socialización al equipo de trabajo de la Subdirección de Infraestructura , sobre temas como la normativa vigente, los procedimientos internos y el uso de herramientas tecnológicas necesarias para atender las peticiones allegadas a la Subdirección	SI	15/08/25	31/10/25	Cumplida
008/2026	Realizar una socialización al equipo de trabajo de la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, sobre temas como la normativa vigente, los procedimientos internos, términos para dar respuesta y el uso de herramientas tecnológicas necesarias para atender las peticiones allegadas a la Subdirección	SBP	15/02/26	15/05/26	Reportada a la OCI para cierre
029/2026	Realizar una socialización al equipo de trabajo de la Subdirección de Transporte Público, sobre temas como la normativa vigente, los procedimientos internos, consecuencias por gestión extemporánea y el uso de herramientas tecnológicas necesarias para atender las peticiones allegadas a la Subdirección	STPUB	20/03/26	31/07/26	En ejecución
200-20253	Solicitar a la Subdirección Administrativa una socialización sobre los lineamientos para el reporte presupuestal en el PACA, específicamente en lo relacionado con las metas 8 y 9 del proyecto de inversión 7975	DIM	1/08/25	31/12/25	Cumplida
202-20253	Solicitar a la Subdirección Administrativa una socialización sobre los lineamientos para el reporte presupuestal en el PACA, específicamente en lo relacionado con las metas 8 y 9 del proyecto de inversión 7975	DIM	1/08/25	31/12/25	Cumplida
211-2025-	Socializar de manera bimestral a los supervisores nuevos de la DIM sobre la aprobación de las cuentas de cobro en Kactus y publicación de documentos en Secop II, ejercicios que incluyen procesos de evaluación para validar la apropiación del conocimiento	DIM	10/09/25	28/02/26	Cumplida
029-20262	Realizar 2 socializaciones con su respectiva evaluación de conocimiento sobre los lineamientos en la gestión documental y manejo del aplicativo ORFEO para la gestión oportuna de peticiones al personal de la DIM, dejando como evidencia la lista de asistencia y resultados de la evaluación del conocimiento	DIM	1/04/26	31/08/26	Reportado avance a la OCI

No. HALLAZGO	ACCIÓN	ÁREA RESPONSABLE	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINACIÓN	ESTADO
029-20263	Realizar 2 socializaciones con su respectiva evaluación de conocimiento sobre los lineamientos en la gestión documental y manejo del aplicativo ORFEO para la gestión oportuna de peticiones al personal de la DIM, dejando como evidencia la lista de asistencia y resultados de la evaluación del conocimiento	DIM	1/04/26	31/08/26	Reportado avance a la OCI

7.3 Gestión Políticas MIPG

Política de Gestión del Conocimiento y la Innovación

- Actualización de los inventarios de buenas prácticas, lecciones aprendidas y proyectos de innovación de la entidad.
- Se realizaron socializaciones en innovación, para fortalecer las capacidades en gestión del conocimiento y la innovación.
- Se realizaron las convocatorias y eventos de la estrategia Movi-Innova para las vigencias 2024 y 2025 con el objetivo de promover el conocimiento y la innovación en el sector movilidad, con la participación de diferentes grupos de valor y partes interesadas El puntaje obtenido en la medición del desempeño institucional 2025 para la política de gestión del conocimiento y la innovación fue el 100%.

