

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

1. DATOS GENERALES

A. NOMBRE DEL FUNCIONARIO RESPONSABLE QUE ENTREGA:	Óscar Julián Gómez Cortés	
B. CARGO:	Subsecretario de Política de Movilidad	
C. ENTIDAD (RAZON SOCIAL):	Secretaría Distrital de Movilidad	
D. CIUDAD Y FECHA:	Bogotá 16 de enero de 2024	
E. FECHA DE INICIO DE LA GESTIÓN:	06 de septiembre de 2022	
F. CONDICIÓN DE LA PRESENTACIÓN:	RETIRO	☒
	SEPARACIÓN	☐
	RATIFICACIÓN DEL CARGO	☐
G. FECHA DE RETIRO DEL CARGO:	12 de enero de 2024	

2. INFORME RESUMIDO O EJECUTIVO DE LA GESTIÓN:

Durante el desempeño del cargo como Subsecretario de Política de Movilidad Código 045 Grado 08 y, en cumplimiento del Decreto 672 de 2018, se lideraron e implementaron las políticas, planes, proyectos y estrategias de manera conjunta con las dependencias a cargo de la subsecretaría.

Los proyectos adelantados con cada dependencia son:

Dirección de Inteligencia para la Movilidad

- Encuesta de Movilidad 2023
- Estudio de movilidad y género
- Acciones afirmativas
- Prospectiva de financiación SDM
- Política Pública de Cero y Bajas Emisiones - PCBE
- Estaciones de recarga vehículos eléctricos
- Zonas Urbanas por un Mejor Aire - ZUMA
- AVANTIA
- Flota escolar de cero emisiones
- Centro de Datos
 - Proyectos de Analítica

- Automatización de reportes
- Video-analitica
- Intercambio de información
- Observatorio de Movilidad de Bogotá D.C.
- Movi-Innova
- Libro de mapas
- Publicaciones: Anuario de Siniestralidad de Bogotá, Encuesta de percepción de riesgo vial 2022, Memorias Movi-innova.
- Modelación de demanda proyectos estratégicos Bogotá Región.
- Modelación de medidas de gestión de tránsito

Dirección de Planeación de la Movilidad

- Plan de Movilidad Sostenible y Segura
- Plan de Ordenamiento Territorial (POT)
- Agencia Regional de Movilidad – ARM (técnico)
- Cofinanciaciones con nación (CONPES)
- Convenios Sistema Férreo (regiotrams)
- Asociaciones público-privadas (APPs)
- Estrategia Barrios vitales
- Fuentes alternativas de financiación y política tarifaria
- Operadores urbanos: AIMS y PRUMS - Operadores Urbanos
- Planes Estratégicos de Seguridad Vial - PESV

Subdirección de Transporte Privado:

- Pico & Placa (solidario Regional)
- Día sin carro y sin moto
- Movilidad Compartida
- Cobros por externalidades
- Política de estacionamientos (EEV, EFV, RDE)
- Logística y transporte de carga (Fondo de carga)
- Valet Parking
- Micromovilidad
- Planes Integrales de Movilidad Sostenible
- Redes Empresariales (RMM, RSV, RLU)

Subdirección de la Bicicleta y el Peatón:

- Sistema de Bicicletas Compartidas
- Cicloparqueaderos
- Cicloinfraestructura
- (Implementación y conservación)
- Política Pública de la Bicicleta.
- Política Pública del Peatón
- Promoción Bici y Peatón
- Registro Bici Bogotá

Subdirección de Transporte Público:

- Fondo de estabilización tarifaria – FET
- Interoperabilidad de recaudo
- Tricimóviles
- Accesibilidad y paraderos
- Taxi
- Transporte intermunicipal
- Transporte especial

Subdirección de Infraestructura:

- Red de Metro

- Red de Regiotram
- Corredor Verde de la Carrera Séptima
- Ciclo Alameda de Medio Milenio
- Red del borde occidental
- Actuaciones estratégicas (POT)
- Estudios de movilidad

Se anexa Informe de Gestión 2023 con la información ampliada frente a la gestión del cargo.

3. SITUACION DE LOS RECURSOS:

Se anexa Informe de Gestión 2023, donde se describe la gestión presupuestal en el numeral 2. ORDENACIÓN DEL GASTO (página 11).

4. INVENTARIOS

A. Inventario Recursos Físicos: El día 12 de enero de 2024, hice entrega formal al Profesional Daniel Santiago Toro de la Subdirección Administrativa de los equipos y elementos de oficina que tenía a mi cargo para el ejercicio de mis funciones, lo cual esta soportado en el PA01-PR12-F05 CERTIFICADO DE RECIBO DE BIENES (adjunto soporte).

B. Inventario Documental: Cumpliendo con la responsabilidad de mi cargo y de acuerdo a la norma, hice entrega de los inventarios físicos y digitales de la información producida en ejercicio de mis funciones, y se encuentran en la unidad de drive dispuesta por la Subdirección y se envió el formato PA01-PR05-F06.

Los estudios realizados por las diferentes áreas se encuentran publicados en la biblioteca digital de la entidad <https://simur.gov.co/biblioteca-digital/>.

El archivo de gestión se encuentra integrado por información magnética contenida en el archivo digital de la Subsecretaría de Política de Movilidad, en custodia del Subsecretario encargado y su equipo de gestión documental.

En el desarrollo del cargo, no se generaron archivos físicos.

5. PLANTA DE PERSONAL:

Detalle de la planta de personal de la Entidad a su cargo.

DENOMINACIÓN	CÓDIGO	GRADO	CÉDULA	FUNCIONARIO	TIPO DE VINCULACIÓN	N° RESOLUCIÓN NOMBRAMIENTO	FECHA DE POSESIÓN EN EL EMPLEO	PROPÓSITO DEL EMPLEO
PROFESIONAL ESPECIALIZADO	222	19	1.042.422.643	YILSON ANTONIO CARPIO BENAVIDES	Carrera Administrativa	RESOLUCIÓN NÚMERO 171577 DE 2021	01/02/2022	Efectuar las actividades de planeación, ejecución y seguimiento a la gestión presupuestal y las actividades requeridas para la construcción, actualización, evaluación y mejora continua del sistema de gestión de la calidad al interior de la dependencia de acuerdo con los procedimientos establecidos para tal fin y la normatividad vigente.

DENOMINACIÓN	CÓDIGO	GRADO	CÉDULA	FUNCIONARIO	TIPO DE VINCULACIÓN	N° RESOLUCIÓN NOMBRAMIENTO	FECHA DE POSESIÓN EN EL EMPLEO	PROPÓSITO DEL EMPLEO
PROFESIONAL ESPECIALIZADO	222	19	1.016.042.565	MICHAEL NAY LÓPEZ REYES	Carrera Administrativa	RESOLUCIÓN NÚMERO 171420 DE 2021	01/02/2022	Brindar asesoría jurídica en los asuntos que sean de competencia de la subsecretaría, para la toma de decisiones que permitan el adecuado funcionamiento de la dependencia, atendiendo las necesidades institucionales
AUXILIAR ADMINISTRATIVO	407	16	JAIRO ALFONSO MUÑOZ CORREALES	79.507.545	Carrera Administrativa	RESOLUCIÓN NÚMERO 171485 DE 2021	11/01/2022	Asistir al Despacho en las actividades administrativas y operativas requeridas para el adecuado funcionamiento de la dependencia, atendiendo los lineamientos e instrucciones del superior jerárquico inmediato.

6. PROGRAMAS, ESTUDIOS Y PROYECTOS:

Se anexa Informe de Gestión 2023, donde se describe el alcance y estado actual de los proyectos en el numeral 3. PROYECTOS ESTRATÉGICOS Y POLÍTICAS PÚBLICAS (página 16).

7. OBRAS PÚBLICAS:

El cargo desempeñado no tiene asignada la función de ejecución de obras públicas.

8. EJECUCIONES PRESUPUESTALES:

Se anexa Informe de Gestión 2023, donde se describe la gestión presupuestal en el numeral 2. ORDENACIÓN DEL GASTO (página 11).

9. CONTRATACION:

Se presenta la relación de la Gestión contractual adelantada en términos de contratos de proyectos y procesos estratégicos.

N° Contrato	Objeto	Fecha inicio	Fecha fin	Observaciones
2022-63	CONTRATAR LA ADMINISTRACIÓN, MANTENIMIENTO Y APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DE ZONAS DE USO PÚBLICO PARA DESARROLLAR LA ACTIVIDAD DE ALQUILER DE VEHÍCULOS DE MICROMOVILIDAD – SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTIDAS (SBC), SUJETO A SU PRESERVACIÓN, BUEN USO, DISFRUTE COLECTIVO Y SOSTENIBILIDAD		31/12/2029	En Ejecución
2022-1972	REALIZAR LA ENCUESTA DE MOVILIDAD, QUE COMPRENDE LA ENCUESTA ORIGEN-DESTINO DE HOGARES (EODH) Y LA ENCUESTA ORIGEN-DESTINO DE INTERCEPTACIÓN (EODI) PARA BOGOTÁ Y LOS MUNICIPIOS VECINOS DE SU ÁREA DE INFLUENCIA, Y LA ACTUALIZACIÓN DEL MODELO DE TRANSPORTE DE CUATRO ETAPAS DEL ÁREA DE ESTUDIO	2/1/2023	1/2/2024	En Ejecución
2022-1995	REALIZAR LA INTERVENTORIA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, LEGAL Y FINANCIERA AL CONTRATO DE CONSULTORÍA QUE TIENE POR OBJETO REALIZAR LA ENCUESTA DE MOVILIDAD, QUE COMPRENDE LA ENCUESTA DE ORIGEN DESTINO DE HOGARES EODH Y LA ENCUESTA ORIGEN DESTINO DE INTERCEPTACIÓN EODI PARA BOGOTÁ Y LOS MUNICIPIOS VECINOS DE SU ÁREA DE INFLUENCIA, Y DE LA ACTUALIZACIÓN DEL MODELO DE TRANSPORTE DE CUATRO ETAPAS DEL AREA DE ESTUDIO	2/1/2023	1/3/2024	En Ejecución
2023-2716	ACTUALIZAR LA CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA Y LOS PATRONES DE VIAJES DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, PARA QUE DESDE EL SECTOR MOVILIDAD SE FORMULEN ACCIONES QUE FACILITEN LA ACCESIBILIDAD A TODAS LAS PERSONAS USUARIAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.	11/9/2023	10/3/2024	En Ejecución

N° Contrato	Objeto	Fecha inicio	Fecha fin	Observaciones
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.	15/8/2023	14/8/2039	En Ejecución

Convenios vigentes:

N° Convenio	Objeto	Entidad asociada	Estado
2023-2671	AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS PARA EL DESARROLLO DE CAPACIDADES Y FORTALECIMIENTO DE LÍNEA BASE CON UN PORTAFOLIO DE ACCIONES DE MITIGACIÓN DE GASES DE EFECTO INVERNADERO GEI, EN EL SECTOR TRANSPORTE PARA BOGOTÁ, EN EL MARCO DE LA COOPERACIÓN CELEBRADA CON EL GREEN CLIMATE FUND GCF.	Secretaría Distrital de Ambiente (SDA) y Financiera de Desarrollo Territorial S.A. (FINDETER)	en ejecución

Contratos de Prestación de Servicios: se relacionan los contratos de apoyo a la gestión suscritos para prestar servicios en el despacho de la Subsecretaría de Política de Movilidad.

CONTRATO	CONTRATISTA	OBJETO DEL CONTRATO	FECHA INICIO	FECHA FIN	SUPERVISOR
20231923	ANDREA PATRICIA RODRIGUEZ	PRESTAR LOS SERVICIOS PROFESIONALES ESPECIALIZADOS A LA SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD PARA APOYAR EN LAS ACTIVIDADES DE SEGUIMIENTO A LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN EN LAS ETAPAS PRECONTRACTUAL, CONTRACTUAL Y POSTCONTRACTUAL, ASÍ COMO EN LA ELABORACION Y REVISION DE CONCEPTOS Y DOCUMENTOS JURÍDICOS NECESARIOS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS FUNCIONES DEL ÁREA.	17/04/2023	16/03/2024	MICHAEL NAY LOPEZ REYES
20232029	ALEXANDRA SILVA MOYANO	PRESTAR LOS SERVICIOS PROFESIONALES ESPECIALIZADOS A LA SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD Y SUS DEPENDENCIAS, PARA ADELANTAR EL APOYO TÉCNICO DE LAS ACTIVIDADES ESTRATÉGICAS Y DE ESTRUCTURACIÓN ASOCIADAS A LA REGIÓN METROPOLITANA Y A LA AGENCIA REGIONAL DE MOVILIDAD EN EL MARCO DE LA NORMA VIGENTE	25/04/2023	24/04/2024	MICHAEL NAY LOPEZ REYES
20232191	NICOLAS ALEJANDRO ARIAS BARBOSA	PRESTAR SERVICIOS PROFESIONALES A LA DIRECCION DE PLANEACION DE LA MOVILIDAD DE LA SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD PARA APOYAR ACTIVIDADES DE PLANEACIÓN, ESTRUCTURACIÓN, IMPLEMENTACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD Y EL SECTOR.	16/05/2023	15/03/2024	MICHAEL NAY LOPEZ REYES
20221987	LADY FERNANDA BAUTISTA BAUTISTA	PRESTAR SERVICIOS PROFESIONALES ESPECIALIZADOS A LA SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD PARA APOYAR EN LA FORMULACIÓN Y SEGUIMIENTO DE INSTRUMENTOS DE POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD	01/12/2022	15/01/2024	MICHAEL NAY LOPEZ REYES
20231441	LILIANA CONTRERAS GUEVARA	PRESTAR LOS SERVICIOS PROFESIONALES ESPECIALIZADOS A LA SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD PARA APOYAR EN LAS ACTIVIDADES DE SEGUIMIENTO A LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN EN LAS ETAPAS PRECONTRACTUAL, CONTRACTUAL Y POSTCONTRACTUAL, ASÍ COMO EN LA ELABORACION Y REVISION DE CONCEPTOS Y DOCUMENTOS JURÍDICOS NECESARIOS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS FUNCIONES DEL ÁREA.	02/03/2023	1/03/2024	MICHAEL NAY LOPEZ REYES
20231694	FABIÁN GORDILLO BUITRAGO	PRESTAR SERVICIOS PROFESIONALES ESPECIALIZADOS A LA SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD, PARA FOMENTAR LA APROPIACIÓN DE LOS COMPONENTES DE CALIDAD, TRANSPARENCIA Y GESTIÓN DE RIESGOS EN LOS PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS LIDERADOS POR LA DEPENDENCIA, ASÍ COMO EL SEGUIMIENTO AL CUMPLIMIENTO EN LAS ACCIONES PROPUESTAS POR LA SUBSECRETARÍA Y SUS DEPENDENCIAS EN EL MARCO DE LA MEJORA CONTINUA	27/03/2023	26/03/2024	MICHAEL NAY LOPEZ REYES
20232415	ALVARO ALEJANDRO CHACÓN BALAGUERA	PRESTAR SERVICIOS DE APOYO A LA GESTIÓN CON PLENA AUTONOMIA TECNICA Y ADMINISTRATIVA PARA EL ACOMPAÑAMIENTO A LAS ACTIVIDADES DE SEGUIMIENTO A LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN EN LAS ETAPAS PRECONTRACTUAL, CONTRACTUAL Y POSTCONTRACTUAL, ASÍ COMO EN LA PROYECCIÓN DE CONCEPTOS Y DOCUMENTOS JURÍDICOS NECESARIOS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS FUNCIONES DEL ÁREA	16/06/2023	15/03/2024	MICHAEL NAY LOPEZ REYES
20231683	NELSON FERNANDO MUÑOZ GONZALEZ	PRESTAR SERVICIOS PROFESIONALES ESPECIALIZADOS PARA REALIZAR EL ACOMPAÑAMIENTO Y APOYAR A LA SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD EN LA ARTICULACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LAS ACCIONES, ACTIVIDADES, PLANES, PROGRAMAS Y	27/03/2023	26/03/2024	ÓSCAR JULIÁN GÓMEZ CORTÉS

CONTRATO	CONTRATISTA	OBJETO DEL CONTRATO	FECHA INICIO	FECHA FIN	SUPERVISOR
		PROYECTOS CONTENIDOS EN EL PLAN DE DESARROLLO DISTRITAL, RELACIONADOS CON EL SECTOR MOVILIDAD			
20221865	CRISTINA MUÑOZ CARDENAS	PRESTAR LOS SERVICIOS PROFESIONALES ESPECIALIZADOS PARA EL ACOMPAÑAMIENTO JURÍDICO EN LA ESTRUCTURACIÓN, IMPLEMENTACIÓN Y DESARROLLO DE POLÍTICAS Y PROYECTOS ESTRATÉGICOS PARA LA MOVILIDAD, ADELANTADOS POR LA SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD Y LA SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD.	26/09/2022	25/12/2023	ÓSCAR JULIÁN GÓMEZ CORTÉS
20231724	JULIETH ZULIMA ROJAS RODRIGUEZ	PRESTAR SERVICIOS PROFESIONALES ESPECIALIZADOS A LA SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD PARA APOYAR LA FORMULACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL COMPONENTE FINANCIERO DE POLÍTICAS, PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS, ASÍ COMO PARA LA REVISIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE CRONOGRAMAS Y ENTREGA DE PRODUCTOS DE LOS PROCESOS ESTRATÉGICOS DE LA SUBSECRETARÍA Y SUS DEPENDENCIAS.	27/03/2023	26/03/2024	YILSON ANTONIO CARPIO BENAVIDES
20232335	LORENA ARISTIZABAL GUERRA	PRESTAR SERVICIOS PROFESIONALES ESPECIALIZADOS A LA SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD PARA APOYAR LA PLANEACIÓN, SEGUIMIENTO Y REPORTE DE PROYECTOS Y BUENAS PRÁCTICAS EN ESCENARIOS INTERNACIONALES COMO PARTE DE LA ESTRATEGIA DE INTERNACIONALIZACIÓN, PARA LA GENERACIÓN DE ALIANZAS DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL QUE CONTRIBUYAN AL CUMPLIMIENTO DE LOS PROGRAMAS Y PROYECTOS DE LA SECRETARIA	07/06/2023	06/03/2024	YILSON ANTONIO CARPIO BENAVIDES
20231675	JUAN JAVIER VARGAS MORENO	PRESTAR SERVICIOS TÉCNICOS DE APOYO A LA SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD EN TEMAS RELACIONADOS CON ACTIVIDADES ADMINISTRATIVAS, DE CONTROL Y ORGANIZACIÓN DE PRODUCTOS Y DOCUMENTOS DERIVADOS DE LA GESTIÓN PRESUPUESTAL Y LA ORDENACIÓN DEL GASTO	24/03/2023	23/03/2024	YILSON ANTONIO CARPIO BENAVIDES
20231082	VALENTINA GARAVITO LARGO	PRESTAR SERVICIOS PROFESIONALES A LA SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD PARA APOYAR LA PLANEACIÓN, SEGUIMIENTO Y REPORTE DE PROYECTOS Y BUENAS PRÁCTICAS EN ESCENARIOS INTERNACIONALES COMO PARTE DE LA ESTRATEGIA DE INTERNACIONALIZACIÓN, PARA LA GENERACIÓN DE ALIANZAS DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL QUE CONTRIBUYAN AL CUMPLIMIENTO DE LOS PROGRAMAS Y PROYECTOS DE LA SECRETARIA.	17/02/2023	30/03/2024	YILSON ANTONIO CARPIO BENAVIDES
20231968	VALENTINA GALINDO PINEDA	PRESTAR SERVICIOS TÉCNICOS A LA SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD PARA APOYAR LAS ACTIVIDADES DE INTERNACIONALIZACIÓN ASOCIADAS A LA FORMULACIÓN, SEGUIMIENTO Y REPORTE DE PROYECTOS Y ACTIVIDADES DE INTERCAMBIO, RELACIONADAS CON LA GENERACIÓN DE ALIANZAS Y OPORTUNIDADES DE COOPERACIÓN, QUE CONTRIBUYAN AL CUMPLIMIENTO DE LOS PROGRAMAS Y PROYECTOS DE LA SECRETARIA.	19/04/2023	18/04/2024	YILSON ANTONIO CARPIO BENAVIDES
20231272	NURY ANDREA GARZON ESCOBAR	PRESTAR LOS SERVICIOS PROFESIONALES A LA SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD Y SUS DEPENDENCIAS EN EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES DE APOYO PARA EL FORTALECIMIENTO DE PLANES, PROYECTOS Y POLÍTICAS EN MATERIA DE MOVILIDAD	28/11/2023	27/03/2024	YILSON ANTONIO CARPIO BENAVIDES

10. REGLAMENTOS Y MANUALES:

Si bien la Subsecretaría de Política de Movilidad no lidera ningún proceso, se encuentra asociada a los siguientes:

Proceso: Planeación del Transporte e Infraestructura
Vínculo de consulta: <https://www.movilidadbogota.gov.co/intranet/PM01>
Dependencia líder: Dirección de Planeación de la Movilidad

Proceso: Inteligencia para la Movilidad
Vínculo de consulta: <https://www.movilidadbogota.gov.co/intranet/PE04>
Dependencia líder: Dirección de Inteligencia para la Movilidad

11. CONCEPTO GENERAL:

Se recomienda continuar con las prácticas y estrategias para alcanzar una movilidad sostenible de acuerdo al Plan Distrital de Desarrollo, Plan de Movilidad Sostenible y Segura, documentos CONPES, Movilidad Ciudad-Región y lineamientos y estrategias ambientales.

De igual manera se sugiere atender los compromisos de los diferentes instrumentos de planeación y ejercer las funciones asignadas a la dependencia de manera óptima y que propenda por la mejora continua en la gestión.