Política de Gestión de la Información Estadística

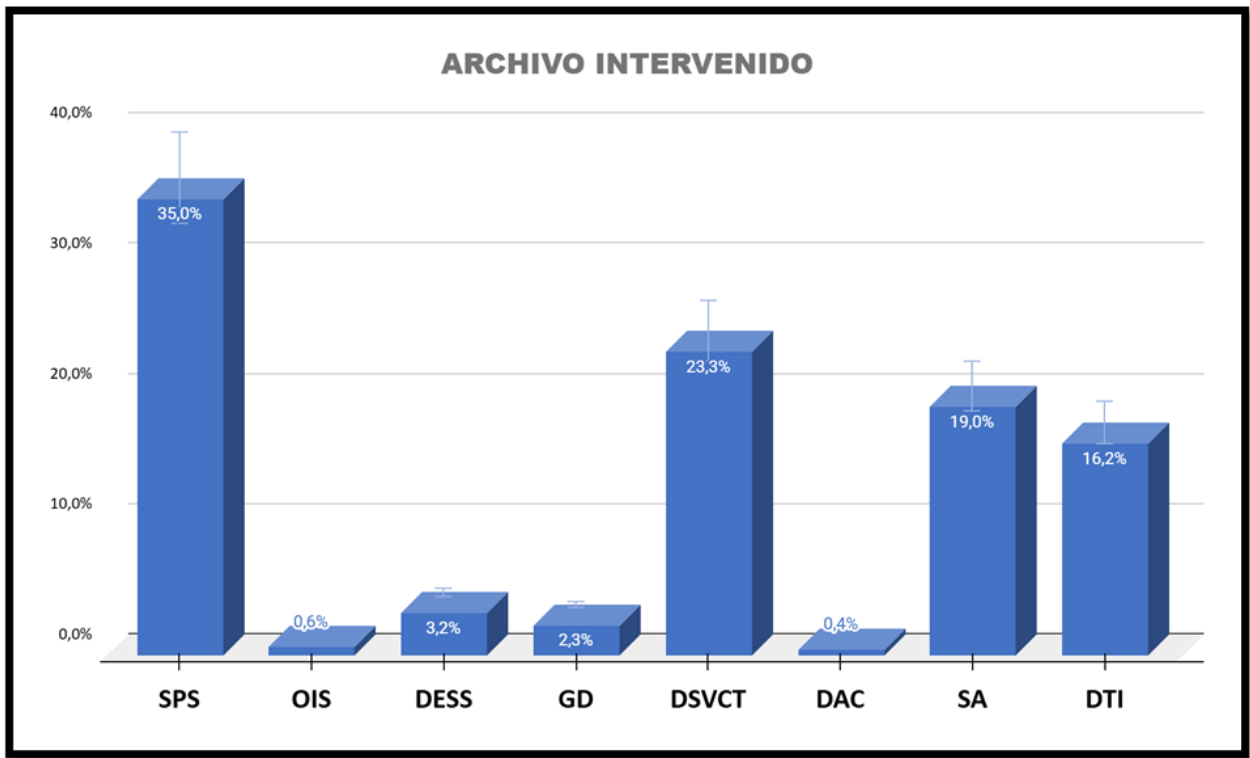
- Se fortaleció la gestión de la información estadística de la entidad mediante la implementación progresiva de los lineamientos del Sistema Estadístico Nacional (SEN), basado en resultado de diagnóstico de la actividad estadística, obteniendo como resultado reformulación de la caracterización del proceso y del procedimiento de Gestión de la Información Estadística, alineándose con la Norma Técnica de la Calidad del Proceso Estadístico NTC PE 1000:2020
- Identificación y priorización de necesidades de información estadística mediante el despliegue de la Encuesta de Necesidades y Satisfacción de Información Estadística (2025), dando continuidad a su aplicación en 2026 para evaluar la evolución de los resultados. Identificando además la satisfacción de los usuarios frente a los productos estadísticos difundidos.
- Incorporación de la Secretaría Distrital de Movilidad al Sistema Estadístico Nacional, y gestión para recibir prueba piloto en la evaluación de la calidad estadística realizada por el DANE.
- En desarrollo de contrato de consultoría se brindó acompañamiento técnico y revisión del desarrollo de la Encuesta de Transporte de Carga, garantizando la aplicación de la NTC PE 1000:2020.
- Se estructuró el anexo técnico de interventoría y consultoría de la operación estadística Encuesta de Movilidad basados en los requisitos de la NTC PE 1000:2020.
- Se fortaleció la cultura estadística institucional mediante jornadas de capacitación, sensibilización y transferencia de conocimiento, promoviendo la apropiación de la gestión de la información estadística y el fortalecimiento de capacidades en estándares del SEN, registros administrativos y calidad estadística. Estas acciones se complementaron con la estrategia "Nos movemos con datos", impulsando el uso de información confiable para la toma de decisiones.
- Se actualizó el inventario de oferta estadística de la SDM, considerando registros administrativos y operaciones estadísticas, documentando metadatos. En este proceso se realizó un plan de trabajo de fortalecimiento del registro administrativo Imposición de Comparendos.
- El puntaje obtenido en la medición del desempeño institucional 2025 para la política de gestión de la información estadística fue el 99.8%.