Esta acta se firma en Bogotá, D.C, a los 16 días de enero de 2024.

11. FIRMA:



OscarJulian
GomezCortes

ÓSCAR JULIÁN GÓMEZ CORTÉS

Cargo: Subsecretario de Política de Movilidad

Fecha: 16 de enero de 2024

ALBA ENIDIA VILLAMIL MUÑOZ

JEFE OFICINA DE CONTROL INTERNO



INFORME DE GESTIÓN

ÓSCAR JULIÁN GÓMEZ CORTÉS
SUBSECRETARIO DE POLÍTICA DE MOVILIDAD

Bogotá D.C., Diciembre de 2023

Contenido

1.	PRESENTACIÓN DE LA DEPENDENCIA.....	5
1.1.	Organigrama de la Subsecretaría.....	6
2.	ORDENACIÓN DEL GASTO.....	11
2.1.	Proyectos de Inversión en ejecución.	11
2.2.	Ejecución presupuestal.	13
2.3.	Reservas presupuestales.	13
2.4.	Pasivos Exigibles.	13
2.5.	Planes Operativos Anuales.	14
3.	PROYECTOS ESTRATÉGICOS Y POLÍTICAS PÚBLICAS	16
3.1.	Instrumentos de Planificación Territorial	17
3.1.1.	Reglamentación Plan de Ordenamiento Territorial (POT)	17
3.1.2.	Plan de Movilidad Segura y Sostenible (PMSS).	19
3.1.3.	Política Pública de la Bicicleta	20
3.1.4.	Política Pública del Peatón	21
3.1.5.	Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones.	22
3.1.6.	Plan Distrital de Seguridad Vial.	25
3.1.7.	Plan Maestro de Estacionamientos.	28
3.1.8.	Política Tarifaria del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)	29
3.1.9.	CONPES de Movilidad Regional - Av. Calle 13 y Segunda Línea de Metro de Bogotá.	30
3.2.	Región Metropolitana.....	32
3.2.1.	Agencia Regional de Movilidad (ARM).....	32
3.3.	Observatorio de Movilidad.	34
3.3.1.	Observatorio de Movilidad de Bogotá D.C (OMB)	34
3.3.2.	Encuesta de Movilidad 2023 (EM2023).	35
3.3.3.	Libro de mapas.....	37
3.3.4.	Prospectiva de Financiación SDM.	38
3.3.5.	Estudio de Movilidad y Género – EMG.	40
3.3.6.	Acciones Afirmativas.....	42
3.3.7.	Anuario de Siniestralidad.....	44
3.3.8.	Modelación.	45
3.3.9.	Centro de datos y programación.	47

3.3.9.1.	Centro de datos.....	47
3.3.9.2.	Videoanalítica.	49
3.3.9.3.	Analítica de datos.....	50
3.3.9.4.	Convenio de interoperabilidad e intercambio de datos y cooperaciones.....	51
3.4.	Movilidad Sostenible	52
3.4.1.	Estaciones de recarga de vehículos eléctricos	52
3.4.2.	Zonas Urbanas por un Mejor Aire – ZUMA.....	53
3.4.3.	Flota Escolar de Cero Emisiones	55
3.4.4.	Movilidad (Gestión del riesgo, red vial vital)	56
3.5.	Movilidad Segura.	57
3.5.1.	Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV).	57
3.6.	Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible.	58
3.6.1.	Barrios vitales	58
3.6.2.	Áreas de Integración Multimodal (AIM) y Proyectos de Renovación Urbana (PRUMS).....	59
3.7.	Gestión de la movilidad.	61
3.7.1.	Pico & Placa (general, regional, solidario).....	61
3.7.1.1.	Medida de restricción de la circulación ‘Pico y Placa’ para vehículos particulares	61
3.7.1.2.	Pico y Placa Regional.....	62
3.7.1.3.	Pico y Placa Solidario.....	64
3.7.2.	Día sin carro y sin moto.	66
3.7.3.	Movilidad Compartida	68
3.7.4.	Cobros por externalidades.....	70
3.7.5.	Zonas de Parqueo Pago.	71
3.7.6.	Logística y Transporte de Carga	74
3.7.7.	Fondo Distrital de Carga (FonCarga)	76
3.7.8.	Valet Parking.....	77
3.7.9.	Micromovilidad.....	79
3.7.10.	Planes Integrales de Movilidad Sostenible PIMS	80
3.7.11.	Redes Empresariales.....	81
3.7.11.1.	RED MUÉVETE MEJOR.....	81
3.7.11.2.	RED DE SEGURIDAD VIAL	82
3.7.11.3.	RED DE LOGÍSTICA URBANA.....	84
3.7.12.	Movilidad activa.....	85
3.7.12.1.	Cicloinfraestructura (Implementación y conservación)	85
3.7.12.2.	Cicloparqueaderos	86

3.7.12.3.	Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC)	88
3.7.12.4.	Ciclotalleres.....	89
3.7.12.5.	Registro Bici Bogotá (RBB)	90
3.7.12.6.	Promoción Bici	92
3.7.12.7.	Peatones	94
3.7.12.8.	Fondo de Estabilización Tarifaria y Subvención a la Demanda del SITP – FET	96
3.7.12.9.	Optimización (Renegociación)	98
3.7.12.10.	Fuentes Alternativas de Financiación.....	100
3.7.12.11.	Plazoletas	101
3.7.12.12.	Desmante del Transporte Público Colectivo (TPC) - SITP Provisional.....	102
3.7.12.13.	Fondo de Estabilización Tarifaria y Subvención a la Demanda del SITP – FET.....	104
3.7.12.14.	Optimización (Renegociación).....	107
3.7.12.15.	Fuentes Alternativas de Financiación.....	108
3.7.12.16.	Sistema Interoperable de Recaudo - SIR	109
3.7.12.17.	Transporte Público Individual-Taxi	112
3.7.12.18.	Transporte intermunicipal.....	114
4.	TEMAS PRIORITARIOS A ATENDER EN 2024.	116
4.2.	Pico y placa.....	117
4.3.	Día sin carro y sin Moto.....	117
4.4.	Contrato Línea 1 Metro de Bogotá.....	117
4.5.	Licitación Línea 2 Metro de Bogotá.....	117
4.6.	Estudios Línea 3 Metro de Bogotá.....	118
4.7.	Corredor Verde C7.....	118
4.8.	Troncales alimentadoras de la PLMB	118
4.9.	Cooperación internacionales pendientes para el primer trimestre	118
5.	GESTIÓN CONTRACTUAL.	119
6.	MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN.....	120
7.	GESTIÓN DOCUMENTAL Y ARCHIVO.	124
7.1.	Gestión de Archivo Físico.....	124
7.2.	Gestión de archivo digital y orfeo.....	125
7.3.	Biblioteca digital	126

1. PRESENTACIÓN DE LA DEPENDENCIA

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 presenta el avance de los temas estratégicos adelantados por la Subsecretaría de Política de Movilidad y sus dependencias asociadas durante el periodo establecido entre el 6 de septiembre de 2022 y 31 de diciembre de 2023.

También se presenta el estado de los temas administrativos, presupuestales, del componente jurídico y contractual que se desarrollaron durante el periodo de desempeño del cargo en propiedad como Subsecretario de Política de Movilidad (Resolución 185314 de 2022).

1.1. Organigrama de la Subsecretaría.

La Subsecretaría de Política de Movilidad. Se encarga de la formulación de políticas, planes, programas y proyectos relacionados con inteligencia y planeación de la movilidad (Decreto 672 de 2018).

Con el liderazgo de la Subsecretaría de Política de Movilidad, se adelantan los proyectos estratégicos, las funciones técnicas y de gestión de la Dirección de Inteligencia para la Movilidad, la Dirección de Planeación de la Movilidad, la Subdirección de Transporte Privado, la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, la Subdirección de Transporte Público y la Subdirección de Infraestructura.

Ilustración 1. Organigrama Subsecretaría de Política de Movilidad.



La SPM cuenta con un equipo de gestión transversal que lidera los temas administrativos, estratégicos y de formulación de política pública, presupuestales, de seguimiento y reporte de metas e indicadores, de gestión contractual y jurídica, de gestión documental y de la gestión asociada a la implementación del Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG).

Con este equipo se soportan las funciones específicas de la dependencia y se acompañan los procesos estratégicos que adelantan las dependencias asociadas, canalizando la implementación de planes y programas, el

acompañamiento a la formulación de políticas públicas, así como el reporte de resultados y atención de requerimientos de los entes de control y de la ciudadanía.

De igual manera y, atendiendo los compromisos del rol de Ordenador del Gasto, desde la SPM y su equipo se lidera la ejecución de los proyectos de inversión de las dependencias asociadas, en el marco del Plan Distrital de Desarrollo, gestionando la apropiación y ejecución del presupuesto, así como la formulación de proyectos estratégicos que permitan el cumplimiento de las metas sectoriales propuestas.

Ilustración 2. Equipo transversal de la SPM



La vinculación de los equipos de la SPM está distribuida de la siguiente manera:

- Funcionarios de Carrera Administrativa:

Yilson Antonio Carpio Benavides

Cargo: 222-19 Profesional Especializado

Resolución: 171577 de 2021

Fecha de posesión en el empleo: 1° de febrero de 2022

Propósito del empleo: Efectuar las actividades de planeación, ejecución y seguimiento a la gestión presupuestal y las actividades requeridas para la construcción, actualización, evaluación y mejora continua del sistema de gestión de la calidad al interior de la dependencia de acuerdo con los procedimientos establecidos para tal fin y la normatividad vigente.

Michael Nay López Reyes

Cargo: 222-19 Profesional Especializado

Resolución: 171420 de 2021

Fecha de posesión en el empleo: 1° de febrero de 2022

Propósito del empleo: Brindar asesoría jurídica en los asuntos que sean de competencia de la subsecretaría, para la toma de decisiones que permitan el adecuado funcionamiento de la dependencia, atendiendo las necesidades institucionales.

Jairo Alfonso Muñoz Correales

Cargo: 407-16 Auxiliar Administrativo

Resolución: 171485 de 2021

Fecha de posesión en el empleo: 11 de enero de 2022

Propósito del empleo: Asistir al Despacho en las actividades administrativas y operativas requeridas para el adecuado funcionamiento de la dependencia, atendiendo los lineamientos e instrucciones del superior jerárquico inmediato.

- Contratos de Prestación de Servicios:

Julieth Zulima Rojas Rodríguez

Contrato: 2023-1724

Objeto: PRESTAR SERVICIOS PROFESIONALES ESPECIALIZADOS A LA SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD PARA APOYAR LA FORMULACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL COMPONENTE FINANCIERO DE POLÍTICAS, PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS, ASÍ COMO PARA LA REVISIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE CRONOGRAMAS Y ENTREGA DE PRODUCTOS DE LOS PROCESOS ESTRATÉGICOS DE LA SUBSECRETARÍA Y SUS DEPENDENCIAS.