8. Gestión documental y Archivo

8.1. Archivo

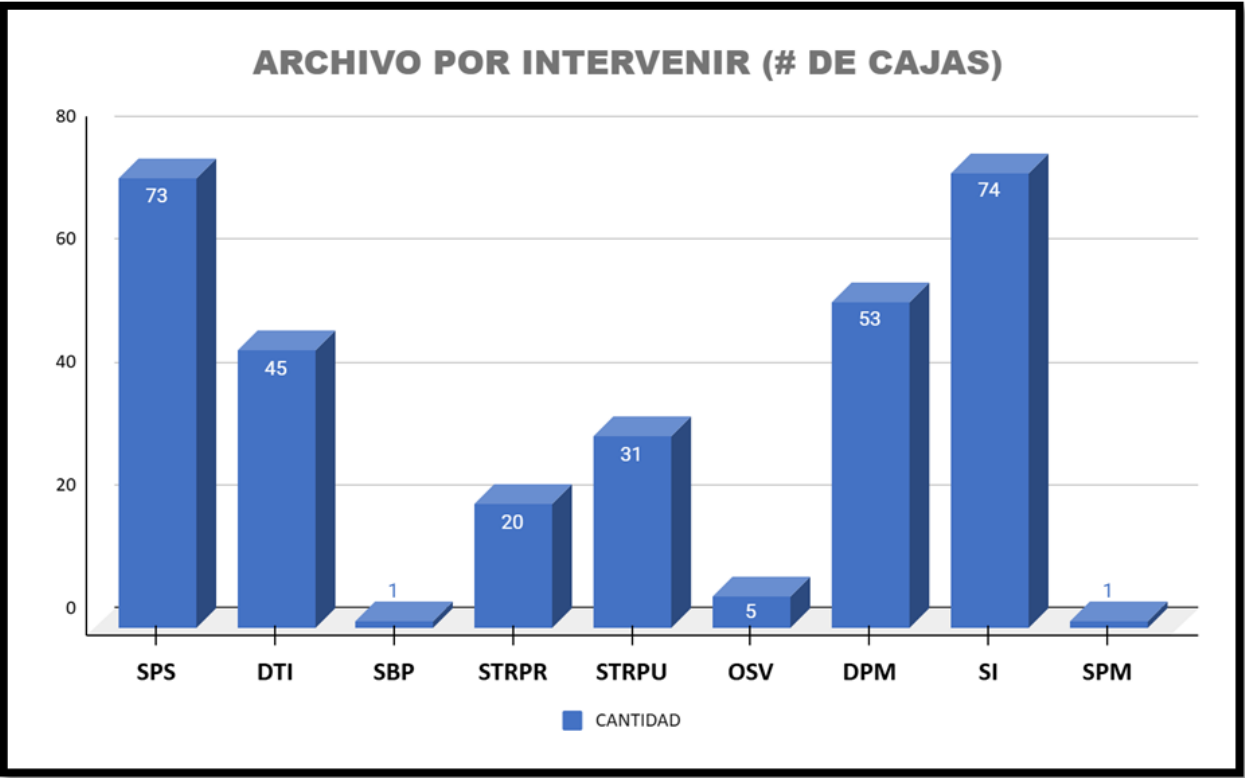
La SPM y sus dependencias se encuentran en un proceso de intervención a los fondos documentales existentes en el archivo de Villa Alsacia, consistente en 1270 cajas de documentos producidos por las dependencias durante diferentes vigencias , las cuales fueron remitidas por la Subdirección Administrativa para la respectiva gestión, organización y transferencia. Esta labor inició en la vigencia 2022.