Fecha Inicio: 27/03/2023

Fecha Fin: 26/03/2024

Supervisor: Yilson Antonio Carpio Benavides

Nelson Fernando Muñoz González

Contrato: 2023-1683

Objeto: PRESTAR SERVICIOS PROFESIONALES ESPECIALIZADOS PARA REALIZAR EL ACOMPAÑAMIENTO Y APOYAR A LA SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD EN LA ARTICULACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LAS ACCIONES, ACTIVIDADES, PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS CONTENIDOS EN EL PLAN DE DESARROLLO DISTRITAL, RELACIONADOS CON EL SECTOR MOVILIDAD.

Fecha Inicio: 27/03/2023

Fecha Fin: 26/03/2024

Supervisor: Óscar Julián Gómez Cortés

Fabián Gordillo Buitrago

Contrato: 2023-1694

Objeto: PRESTAR SERVICIOS PROFESIONALES ESPECIALIZADOS A LA SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD, PARA FOMENTAR LA APROPIACIÓN DE LOS COMPONENTES DE CALIDAD, TRANSPARENCIA Y GESTIÓN DE RIESGOS EN LOS PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS LIDERADOS POR LA DEPENDENCIA, ASÍ COMO EL SEGUIMIENTO AL CUMPLIMIENTO EN LAS ACCIONES PROPUESTAS POR LA SUBSECRETARÍA Y SUS DEPENDENCIAS EN EL MARCO DE LA MEJORA CONTINUA.

Fecha Inicio: 27/03/2023

Fecha Fin: 26/03/2024

Supervisor: Michael Nay López Reyes

Andrea Patricia Rodríguez

Contrato: 2023-1923

Objeto: PRESTAR LOS SERVICIOS PROFESIONALES ESPECIALIZADOS A LA SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD PARA APOYAR EN LAS ACTIVIDADES DE SEGUIMIENTO A LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN EN LAS ETAPAS PRECONTRACTUAL, CONTRACTUAL Y POSTCONTRACTUAL, ASÍ COMO EN LA ELABORACION Y REVISION DE CONCEPTOS Y DOCUMENTOS JURÍDICOS NECESARIOS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS FUNCIONES DEL ÁREA.

Fecha Inicio: 17/04/2023

Fecha Fin: 16/03/2024

Supervisor: Michael Nay López Reyes

Liliana Contreras Guevara

Contrato: 2023-1441

Objeto: PRESTAR LOS SERVICIOS PROFESIONALES ESPECIALIZADOS A LA SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD PARA APOYAR EN LAS ACTIVIDADES DE SEGUIMIENTO A LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN EN LAS ETAPAS PRECONTRACTUAL, CONTRACTUAL Y POSTCONTRACTUAL, ASÍ COMO EN LA ELABORACION Y REVISION DE CONCEPTOS Y DOCUMENTOS JURÍDICOS NECESARIOS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS FUNCIONES DEL ÁREA.

Fecha Inicio: 02/03/2023

Fecha Fin: 01/03/2024

Supervisor: Michael Nay López Reyes

Alexandra Silva Moyano

Contrato: 2023-2029

Objeto: PRESTAR LOS SERVICIOS PROFESIONALES ESPECIALIZADOS A LA SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD Y SUS DEPENDENCIAS, PARA ADELANTAR EL APOYO TÉCNICO DE LAS ACTIVIDADES ESTRATÉGICAS Y DE ESTRUCTURACIÓN ASOCIADAS A LA REGIÓN METROPOLITANA Y A LA AGENCIA REGIONAL DE MOVILIDAD EN EL MARCO DE LA NORMA VIGENTE.

Fecha Inicio: 25/04/2023

Fecha Fin: 24/04/2024

Supervisor: Michael Nay López Reyes

Nicolás Alejandro Arias Barbosa

Contrato: 2023-2191

Objeto: PRESTAR SERVICIOS PROFESIONALES A LA DIRECCION DE PLANEACION DE LA MOVILIDAD DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD PARA APOYAR ACTIVIDADES DE PLANEACIÓN, ESTRUCTURACIÓN, IMPLEMENTACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD Y EL SECTOR.

Fecha Inicio: 16/05/2023

Fecha Fin: 15/03/2024

Supervisor: Michael Nay López Reyes

Lady Fernanda Bautista Bautista

Contrato: 2022-1987

Objeto: PRESTAR SERVICIOS PROFESIONALES ESPECIALIZADOS A LA SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD PARA APOYAR EN LA FORMULACIÓN Y SEGUIMIENTO DE INSTRUMENTOS DE POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD.

Fecha Inicio: 01/12/2022

Fecha Fin: 15/01/2024

Supervisor: Michael Nay López Reyes

Álvaro Alejandro Chacón Balaguera

Contrato: 2023-2415

Objeto: PRESTAR SERVICIOS DE APOYO A LA GESTIÓN CON PLENA AUTONOMIA TECNICA Y ADMINISTRATIVA PARA EL ACOMPAÑAMIENTO A LAS ACTIVIDADES DE SEGUIMIENTO A LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN EN LAS ETAPAS PRECONTRACTUAL, CONTRACTUAL Y POSTCONTRACTUAL, ASÍ COMO EN LA PROYECCIÓN DE CONCEPTOS Y DOCUMENTOS JURÍDICOS NECESARIOS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS FUNCIONES DEL ÁREA.

Fecha Inicio: 16/06/2023

Fecha Fin: 15/03/2024

Supervisor: Michael Nay López Reyes

Lorena Aristizabal Guerra

Contrato: 2023-2335

Objeto: PRESTAR SERVICIOS PROFESIONALES ESPECIALIZADOS A LA SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD PARA APOYAR LA PLANEACIÓN, SEGUIMIENTO Y REPORTE DE PROYECTOS Y BUENAS PRÁCTICAS EN ESCENARIOS INTERNACIONALES COMO PARTE DE LA ESTRATEGIA DE INTERNACIONALIZACIÓN, PARA LA GENERACIÓN DE ALIANZAS DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL QUE CONTRIBUYAN AL CUMPLIMIENTO DE LOS PROGRAMAS Y PROYECTOS DE LA SECRETARIA.

Fecha Inicio: 07/06/2023

Fecha Fin: 06/03/2024

Supervisor: Yilson Antonio Carpio Benavides

Juan Javier Vargas Moreno

Contrato: 2023-1675

Objeto: PRESTAR SERVICIOS TÉCNICOS DE APOYO A LA SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD EN TEMAS RELACIONADOS CON ACTIVIDADES ADMINISTRATIVAS, DE CONTROL Y ORGANIZACIÓN DE PRODUCTOS Y DOCUMENTOS DERIVADOS DE LA GESTIÓN PRESUPUESTAL Y LA ORDENACIÓN DEL GASTO.

Fecha Inicio: 24/03/2023

Fecha Fin: 23/03/2024

Supervisor: Yilson Antonio Carpio Benavides

Valentina Garavito Largo

Contrato: 2023-1082

Objeto: PRESTAR SERVICIOS PROFESIONALES A LA SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD PARA APOYAR LA PLANEACIÓN, SEGUIMIENTO Y REPORTE DE PROYECTOS Y BUENAS PRÁCTICAS EN ESCENARIOS INTERNACIONALES COMO PARTE DE LA ESTRATEGIA DE INTERNACIONALIZACIÓN, PARA LA GENERACIÓN DE ALIANZAS DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL QUE CONTRIBUYAN AL CUMPLIMIENTO DE LOS PROGRAMAS Y PROYECTOS DE LA SECRETARIA.

Fecha Inicio: 17/02/2023

Fecha Fin: 30/03/2024

Supervisor: Yilson Antonio Carpio Benavides

Valentina Galindo Pineda

Contrato: 2023-1968

Objeto: PRESTAR SERVICIOS TÉCNICOS A LA SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD PARA APOYAR LAS ACTIVIDADES DE INTERNACIONALIZACIÓN ASOCIADAS A LA FORMULACIÓN, SEGUIMIENTO Y REPORTE DE PROYECTOS Y ACTIVIDADES DE INTERCAMBIO, RELACIONADAS CON LA GENERACIÓN DE ALIANZAS Y OPORTUNIDADES DE COOPERACIÓN, QUE CONTRIBUYAN AL CUMPLIMIENTO DE LOS PROGRAMAS Y PROYECTOS DE LA SECRETARIA.

Fecha Inicio: 19/04/2023

Fecha Fin: 18/04/2024

Supervisor: Yilson Antonio Carpio Benavides

Nury Andrea Garzón Escobar

Contrato: 2023-1272

Objeto: PRESTAR LOS SERVICIOS PROFESIONALES A LA SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD Y SUS DEPENDENCIAS EN EL DESARROLLO DE ACTIVIDADES DE APOYO PARA EL FORTALECIMIENTO DE PLANES, PROYECTOS Y POLÍTICAS EN MATERIA DE MOVILIDAD.

Fecha Inicio: 28/11/2023

Fecha Fin: 27/03/2024

Supervisor: Yilson Antonio Carpio Benavides

2. ORDENACIÓN DEL GASTO.

La Resolución 157912 de 2023 *“Por medio de la cual se modifican los artículos 1 y 3 de la Resolución 28674 de 2022 en la que se delega una ordenación del gasto y de los pagos en la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones”* 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, 2º, 4º y 5º de la presente Resolución), de la Oficina de Seguridad Vial y de todos aquellos procesos que tengan relación con funciones propias de las dependencias indicadas en este artículo.

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”.

En cumplimiento de lo anterior, desde septiembre de 2022, se lideró la estrategia para alcanzar el cumplimiento de las metas de los proyectos de inversión de la Dirección de Inteligencia para la Movilidad, la Dirección de Planeación de la Movilidad y la Oficina de Seguridad Vial, así como la ejecución presupuestal de los recursos apropiados en el Plan Anual de Adquisiciones de cada proyecto.

2.1. Proyectos de Inversión en ejecución.

Los proyectos de inversión liderados por la SPM, responden a los siguientes ejes estructurantes del Plan Distrital de Desarrollo *“Un Pacto Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI 2020-2024”*

Ilustración 3. Articulación con el Plan Distrital de Desarrollo

Propósitos

1. Hacer un nuevo contrato social con igualdad de oportunidades para la inclusión social, productiva y política. **12 Logros**

Logro 1. Rediseñar el esquema de subsidios y contribuciones de Bogotá para garantizar un ingreso mínimo por hogar, que reduzca el peso de los factores que afectan la equidad del ingreso de los hogares.
Programa 01. Subsidios y transferencias para la equidad

Proyecto de Inversión
7596 Política Tarifaria

2. Cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar la crisis climática. **8 Logros**

Logro 18. Reducir la contaminación ambiental atmosférica, visual y auditiva y el impacto en morbilidad y mortalidad por esos factores.
Programa 35. Manejo y prevención de contaminación

Proyecto de Inversión
7583 Cero Emisiones

4. Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal incluyente y sostenible. **1 Logro**

Logro 26. Mejorar la experiencia de viaje a través de los componentes de tiempo, calidad y costo, con enfoque de género, diferencial, territorial y regional, teniendo como eje estructurador la red de metro regional, el sistema integrado de transporte público y la red de ciclorutas.
Programa 49. Movilidad, segura, sostenible y accesible

Proyectos de Inversión
7579 Seguridad Vial
7588 Movilidad Bogotá Región

Tabla. 1. Proyectos de inversión en ejecución SPM.

Código de Proyecto	Descripción	Objetivo	Gerencia de Proyecto
7596	Desarrollo de Lineamientos estratégicos e insumos con enfoques diferenciales para mejorar la movilidad en Bogotá.	Generar condiciones que faciliten el acceso y disfrute igualitario y con calidad al sistema de movilidad de Bogotá región, con un enfoque territorial, poblacional-diferencial y de género.	Dirección de Inteligencia para la Movilidad
7583	Implementación del sistema de transportes de bajas y cero emisiones para Bogotá.	Promover mejores condiciones para un uso eficiente de modos de transporte en Bogotá y la región.	Dirección de Inteligencia para la Movilidad Dirección de Planeación de la Movilidad
7579	Implementación del plan distrital de seguridad vial en Bogotá.	Reducir la siniestralidad Vial en Bogotá.	Oficina de Seguridad vial
7588	Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región.	Mejorar la experiencia de viaje a través de los componentes de tiempo y calidad en el transporte, considerando las particularidades de segmentos poblacionales por género, diferencial y territorial para Bogotá y la Región.	Dirección de Planeación de la Movilidad

Fuente: Elaboración propia

2.2. Ejecución presupuestal.

A continuación, se presenta la ejecución presupuestal de las vigencias 2022 y 2023 de los proyectos de inversión de la SPM.

Tabla. 2. Ejecución Presupuestal SPM.

Vigencia	Apropiación Disponible	Compromisos Presupuestales	Cumplimiento
2022	25.040.534.228	25.015.379.439	99,90%
2023	37.431.696.269	36.646.102.891	97,90%

Fuente: Elaboración propia con datos del Sistema de Información Presupuestal BogData SDH – corte 31 de diciembre de 2022 y 2023

2.3. Reservas presupuestales.

En la vigencia 2023 se ejecutó el 99,75% de la reserva presupuestal neta, con un valor pendiente de giro de *Dieciocho millones ciento cuarenta y cinco mil doscientos cuarenta y siete pesos (18.145.247) M/Cte.*, que corresponden a un saldo no girado del contrato No. 2022-1200 suscrito con la EMPRESA DE TELECOMUNICACIONES DE BOGOTÁ S.A. E.S.P. - ETB S.A. ESP y al contrato No. 2022-2016 suscrito con CORREAGRO S.A, contratos que corresponden al multiproceso de Plan de Medios y de Material Impreso que se encuentran bajo la ordenación del gasto de la Subsecretaría de Gestión Corporativa y con la supervisión de la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad (OACCM).

Con oficio 202311000281203 de fecha 1° de diciembre de 2023, desde la OACCM se informa que los contratos en mención se encuentran en gestión de liquidación, lo que dará paso a la liberación de los recursos no girados.

Tabla. 3. Ejecución de Reservas Presupuestales SPM.

Reserva Neta	Giros de Reserva	Cumplimiento
7.343.525.805	7.325.380.558	99,75%

Fuente: Elaboración propia con datos del Sistema de Información Presupuestal BogData SDH – corte 31 de diciembre de 2023

2.4. Pasivos Exigibles.

A continuación, se presenta la gestión adelantada frente a los Pasivos Exigibles constituidos para 2023:

Tabla. 4. Pasivos Exigibles SPM.

Saldo de pasivos 01 ene/23	Pagos	Anulaciones	Saldo pendiente de giro 31 dic/23
812.365.931	17.672.928	94.716.992	699.616.940

Fuente: Elaboración propia con datos de Tabla de Pasivos Exigibles de la Secretaría Distrital de Movilidad – Subdirección Financiera

Al cierre de 31 de diciembre, los saldos de pasivos exigibles pendientes de giro corresponden a dos contratos que a la fecha se encuentran en gestión de liquidación y posterior liberación de recursos:

- Contrato 2020-1925 suscrito con la EMPRESA FERREA REGIONAL S A S - EFR S A S y con saldo pendiente de giro de \$690.000.000.oo.
- Contrato 2021-2328 suscrito con CAJA DE COMPENSACION FAMILIAR COMPENSAR y con saldo pendiente de giro de \$9.616.940.oo.

2.5. Planes Operativos Anuales.

El Plan Operativo Anual, como herramienta de seguimiento al cumplimiento de metas e indicadores asociados a los proyectos de inversión que se ejecutan desde las áreas técnicas asociadas a la SPM, se monitorea y se consolida desde la Subsecretaría, quien valida los avances cualitativos y cuantitativos de las metas sectoriales que son objeto de seguimiento por parte de la Alcaldía Mayor, los Entes de Control, en especial de la Contraloría de Bogotá y el Concejo de Bogotá.

Las metas sectoriales de responsabilidad de la SPM y sus dependencias asociadas en inversión son:

Tabla. 5. Avance de Metas Sectoriales SPM.

Meta Sectorial	Indicador	Magnitud Programada	Magnitud Ejecutada	Cumplimiento
373-1 - Reducir en 20% el número de víctimas fatales por siniestros viales para cada uno de los actores de la vía	400- Número de personas fallecidas por siniestros viales	404	553	73,06%
373-2 Reducir en 20% el número de jóvenes (entre 14 y 28 años) fallecidos por siniestros viales	643- Número de jóvenes fallecidos por siniestros viales en jóvenes entre 14 y 28 años	146	186	78,49%
264- Aumentar en un 50% los viajes en bicicleta a través de la implementación de la política pública de la bicicleta	281- Número de viajes en bicicleta	1.320.550	880.367	66,67%
381- Construir 280 km. de ciclorrutas	678- Kilómetros de ciclovía temporal en operación	0		103.11%
388- Implementar 5.000 cupos de cicloparqueaderos	680- Número de cupos de cicloparqueaderos gestionados en infraestructura pública	33.646	34.002	101,06%
	681- Porcentaje de avance de las acciones para aumentar el número de cupos de cicloparqueaderos en infraestructura privada	100%	100%	100%
266- Gestionar la implementación de un sistema de bicicletas públicas	283- Porcentaje de avance en la gestión para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas	100%	100%	100%
265- Generar las condiciones para aumentar a 6.500 los vehículos de cero y bajas emisiones en el parque automotor de Bogotá, incluyendo la implementación de 20 puntos públicos de carga rápida	282- Vehículos de cero y bajas emisiones en el parque automotor de Bogotá, y puntos públicos de carga rápida	9.000	9.230	103,34%
	642- Puntos públicos de carga rápida implementados	20	5	25%

Meta Sectorial	Indicador	Magnitud Programada	Magnitud Ejecutada	Cumplimiento
271- Reducir en el 10% como promedio ponderado ciudad, la concentración de material particulado PM10 y PM2.5, mediante la implementación del Plan de Gestión Integral de Calidad de Aire (aporte de movilidad a meta del sector ambiente)	288- Concentración promedio ponderado de ciudad de material particulado PM 10	33,9%		27,27%
	663- Concentración promedio ponderado de ciudad de material particulado PM 2,5	17,3		25%
267- Impulsar un esquema de transporte alternativo y ambientalmente sostenible mediante el fomento de la micromovilidad a través del uso de patinetas y bicicletas eléctricas como un medio de transporte que usa adecuadamente el espacio público y facilita la interconexión con el sistema masivo de servicio público%	284- Porcentaje de avance en la implementación de la estrategia para el fomento de la micromovilidad	100%	100%	100%
384- Definir e implementar un instrumento para la medición y seguimiento de la experiencia del usuario y del prestador del servicio en el transporte público individual	411-Número de Instrumentos implementados para la medición y seguimiento de la experiencia del usuario y del prestador del servicio de taxisción y seguimiento de la experiencia del usuario y del prestador del servicio de taxis	1	0.75	75%
390- Mantener el tiempo promedio de viaje en los 14 corredores principales de la ciudad para todos los usuarios de la vía	417- Tiempo promedio de viaje en los 14 corredores principales de la ciudad	50		78,69%
385- Diseñar, gestionar e implementar una estrategia para aumentar la ocupación promedio del vehículo privado en la ciudad	412- Estrategia de aumento de ocupación de vehículos privados	1	0.7525	75,25%
374- Aumentar en 20% la oferta de transporte público del SITP	627- Acciones de seguimiento a la implementación del SITP	100%	98%	98%
375- Aumentar en 4 puntos porcentuales la confiabilidad del servicio del SITP en sus componentes troncal y zonal	628- Acciones de seguimiento a los proyectos de infraestructura vial y equipamientos de transporte del sistema de movilidad	100%	98%	98%
387- Formular e implementar una estrategia integral para mejorar la calidad del transporte público urbano regional	414- Estrategia implementada para mejorar la calidad del transporte público urbano regional	1	0,8	80%
1- Diseñar e implementar 4 fuentes de fondeo para el SITP y el Sector Movilidad	1- Fuentes de fondeo implementadas para el sector Movilidad	4	4	100%
6- Reducir el gasto en transporte público de los hogares de mayor vulnerabilidad económica, con enfoque poblacional, diferencial y de género, para que represente el 15% de sus ingresos.	651- Gasto de transporte público para estrato 2	15%		0%
	6- Gasto de transporte público para estrato 1	15%		0%

Fuente: Elaboración propia con datos SEGPLAN-Sistema de Seguimiento a la Inversión Secretaría Distrital de Planeación. Corte 30 de septiembre de 2023.

La subsecretaría de Política de Movilidad cuenta con una (1) meta de gestión incluida en el Plan Operativo Anual del proceso de Planeación de Transporte e Infraestructura:

Alcanzar 99,98% de la ejecución presupuestal de los proyectos asignados a la Subsecretaría de Política de Movilidad.

Tabla. 6. Avance de Meta de Gestión SPM.