A la fecha, se ha intervenido y entregado a la Subdirección Administrativa un total de 641 cajas del total inicial y 326 pendientes por revisión para transferencia, desde la presente vigencia se ha estructurado un modelo de trabajo que permita un avance más rápido y un control sobre la productividad a fin de lograr la entrega total en un plazo razonable.



Fuente: Elaboración propia

A continuación, se muestra el detalle de expedientes por área faltantes de intervención:



Fuente: Elaboración Propia

Es importante tener en cuenta que la identificación de cajas por área se basó en la marcación encontrada en el rótulo de cajas y parte de su contenido, de acuerdo con la nominación de áreas del decreto 567 de 2006 y 672 de 2018 respectivamente; sin embargo, durante la intervención podría cambiar el área responsable según el contenido.

Para el desarrollo de esta tarea cada dependencia asignó a su auxiliar administrativo con el fin de asistir a Villa Alsacia y realizar esta gestión. Cada funcionario está programado para ir dos, tres y cinco días por semana y se tiene tres contratistas, dos de ellos con asistencia los cinco días de la semana. Se proyecta que esta tarea se extienda alrededor de 1 año más; sin embargo, queda a criterio de los directivos la toma de decisiones asociada la reducción de tiempos para transferencia total del archivo.

8.2. Biblioteca Digital

Durante la vigencia de este reporte se publicaron 41 estudios en la plataforma SIMUR los cuales provienen de las distintas dependencias de la Subsecretaría de Política de Movilidad siendo resultado de los proyectos implementados a nivel ciudad. El cargue se realizó conforme a lo solicitado por cada una de las dependencias de acuerdo a la información enviada.

Tabla 27. Estudios publicados en la plataforma SIMUR

2025-2026				
DEPENDENCIA	NOMBRE	AÑO	MES	CONTENIDO
Dirección de Inteligencia para la Movilidad	DIM-T-003-2026 ESTIMACIÓN DE TASAS DE CRECIMIENTO DE MODOS MOTORIZADOS PARA EL DESARROLLO DE LOS ESTUDIOS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C	2026	6	https://www.simur.gov.co/di-m-t-003-2026-estimacion-de-tasas-de-crecimiento-de-modos-motorizados-para-el-desarrollo-de-los

2025-2026				
DEPENDENCIA	NOMBRE	AÑO	MES	CONTENIDO
Dirección de Planeación para la Movilidad	DPM-DTS-005-2026 CIRCUITO ACCESIBLE PARA LA SALUD Y EL CUIDADO BARRIOS UNIDOS	2026	5	https://www.simur.gov.co/dpm-dts-005-2026-circuito-accesible-para-la-salud-y-el-cuidado-barrios-unidos
Subdirección de Infraestructura	SI-DTS-002-2026 DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE ZONA DE PARQUEO EXCLUSIVO PARA EMBAJADAS Y MISIONES DIPLOMÁTICAS EMBAJADA DE LA REPÚBLICA DE PARAGUAY	2026	4	https://www.simur.gov.co/si-dts-002-2026-documento-tecnico-de-soporte-zona-de-parqueo-exclusivo-para-embajadas-y-misiones
Dirección de Planeación para la Movilidad	DPM-DTS-004-2026 FORMULACIÓN DE LA RED VIAL VITAL DE BOGOTÁ D.C.	2026	3	https://www.simur.gov.co/dpm-dts-004-2026-formulacion-de-la-red-vial-vital-de-bogota-dc
Subdirección de Transporte Público	STPUB-DTS-003-2026 INFORME DE DIAGNÓSTICO Y EVALUACIÓN DE PARADEROS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS POR CARRETERA (SERVICIO INTERMUNICIPAL), E IDENTIFICACIÓN DE ÁREAS PARA INSTALACIÓN DE MOBILIARIO.	2026	3	https://www.simur.gov.co/stpub-dts-003-2026-informe-de-diagnostico-y-evaluacion-de-paraderos-del-servicio-publico-de
Subdirección de Bicicleta y el Peatón	PROTOCOLO DE INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN PARA LA ACTIVIDAD DE ALQUILER DE VEHÍCULOS DE MICROMOVILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO DE BOGOTÁ D.C	2026	3	https://www.simur.gov.co/protocolo-de-intercambio-de-informacion-para-la-actividad-de-alquiler-de-vehiculos-de-0
Dirección de Planeación para la Movilidad	DPM-DTS-003-2026 DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE BARRIO VITAL TEUSAQUILLO	2026	3	https://www.simur.gov.co/dpm-dts-003-2026-documento-tecnico-de-soporte-barrio-vital-teusaquillo
Oficina de Seguridad Vial	Informe trimestral 3Q 2025	2026	3	https://www.simur.gov.co/informe-trimestral-3q-2025
Oficina de Seguridad Vial	Informe trimestral 2Q 2025	2026	3	https://www.simur.gov.co/informe-trimestral-2q-2025
Dirección de Planeación para la Movilidad	DPM-DTS-002-2026 CARACTERÍSTICAS, JUSTIFICACIÓN Y LINEAMIENTOS PARA IMPLEMENTACIÓN DE MOBILIARIO URBANO TIPO PARKLET EN EL MARCO DE LA ESTRATEGIA DE BARRIOS VITALES	2026	2	https://www.simur.gov.co/dpm-dts-002-2026-caracteristicas-justificacion-y-lineamientos-para-implementacion-de-mobiliario
Oficina de Seguridad Vial	ESTUDIO DE LÍMITES DE VELOCIDAD PARA CORREDORES PRINCIPALES DE BOGOTÁ	2026	2	https://www.simur.gov.co/estudio-de-limites-de-velocidad-para-corredores-principales-