Magnitud Ejecutada 2022	Magnitud Ejecutada 2023
99,90%	97,90%

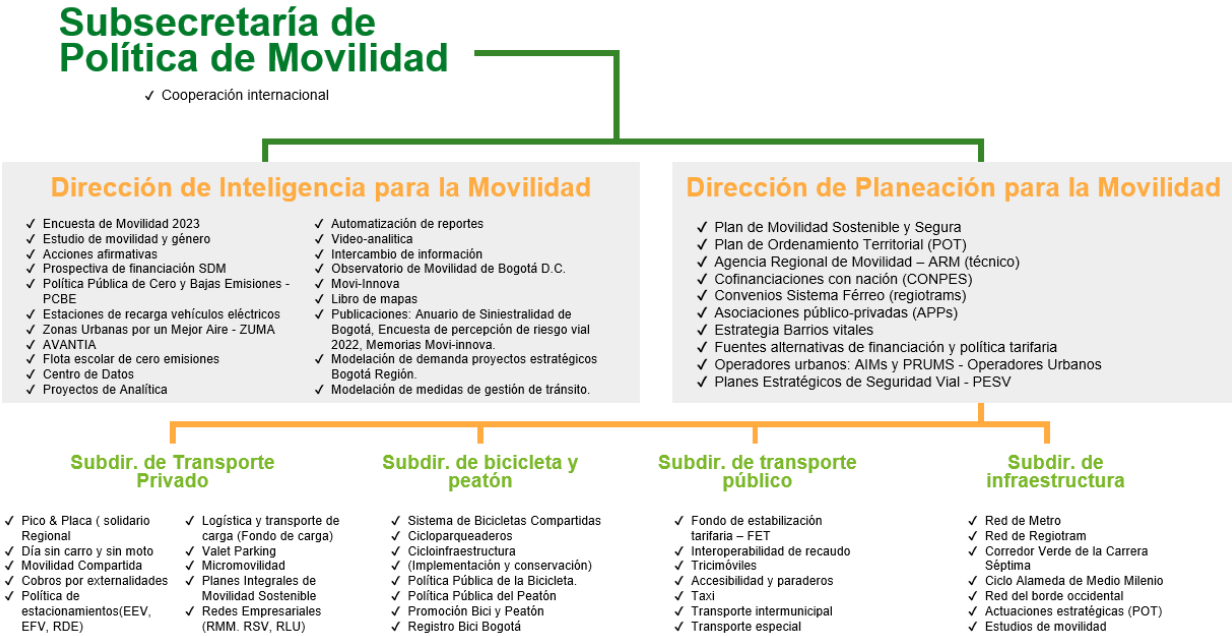
Fuente: POAS de gestión SPM vigencia 2022 y 2023

3. PROYECTOS ESTRATÉGICOS Y POLÍTICAS PÚBLICAS.

Con el liderazgo y acompañamiento del equipo transversal de la Subsecretaría de Política de Movilidad se orienta la formulación de planes, programas, políticas y proyectos que generen mejores condiciones que faciliten el acceso y goce igualitario y eficiente de la movilidad de Bogotá, mejorando la experiencia de viaje de todos los actores viales.

Para alcanzar este objetivo, desde cada dirección y subdirección de la SPM, acorde a sus funciones, se establecen retos y compromisos para alcanzar el logro en cada uno de los siguientes proyectos estratégicos:

Ilustración 4. Proyectos Estratégicos de la SPM y sus dependencias



A continuación, se describen los proyectos que durante esta vigencia se han impulsado y consolidado desde la SPM y sus subdirecciones:

3.1. Instrumentos de Planificación Territorial

3.1.1. Reglamentación Plan de Ordenamiento Territorial (POT)

Descripción y estado.

La revisión y actualización del Plan de Ordenamiento Territorial - POT de la ciudad, fue adoptada mediante el Decreto Distrital 555 de 2021. En este POT se establecen las disposiciones para el nuevo sistema de movilidad, algunas de las cuales deben ser reglamentadas mediante acto administrativo. Desde la SDM y las entidades del sector se ha avanzado en la reglamentación de los siguientes artículos:

Reglamentación asignada a la SDM y entidades del Sector Movilidad:

- Artículo 128: Directrices para la intervención de áreas privadas afectas al uso público (Antejardines)
- Artículo 132: Adecuación y mantenimiento de andenes
- Artículo 250: Acciones de mitigación de la Movilidad – Estudios de Movilidad
- Artículo 487: Plan de Movilidad Sostenible y Segura.

Apoyo a la reglamentación asignada a otras entidades:

- Artículo 120. Zonas Urbanas por un Mejor Aire - SDA
- Artículo 164: Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible – PRUMS
- Artículo 141. Directrices para la intervención del espacio Público - SDP
- Artículo 147 Aprovechamiento económico del espacio público – SDP
- Artículo 489. Plan del Cuidado y Servicios sociales – SDP
- Artículo 490. Unidades de Planeamiento Local – SDP
- Artículo 491. Actuaciones Estratégicas - SDP

Logros.

Avance en la reglamentación a cargo de la SDM y del Sector Movilidad:

- Estructuración técnica y jurídica con el IDU del proyecto de decreto mediante el cual se reglamenta el artículo 128 sobre directrices para la adecuación y mantenimiento de antejardines, el cual a la fecha se encuentra en trámite de firma de la alcaldesa radicado en la SJD mediante oficio DNC202352013359001 radicado de ingreso Alcaldía 1-2023-20995.
- Estructuración técnica y jurídica con el IDU del proyecto de decreto mediante el cual se reglamenta el artículo 132 sobre adecuación y mantenimiento de andenes, el cual se encuentra en consecución de firmas ante SDG entidad con la cual de manera conjunta se hace Gobierno para firma de la Sra. Alcaldesa.
- Reglamentación del párrafo del artículo 250, referido a las acciones de mitigación de la movilidad mediante estudios de movilidad, mediante la expedición de la Resolución SDM 132490 de 2023.
- Adopción del PMSS mediante el Decreto 497 de 2023.

Acompañamiento en la reglamentación y formulación de lineamientos técnicos a cargo de otras entidades:

- Estructuración técnica y jurídica junto con la SDA del proyecto de decreto mediante el cual se reglamenta el artículo 120 sobre las Zonas Urbanas por un Mejor Aire - ZUMA. Reglamentación adoptada mediante el Decreto 492 de 2023.
- Participación activa en la estructuración del proyecto de decreto reglamentario del artículo 147 sobre Aprovechamiento Económico del Espacio Público. Reglamentación adoptada mediante Decreto 493 de 2023.
- Apoyo a la SDP en la revisión técnica y jurídica del proyecto de decreto reglamentario del artículo 141 sobre las disposiciones para la intervención del espacio público. Reglamentación adoptada mediante Decreto 072 de 2023.
- Apoyo a la SDP en la revisión técnica y jurídica del proyecto de decreto reglamentario del artículo 488 sobre la formulación del Plan del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales. Reglamentación adoptada mediante Decreto Distrital 427 de 2023.
- Apoyo a la SDP en la revisión técnica y jurídica del proyecto de decreto reglamentario del artículo 490 sobre la formulación de las Unidades de Planeamiento Local. Reglamentación adoptada mediante los Decretos 517 de 2023, 525 de 2023, 524 de 2023.
- Apoyo a la SDP en la reglamentación del artículo 491 sobre la formulación de las directrices sobre lo público y posterior reglamentación de las actuaciones estratégicas priorizadas en el POT. A la fecha se encuentra elaborado el DTS de análisis y recomendaciones para la AE ciudadela educativa y del cuidado y la AE distrito aeroportuario Engativá y su correspondiente adopción mediante acto administrativo. Así mismo, se ha avanzado en la definición de las directrices de las AE 20 de julio, ZIBO, calle 72 y Borde Usme.
- Revisión de alternativas y modelación de capacidad de carga, así como la viabilidad de perfiles viales y franjas funcionales como parte de la formulación de la actuación estratégica Ciudadela Educativa y del Cuidado.
- Elaboración de los estudios técnicos de priorización de la red peatonal, red de ciclorrutas y malla vial intermedia, como parte de la formulación de las Unidades de Planeamiento Local establecidas en el POT.
- Apoyo técnico a los procesos de formulación de las manzanas del cuidado liderado por la SDMujer, y la formulación del Manual del Espacio Público liderado por la SDP.
- Apoyo a la SDP en la elaboración de las precisiones técnicas asociadas a las reservas viales establecidas en el POT para las Avenidas El Salitre en el sector del Humedal Salitre y la Transversal de Suba en el sector del Bosque Santa Helena

Dificultades

- La falta de concertación en la reglamentación de los artículos 163 y 164 (PRUMS) con las entidades competentes (de los sectores planeación, hábitat y movilidad) cuyas funciones se asocian a ser operadores urbanos. A partir de los lineamientos establecidos por la SDP, esta reglamentación se desarrollará mediante el acto administrativo para operadores urbanos, de conformidad con lo previsto en el artículo 582 del POT.
- Desplazamiento del cronograma y gestiones de reglamentación del Decreto 555 de 2021 - POT e inseguridad jurídica por la reviviscencia de normatividad anterior en razón a la medida cautelar de suspensión del POT, la cual estuvo en firme desde el 15 de junio de 2022 hasta el 31 de agosto de 2022.

Retos o alertas.

- Apoyar y armonizar la reglamentación del artículo 582 del Decreto 555 de 2021, sobre la definición de roles y alcance de los operadores urbanos y su aplicación para el desarrollo efectivo de los PRUMS y AIM.
- Fortalecer la fase de planeación en la estructuración normativa, así como su cumplimiento para evitar desplazamientos en los cronogramas de expedición previstos.

Pasos por seguir.

- Expedir la reglamentación de los artículos asociados a andenes y antejardines para su implementación efectiva.
- Apoyar a las entidades vinculadas en la reglamentación e implementación del POT, especialmente en lo relacionado con el nuevo sistema de movilidad y su armonización con las actuaciones estratégicas, las Unidades de Planeamiento Local y demás proyectos y estrategias asociadas a la escala urbana y de proximidad para garantizar el cumplimiento del modelo de ocupación territorial propuesto para la ciudad.
- Apoyar la fase de estructuración de la reglamentación adicional derivada de la ya expedida, cuyo cumplimiento se estableció mediante cronograma a cumplir en las posteriores anualidades.

3.1.2. Plan de Movilidad Segura y Sostenible (PMSS).

Descripción y estado.

De acuerdo con el artículo 487 del POT (Decreto 555 de 2021), el PMSS tiene por objeto adoptar la política de movilidad de Bogotá, en el corto, mediano y largo plazo, así como establecer lineamientos para la adecuada gestión de la demanda de transporte motorizado y no motorizado y la consolidación de un sistema de movilidad sostenible, accesible y seguro. El PMSS se configura como la herramienta de articulación con las diferentes políticas públicas del Sector Movilidad, generando las condiciones para la articulación de la movilidad regional con la ARM y los instrumentos derivados de la gobernanza de la misma.

En el marco de la Resolución 20203040015885 del 2020, expedida por el MinTransporte, en la cual se reglamenta el procedimiento de formulación de los PMSS en el país, la SDM finalizó el proceso de formulación del PMSS durante septiembre de 2023, realizando el proceso de publicación y recibiendo cerca de 340 comentarios ciudadanos, los cuales fueron atendidos. Se contó con la revisión y solicitud de ajustes por parte de la SDP, la cual expidió su concepto positivo el día 06 de octubre de 2023. Así, el día 26 de octubre se expidió el Decreto 497 de 2023 mediante el cual se adoptó el PMSS para Bogotá. Es importante mencionar que el anterior Plan Maestro de Movilidad fue expedido en el año 2006, hace más de 15 años, por lo cual la ciudad requería de manera urgente de una actualización de este importante instrumento de planificación territorial.

Logros.