2025-2026				
DEPENDENCIA	NOMBRE	AÑO	MES	CONTENIDO
				de-bogota
Subdirección de Bicicleta y el Peatón	SBP-DTS-001-2026 CONECTIVIDAD Y ACCESIBILIDAD PEATONAL Y CICLISTA GLORIETA CALLE 63 CON CARRERA 50	2026	1	https://www.simur.gov.co/sbp-dts-001-2026-conectividad-y-accesibilidad-peatonal-y-ciclista-glorieta-calle-63-con-carrera-50
Subdirección de Transporte Privado	STPRI-DTS-002-2026 ANÁLISIS DE LA MEDIDA DEL PERMISO ESPECIAL DE ACCESO A ÁREA DE RESTRICCIÓN VEHICULAR (PEAARV)	2026	1	https://www.simur.gov.co/stpri-dts-002-2026-analisis-de-la-medida-del-permiso-especial-de-acceso-area-de-restriccion
Subdirección de Transporte Privado	STPRI-DTS-001-2026 ESTUDIO TÉCNICO PARA LA ESTRUCTURACIÓN DEL RÉGIMEN TARIFARIO EN LOS SERVICIOS DE ESTACIONAMIENTO FUERA DE VÍA Y EN VÍA	2026	1	https://www.simur.gov.co/stpri-dts-001-2026-estudio-tecnico-para-la-estructuracion-del-regimen-tarifario-en-los-servicios-de
Dirección de Inteligencia para la Movilidad	DIM-F-002-2026 ALCANCE AL ESTUDIO DIM-F-001-2026. CÁLCULO DE LA TARIFA TÉCNICA PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL PARA BOGOTÁ D.C	2026	1	https://www.simur.gov.co/dim-f-002-2026-alcance-al-estudio-dim-f-001-2026-calculo-de-la-tarifa-tecnica-para-el-servicio
Dirección de Inteligencia para la Movilidad	ESTUDIO DIM-F-001-2026. CÁLCULO DE LA TARIFA TÉCNICA PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL PARA BOGOTÁ D.C.	2026	1	https://www.simur.gov.co/estudio-dim-f-001-2026-calculo-de-la-tarifa-tecnica-para-el-servicio-publico-de-transporte
Dirección de Inteligencia para la Movilidad	DIM-DTS-005-2025 - ESTUDIO TÉCNICO Y FINANCIERO DE SOPORTE A LA ACTUALIZACIÓN TARIFARIA	2025	12	https://www.simur.gov.co/dim-dts-005-2025-estudio-tecnico-y-financiero-de-soporte-la-actualizacion-tarifaria
Subdirección de Transporte Privado	STPRI-DTS-001-2025 MEDIDA DE RESTRICCIÓN DE LA CIRCULACIÓN PARA EL PERIODO DE FIN DE AÑO 2025-2026 Y AJUSTES AL ESQUEMA DE RESTRICCIÓN	2025	12	https://www.simur.gov.co/stpri-dts-001-2025-medida-de-restriccion-de-la-circulacion-para-el-periodo-de-fin-de-ano-2025-2026
Oficina de Seguridad Vial	EFFECTO DEL SISTEMA DE CÁMARAS DE FOTODETECCIÓN EN LA MOVILIDAD DE BOGOTÁ	2025	10	https://www.simur.gov.co/efecto-del-sistema-de-camaras-de-fotodeteccion-en-la-movilidad-de-bogota
Subdirección de Bicicleta y el Peatón	SBP-DTS-010-2025 ZONA ROSA	2025	10	https://www.simur.gov.co/sbp-dts-010-2025-zona-rosa

2025-2026				
DEPENDENCIA	NOMBRE	AÑO	MES	CONTENIDO
Dirección de Inteligencia para la Movilidad	ESTUDIO DIM F-003-2025. PROYECCIÓN DE INGRESOS PERÍODO 2025-2036 SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD	2025	9	https://www.simur.gov.co/estudio-dim-f-003-2025-proyeccion-de-ingresos-periodo-2025-2036-secretaria-distrital-de-movilidad
Subdirección de Transporte Público	STPUB-DTS-002-2025 EVALUACIÓN TÉCNICA PARA LA MODIFICACIÓN DE LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN DEL CARRIL PREFERENCIAL DE LA AV. CARRERA 7 ENTRE CALLE 31 Y CALLE 134 SUSTENTO MODIFICACIÓN RESOLUCIÓN 560 DE 2015	2025	8	https://www.simur.gov.co/stpub-dts-002-2025-evaluacion-tecnica-para-la-modificacion-de-las-condiciones-de-operacion-del
Subdirección de Bicicleta y el Peatón	SBP-DTS-008-2025 MI BARRIO ACTIVO CIUDAD KENNEDY: ACTIVA, INNOVADORA E INCLUYENTE FASE 1, EN EL MARCO DE LA INICIATIVA BLOOMBERG PARA INFRAESTRUCTURA CICLISTA	2025	8	SBP-DTS-008-2025 MI BARRIO ACTIVO CIUDAD KENNEDY: ACTIVA, INNOVADORA E INCLUYENTE FASE 1, EN EL MARCO DE LA INICIATIVA BLOOMBERG PARA INFRAESTRUCTURA CICLISTA Simur
Subdirección de Transporte Público	STPUB-DTS-003-2025 "PROTOCOLO PARA EL APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA ACTIVIDAD DE SERVICIOS EN ZONAS AMARILLAS DE EXCELENCIA OPERACIONAL (ZEO) EN VÍA PÚBLICA "	2025	8	https://www.simur.gov.co/stpub-dts-003-2025-protocolo-para-el-aprovechamiento-economico-del-espacio-publico-en-la-actividad
Subdirección de Bicicleta y el Peatón	SBP-DTS-004-2025 MODIFICACIÓN AL DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE PARA LA REDISTRIBUCIÓN DEL ESPACIO VIAL PARA LA CONFORMACIÓN DE CICLORRUTAS EN CALZADA EN EL PROYECTO ESTRATÉGICO INTERVENCIÓN INTEGRAL AK 50 – TV 42	2025	8	https://www.simur.gov.co/sbp-dts-004-2025-modificacion-al-documento-tecnico-de-soporte-para-la-redistribucion-del-espacio
Subdirección de Bicicleta y el Peatón	DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE PROYECTO CORREDOR CULTURAL CALLE 12A	2025	7	https://www.simur.gov.co/documento-tecnico-de-soporte-proyecto-corredor-cultural-calle-12a
Subdirección de Transporte Público	STPUB-DTS-001-2025 DOCUMENTO SONDEO DE INTERCEPTACIÓN EN SUMAPAZ	2025	6	https://www.simur.gov.co/stpub-dts-001-2025-documento-sondeo-de-interceptacion-en-sumapaz
Oficina de Seguridad Vial	Metodología del cálculo de potencial de vidas salvadas (PVS) y heridos reducidos (PHR)	2025	6	https://www.simur.gov.co/metodologia-del-calculo-de-potencial-de-vidas-salvadas-pvs-y-heridos-reducidos-phr