- Formulación del componente estratégico del Plan (4 objetivos, 6 resultados estratégicos y 14 estrategias) en armonía con el POT.
- Formulación del componente de ejecución (29 programas y 103 proyectos).
- Definición del esquema de gobernanza asociado al sistema de movilidad de 2025.
- Estructuración del Plan, cumpliendo integralmente con todos los requerimientos de la normatividad nacional y con lo previsto en el POT distrital.
- Expedición del Decreto 497 de 2023 Por el cual se adopta el PMSS para Bogotá D.C y se dictan otras disposiciones el día 26 de octubre.

Retos o alertas:

- Adoptar los instrumentos para el seguimiento institucional del PMSS en concurso con las Oficinas de Planeación de las entidades del sector e incorporando las definiciones para el seguimiento del POT que expida la SDP.

- Implementar las acciones de los operadores urbanos y el desarrollo de los PRUMS y AIM, así como la articulación para las intervenciones en las Actuaciones Estratégicas definidas por el Decreto 555 de 2021.
- Avanzar con el proceso de socialización del PMSS a nivel institucional y el de pedagogía con la ciudadanía.

Pasos por seguir:

- Implementación del PMSS e inclusión de sus directrices en los futuros planes de desarrollo distrital.
- Armonización de los proyectos y del plan de inversión con las oficinas asesoras de planeación de las entidades del Sector Movilidad.
- Adoptar la reglamentación derivada del Decreto 497 de 2023, *“Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS- para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”*.

3.1.3. Política Pública de la Bicicleta

Descripción y estado.

Adopción de la política pública de la bicicleta, mediante el Documento CONPES Distrital 15 de 2021 y ejecución del plan de acción en ella contenido, con el objetivo de *Mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta*, a través del desarrollo de cinco (5) objetivos específicos: i) Más seguridad personal; ii) Mayor seguridad vial; iii) Más y mejores viajes en bicicleta; iv) Más bici para todas y todos con la intención de fortalecer la cultura en torno a la bicicleta; y v) Bogotá polo productor de la bicicleta.

Conforme al reporte de avance de las políticas públicas distritales que coordina la SDP con corte a 30 de octubre de 2023 (última información disponible por la SDP), los 44 productos de la política pública de la bicicleta presentan un avance acumulado en la meta final (2039) del 64,01%, entendiendo que la trayectoria ideal de implementación a dicha fecha debería corresponder a 57,31% de avance, por lo cual se tiene una brecha positiva de 6,7%.

Logros.

- Fortalecimiento del Registro Bici, que a 27 de diciembre de 2023 dispone de 328.139 bicicletas registradas.
- Se han recuperado y devuelto a sus propietarios un total de 520 bicicletas, de acuerdo con los datos entregados por la Policía Nacional, con corte a 12 de diciembre de 2023.
- Se apoyan acciones pedagógicas dirigidas a los ciclistas, que buscan estimular buenos comportamientos del ciclista en la vía y generar acciones de convivencia con otros actores viales. Estrategias pedagógicas como: Vidas Reflectivas, Te Veo Bien, Puntos Ciegos, entre otros.
- Se realizaron 4 jornadas de resignificación del espacio público con enfoque de género (Bosa Porvenir, Calle 92 Con autopista norte, Calle 26 Av. rojas, Estación Modelia)
- Estructuración, contratación e inicio de la operación del SBC con 1.689.231 viajes acumulados a corte del 27 de diciembre de 2023. El sistema le entrega a la ciudad la operación de 1500 bicicletas mecánicas, 1500 bicicletas de pedaleo asistido, 150 manocletas, 150 bicicletas de cajón, 150 sillas para niños y 300 ciclotalleres para la reparación de bicicletas.
- Consolidación de la red de cicloparqueaderos, que a 31 de diciembre de 2023 cuenta con 69.130 cupos de los cuales 36.289 están certificados con sellos de calidad.
- Inclusión en la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial del ámbito distrital, la manifestación “Cultura bogotana de los usos y disfrutes de la bicicleta” y aprobación de su Plan Especial de Salvaguardia, mediante la Resolución No. 918 de 2023 de la SDCRD.

- Entrega, al 31 de diciembre de 2023, de 13 estímulos a iniciativas y organizaciones ciudadanas para promover la inclusión, seguridad vial, tecnología y emprendimientos alrededor de la bicicleta, (9 vigencia 2022 y 4 vigencia 2023).
- Implementación de la Comisión Intersectorial de la Bicicleta, con la adopción del Decreto 480 de 2022.
- Se realizaron espacios de diálogo con los consejeros y consejeras locales relacionados con el SBC, mapas bici Bogotá, seguridad vial con TMSA, ORVI, mesas interlocales presenciales para la socialización de proyectos de cicloinfraestructura.

Dificultades.

- Ejecución inferior a lo programado en productos asociados a la construcción de ciclorrutas y al aumento de cicloparqueaderos en TMSA, EMB y TransMiCable, zonas bajo puentes y predios remanentes.

Retos o alertas.

- Aumentar la ejecución física para avanzar en la ampliación e interconexión de la red de cicloinfraestructura y lograr el resultado esperado con la ejecución de los productos asociados a la construcción de ciclorrutas y la instalación de nuevos cicloparqueaderos.
- Dar continuidad hasta el 2039 al producto de estímulos, asignando presupuesto a la SDCRD para su implementación a través del Portafolio Distrital de Estímulos a la Cultura Ciudadana.
- Apoyar económica, técnica y administrativamente las acciones que se establezcan en el Plan Especial de Salvaguardia (PES) que declara los usos y disfrutes de la bicicleta como patrimonio cultural inmaterial de la ciudad.
- Ampliar la cobertura del SBC.
- Mejorar las condiciones de seguridad vial y personal, para quienes usan la bicicleta en la ciudad.

Pasos por seguir.

- Mantener el seguimiento periódico al avance y cumplimiento de los productos y resultados del plan de acción de la política a cargo de 8 sectores de la administración.
- Continuar sesionando la Comisión Intersectorial de la Bicicleta, como instancia institucional en la implementación del plan de acción de la política.
- Fortalecer la implementación de los dos productos orientados a promover los viajes en bicicleta realizados por mujeres:
 - Enfoques de género, derechos de las mujeres y diferencial, incluidos en el proceso e instrumentos de planeación, evaluación y diseño de cicloinfraestructura y el
 - Programa de sensibilización dirigido a los equipos técnicos encargados de la planeación de transporte en bicicleta para la inclusión del enfoque de género y derechos de las mujeres

3.1.4. Política Pública del Peatón.

Descripción y estado.

Adopción de la política pública del peatón, mediante el Documento CONPES Distrital 36 de 2023, con el objetivo de *Consolidar a Bogotá como una ciudad cuyas condiciones de infraestructura, accesibilidad y seguridad fomenten y mejoren la calidad de la movilidad peatonal y el disfrute en el espacio público.*, a través del desarrollo de tres (3) objetivos específicos: 1. Fomentar el respeto, autocuidado y cordialidad hacia las personas que se movilizan y disfrutan en el espacio público peatonal, 2. Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua, y 3. Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.

Conforme a la fecha de adopción y su publicación en el Registro Distrital (No. 7682) de la política, la ejecución y seguimiento del plan de acción inició el 21 de noviembre de 2023.

Logros.

- Formulación y adopción de la política mediante CONPES Distrital 36 de 2023, conforme a los términos establecidos en el Acuerdo 836 de 2022 “En Bogotá, primero el peatón”.
- Presentación y divulgación de la política a medios de comunicación y la ciudadanía en general el 30 de noviembre de 2023.
- Avance en la ejecución de algunos productos del plan de acción de la política, entre ellos el inicio de operaciones y disposición física de la Unidad de Mantenimiento Peatonal (UMP).

Dificultades.

- Durante la fase de formulación fue necesario modificar el mecanismo de adopción de la política pública.

Retos o alertas.

- Gestionar la financiación para la conservación de 28 millones de m² de andenes durante la ejecución de la política, para lo que se requerirán recursos del orden de 7 billones de pesos.
- Consolidar la operación de la UMP, con estructura organizacional, administrativa, presupuestal y física.

Pasos por seguir.

- Avanzar en el proceso de implementación de la Política según lo definido en el Plan de Acción y en articulación con los demás instrumentos de política de movilidad.
- Realizar el seguimiento periódico de la entrega de los productos y el avance de los resultados del plan de acción de la Política.
- Crear la Comisión Intersectorial y adoptar el reglamento interno, como instancia institucional para la implementación del plan de acción de la Política, de acuerdo con lo previsto en el artículo 5 del Acuerdo 836 de 2022.
- Incluir en los nuevos proyectos de inversión del próximo plan de desarrollo los productos contenidos en el plan de acción de la Política Pública del Peatón.

3.1.5. Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones.

Descripción y estado.

En cumplimiento del Acuerdo 732 de 2018, “*Por medio del cual se crean y adoptan medidas para la promoción y masificación de la movilidad eléctrica y demás tecnologías de cero emisiones directas de material particulado en Bogotá*” y del Mandato 4 del Artículo 5 del Acuerdo 790 de 2020 “*Por el cual se declara la emergencia climática en Bogotá D.C., se reconoce esta emergencia como un asunto prioritario de gestión pública, se definen lineamientos para la adaptación, mitigación y resiliencia frente al cambio climático y se dictan otras disposiciones*”, la SDM lideró la formulación de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones 2023 -2040, la cual fue adoptada mediante el Documento CONPES Distrital 30 de 2023.

La Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones, es un documento de planeación en el que se estructura la hoja de ruta de corto, mediano y largo plazo para promover y consolidar la utilización de tecnologías

de cero y bajas emisiones en todos los segmentos del transporte en la ciudad, promoviendo además, el desarrollo de infraestructura de recarga, la gestión adecuada de los residuos que pudieren resultar y el fomento del conocimiento sobre estas tecnologías y la aplicación de prácticas sostenibles de movilidad.

Logros.

- Desarrollo de la Fase de Agenda Pública de la política, entre septiembre de 2020 a junio de 2021, en la que se logró realizar 44 espacios de diálogo y se contó con la participación de 1.388 personas.
- Desarrollo de la Fase de Formulación de la política, entre junio de 2021 a marzo de 2023), en la que se logró realizar 41 espacios de concertación y se contó con la participación de 539 personas.
- Aprobación en sesión CONPES DC del 31 de mayo de 2023 y adopción mediante el Documento CONPES DC 30 de 2023, publicado el 12 de julio de 2023.
- Definición de plazos para registro y circulación de vehículos según tecnología de la siguiente manera:

Tabla. 7. Meta de registros y circulación de automotores según tecnología de emisión.