2025-2026				
DEPENDENCIA	NOMBRE	AÑO	MES	CONTENIDO
Oficina de Seguridad Vial	DTS Metodología definición límites ANSV	2025	6	https://www.simur.gov.co/dts-metodologia-definicion-limites-ansv
Oficina de Seguridad Vial	MONITOREO RESALTOS PARABÓLICOS EN LA AV. GUAYACANES	2025	6	https://www.simur.gov.co/monitoreo-resaltos-parabolicos-en-la-av-guayacanes
Subdirección de Bicicleta y el Peatón	PROTOCOLO DE INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN PARA LA ACTIVIDAD DE ALQUILER DE VEHÍCULOS DE MICROMOVILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO DE BOGOTÁ	2025	6	https://www.simur.gov.co/protocolo-de-intercambio-de-informacion-para-la-actividad-de-alquiler-de-vehiculos-de
Subdirección de Bicicleta y el Peatón	DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE PROYECTO CORREDOR CULTURAL CALLE 11	2025	6	https://www.simur.gov.co/documento-tecnico-de-soporte-proyecto-corredor-cultural-calle-11
Oficina de Seguridad Vial	INFORME TRIMESTRAL 1 25	2025	5	https://www.simur.gov.co/informe-trimestral-1-25
Subdirección de Bicicleta y el Peatón	SBP-DTS-003-2025 INFORME DE FACTIBILIDAD TECNICA DE TRAZADO PARA DISEÑO E IMPLEMENTACION DE SEÑALIZACION DE CICLORRUTA *CARGADOS EN LA BIBLIOTECA DIGITAL EN EL MES DE MAYO 2025	2025	4	https://www.simur.gov.co/sbp-dts-003-2025-informe-de-factibilidad-tecnica-de-trazado-para-diseno-e-implementacion-de
Subdirección de Bicicleta y el Peatón	SBP-DTS-002-2025 PROYECTO CIRCUITOS PEATONALES – SIERRA MORENA *CARGADOS EN LA BIBLIOTECA DIGITAL EN EL MES DE MAYO 2025	2025	2	https://www.simur.gov.co/sbp-dts-002-2025-proyecto-circuitos-peatonales-sierra-morena
Oficina de Seguridad Vial	INFORME TRIMESTRAL 4 2024 *CARGADOS EN LA BIBLIOTECA DIGITAL EN EL MES DE MAYO 2025	2025	2	https://www.simur.gov.co/informe-trimestral-4-2024
Subdirección de Bicicleta y el Peatón	SBP-DTS-001-2025 ELEMENTOS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL Y LA ACCESIBILIDAD PEATONAL *CARGADOS EN LA BIBLIOTECA DIGITAL EN EL MES DE MAYO 2025	2025	1	https://www.simur.gov.co/sbp-dts-001-2025-elementos-para-mejorar-la-seguridad-vial-y-la-accesibilidad-peatonal
Dirección de Inteligencia para la Movilidad	ESTUDIO DIM-F-002-2025 - CÁLCULO DE LA TARIFA TÉCNICA PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL PARA BOGOTÁ D.C. *CARGADOS EN LA BIBLIOTECA DIGITAL EN EL MES DE MAYO 2025	2025	1	https://www.simur.gov.co/estudio-dim-f-002-2025-calculo-de-la-tarifa-tecnica-para-el-servicio-publico-de-transporte

2025-2026				
DEPENDENCIA	NOMBRE	AÑO	MES	CONTENIDO
Subdirección de Bicicleta y el Peatón	IDENTIFICACIÓN Y PRIORIZACIÓN DE LAS ZONAS DE OPORTUNIDAD PARA LA PLANEACIÓN DE CICLOINFRAESTRUCTURA PARA EL PERIODO 2024-2027 *CARGADOS EN LA BIBLIOTECA DIGITAL EN EL MES DE MAYO 2025	2024	1	https://www.simur.gov.co/identificacion-y-priorizacion-de-las-zonas-de-oportunidad-para-la-planeacion-de
Subdirección de Bicicleta y el Peatón	SBP-ET-001-2023 DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE PARA LA REDISTRIBUCIÓN DEL ESPACIO VIAL PARA LA CONFORMACIÓN DE CICLORRUTAS EN CALZADA EN EL PROYECTO ESTRATÉGICO INTERVENCIÓN *CARGADOS EN LA BIBLIOTECA DIGITAL EN EL MES DE MAYO 2025	2023	11	https://www.simur.gov.co/sbp-et-001-2023-documento-tecnico-de-soporte-para-la-redistribucion-del-espacio-vial-para-la
Subdirección de Transporte Público	DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE DE LAS CONDICIONES GENERALES PARA EL DISEÑO, IMPLEMENTACIÓN Y OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEROPERABLE DE RECAUDO PARA EL DISTRITO CAPITAL *CARGADOS EN LA BIBLIOTECA DIGITAL EN EL MES DE MAYO 2025	2023	3	https://www.simur.gov.co/documento-tecnico-de-soporte-de-las-condiciones-generales-para-el-diseno-implementacion-y-operacion

8.3. Gestión PQRSD

- Durante la gestión se desarrolló una estrategia de seguimiento a las PQRS y se generaron alertas semanales a los equipos administrativos y a los profesionales. Se crearon reuniones semanales por parte de los enlaces para monitorear cada petición donde se concentraron esfuerzos en promover una atención oportuna.
- Se realizó un monitoreo constante de cada petición hasta su finalización lo cual permitió tener un balance positivo sin peticiones vencidas con unos indicadores de atención oportuna.
- En la vigencia se realizó una estrategia de trabajo en conjunto con el equipo administrativo desde la recepción de la petición , asignación y monitoreo hasta la respuesta de la misma.
- Se establecieron canales de comunicación los cuales permitieron identificar cada uno de los radicados para optimizar los tiempos de respuesta.

Tabla 28. Balances de derechos de petición desde mayo de 2025

2025-2026	Derechos de petición	Gestión Oportuna	Gestión Extratemporal	Totales
Subsecretaría de Política de Movilidad	25	21	4	25
Dirección de Planeación para la Movilidad	163	163	0	163
Dirección de Inteligencia para la Movilidad	246	244	2	246

2025-2026	Derechos de petición	Gestión Oportuna	Gestión Extratemporal	Totales
Subdirección de la Bicicleta y el peatón	580	568	12	580
Subdirección de Infraestructura	1594	1593	1	1594
Subdirección de Transporte Público	1084	1071	13	1084
Subdirección de Transporte Privado	845	837	8	845
Oficina de Gestión Social	291	289	2	291
Oficina de Seguridad Vial	104	99	5	104
			Totales	4932

Fuente: Informe PQRS- DAC 26 junio 2026

Tabla 29. Balances de PQRS de entes desde mayo de 2025

2025-2026	Entes de control	Gestión Oportuna	Gestión Extratemporal	Totales
Subsecretaría de Política de Movilidad	7	6	1	7
Dirección de Planeación para la Movilidad	24	24	0	24
Dirección de Inteligencia para la Movilidad	62	62	0	62
Subdirección de la Bicicleta y el peatón	76	76	0	76
Subdirección de Infraestructura	162	162	0	162
Subdirección de Transporte Público	211	210	1	211
Subdirección de Transporte Privado	90	88	2	90
Oficina de Gestión Social	64	64	0	64
Oficina de Seguridad Vial	41	40	1	41
			Totales	737

Fuente: Informe PQRS- DAC 26 junio 2026