Segmento		Registro Exclusivo		Circulación exclusiva	
L1 - L7	Motocicletas	2032	CE	2035	CE En zonas por externalidades
M1 y N1	Automóviles particulares	2032	CE y BE	2035	CE y BE En zonas por externalidades
		2040	CE		
M2 y M3	Buses SITP (Ley 1964 de 2019)	2023	CE y BE	2039	CE
		2035	CE		
N2 y N3	Camiones (Ley 1972 de 2019)	2035	CE y BE	2040	CE y BE En zonas por externalidades
M1 y N1	Taxi	2026	CE	2035	CE
M1 y N1	Oficial Automóviles y camionetas (Acuerdos 732 de 2018 y 811 de 2021)	2023	CE	2028	CE
M1 - M3	Especial (Escolar)	2026	CE y BE		
		2032	CE		

CE: Cero Emisiones
BE: Bajas Emisiones

Flota de Cero Emisiones
Flota de Cero o Bajas Emisiones

L, M, N corresponde a la clasificación vehicular de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y en particular al Acuerdo ONU de 1958 acerca de vehículos, sistemas y partes vehiculares

Fuente: Elaboración propia DIM.

- Se estructuró y reglamentó el Fondo de Reposición de Carga Urbana para Bogotá - FONCARGA, en el marco de lo dispuesto en la Ley 2169 de 2021 y adoptado en Decreto Distrital 203 de 2023 por SDM y SDA.
- Adopción del Etiquetado Vehicular Ambiental - EVA, como una herramienta para la categorización de las fuentes móviles terrestres de carretera y los vehículos de cero emisiones. Reglamentado bajo la Resolución 1545 de 2023.
- En promedio 30.500 vehículos circulando al día bajo el esquema de Pico y Placa Solidario, lo que representa el 4,84% de la flota cubierta bajo este esquema de demanda vigente (cifra a diciembre31)
- 4903 buses (44,64%), de la flota del SITP (Troncal, Zonal y Alimentador) con tecnologías cero y bajas emisiones (1485 Eléctricos, 2144 GNVC EURO VI, 238 Diésel EURO VI, 701 Diésel EURO V+DPF, 335 Híbridos Diésel EURO V Eléctrico).
- Declaración de la ZUMA Bosa-Apogeo mediante Decreto Distrital 492 de 2023 con el cual se reglamenta las

Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C., establecidas en el Decreto Distrital 555.

- Se encuentra en ejecución un contrato para instalar 15 cargadores rápidos en 6 predios del Distrito, de los cuales, 10 cargadores quedarán instalados en diciembre 2023 y 5 más en junio 2024.
- Se tiene avance representativo (75%) en el desarrollo la Plataforma Básica de Registro para Triciclos o Tricimóviles de Cero Emisiones.
- Se encuentra en implementación la estrategia de conocimiento en la movilidad escolar eléctrica con el desarrollo de la cooperación internacional del Gap Fund Fase II.
- Desarrollo de los contenidos técnicos de la Guía para el manejo de las baterías de litio incluidas las de vehículos eléctricos.
- Registro de 76 “Compromisos por la Movilidad Eléctrica” suscritos por 34 empresas a través del programa Move To Zero en alianza con el Programa de Medio Ambiente de Naciones Unidas (PNUMA).

Dificultades.

- Barreras para la aceptación en la participación de la política en particular, asociados a temas presupuestales, dado los costos que aún representan las tecnologías, así como la oferta actual en la infraestructura de recarga.
- Articulación con entidades del orden nacional para avanzar en temas como la oferta de vehículos con tecnologías de cero y bajas emisiones para el sector oficial, transporte público individual (taxis), el transporte escolar y el manejo adecuado de los residuos y como lo son las baterías de vehículos eléctricos.
- Necesidad de recursos para el financiamiento de algunos proyectos como los fondos de renovación para el transporte de carga y taxis. El Fondo de renovación para el transporte de carga se encuentra en implementación y el Fondo de taxis deberá surtir el proceso de estructuración en los años 2024 y 2025 e iniciará su ejecución en el 2026, así como la financiación para el SITP.

Retos o alertas.

- Debido a las restricciones en el registro de vehículos en la ciudad, es posible percibir una reducción en los ingresos por impuesto vehicular al poderse presentar un menor número de vehículos registrados. Asimismo, las medidas de restricción a la circulación pueden generar un ingreso por contravenciones a las medidas de circulación, pero generar afectaciones o cambio en las dinámicas de movilidad de la ciudad.
- Necesidad de recursos para el financiamiento de algunos proyectos como los fondos de renovación para el transporte de carga y taxis.
- Es esencial considerar los planes para implementar restricciones en el registro y la circulación de diversas flotas de transporte, lo que puede afectar la recaudación de recursos de la ciudad y tener un impacto social significativo.
- Es necesario mantener un trabajo constante con el Ministerio de Transporte para precisar temas asociados a la tarifa del servicio taxi y aspectos pendientes en relación con la regulación para triciclos y tricimoviles de pedaleo o pedaleo electro asistido (homologación, seguros, registro, entre otros), ya que estos han sido incluidos como productos de la política.
- Se debe dar continuidad al seguimiento de compromisos que asumieron las entidades corresponsables de la PCBE y así mismo se debe gestionar la información para la alimentación de indicadores y el reporte trimestral de ejecución del Plan de Acción.

Pasos por seguir.

- Realizar un seguimiento y reporte de los productos de la política pública que está en ejecución desde 2023, de acuerdo con el plan de acción.

- Se deben asegurar los recursos y personal para los productos que se desarrollarán en 2024.
- Coordinar la implementación de la política con la RMBC, ya que algunos cambios en el registro y la circulación de vehículos de combustión tendrán efectos en la región.
- Dar continuidad al fomento de flotas oficiales especializadas y de emergencia de cero y bajas emisiones; la implementación de estrategias de información a los consumidores; la realización de procesos de formación en movilidad de cero y bajas emisiones; y la construcción de una herramienta que proporcionará información comparativa sobre tipos de vehículos y tecnologías de emisión para promover.

3.1.6. Plan Distrital de Seguridad Vial.

Descripción y estado.

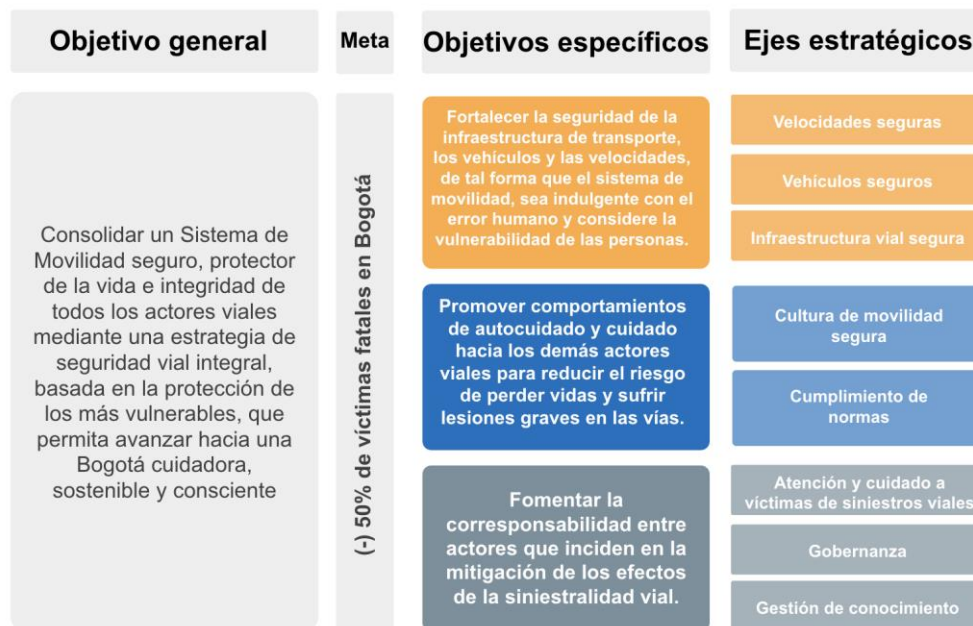
El Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026 (PDSV 2017-2026, Decreto Distrital 813 de 2017) adoptó la política de Visión Cero, dándole un enfoque ético a la seguridad vial y estableciendo que la pérdida de una vida es inaceptable, por lo que el sistema vial debe proteger a las personas que usan la vía aun cuando, como humanos, cometemos errores.

Sin embargo, en julio de 2022 se adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031¹, por lo que la SDM actualizó el Plan Distrital de Seguridad Vial en armonía al PNSV 2022-2031 y fue adoptado mediante Decreto 494 de 26 de octubre de 2023. El PDSV 2023-2032 contiene los lineamientos y plantea la hoja de ruta de la política pública de seguridad vial de Bogotá D.C., para orientar las acciones en los próximos 10 años, alineándose con las mejores prácticas internacionales contenidas en el Plan Mundial: Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030, así como con los preceptos del Plan Nacional de Seguridad Vial, PNSV 2022-2031.

En ese sentido, el PDSV 2023-2032 apuesta por la adopción y puesta en práctica el enfoque del Sistema Seguro dentro del que se circunscribe la Visión Cero, con el fin de abordar la seguridad vial desde una aproximación ética y holística, y dar mayor prioridad en la materia dentro del Sistema de movilidad de la ciudad. Esto se refleja en la meta estratégica que busca elevar la ambición de la actual hoja de ruta, así como alinearse con la perspectiva internacional y nacional. Considerando esto, Bogotá trabajará de manera conjunta para reducir en un 50% el número de víctimas fallecidas por siniestralidad vial para el año 2032, tomando como base la cifra definitiva del año 2022, siguiendo la línea establecida por la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial y alineándose con la meta del PNSV 2022-2031.

¹ [Decreto Nacional 1430 de julio 29 de 2022.](#)

Ilustración 5. Ejes del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032



Fuente: Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032

Logros.

- Expedición del Decreto 494 de 2023 que adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032.
- Con corte al tercer trimestre de 2023, se tiene un avance del 63% en la implementación del PDSV Decreto 813 de 2017.
- Incorporación de proyectos estratégicos de seguridad vial en el PMSS.
- Culminación del diseño, lanzamiento e inicio de la implementación de la campaña No Más Muertes en la Vía.
- Implementación de la campaña “Un Pedido por la Vida”. En una primera fase en 2021, fue dirigida a motociclistas, en una segunda fase se trabajó con ciclistas que desarrollan actividades de domicilio.
- Implementación del Plan del Motociclista, mediante el cual se adelantaron 46 jornadas de curso teórico-prácticos para motociclistas (CTPM); entre el 1 de septiembre de 2022 y 31 de diciembre de 2023. A partir de abril de 2023, se implementaron jornadas dirigidas exclusivamente a mujeres, de las cuáles a la fecha se han realizado 6 jornadas, como estrategia de enfoque diferencial de género, esto ha aumentado la participación de las mujeres al pasar del 12% al 41% en promedio, de las mujeres participantes la mayoría son conductoras noveles (66%), con menos de 1 año de experiencia; estos cursos se realizan bajo el apoyo del Grupo de Pedagogía de la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad de la SDM y la Unidad de Prevención Vial de la MEBOG.
- Avances en la implementación del Acuerdo Distrital 834 de 2022, por medio del cual se retoman elementos de la iniciativa de “Estrellas Negras”, lo anterior mediante una nueva campaña denominada “No más muertes en las vías” que abarca de una forma contemporánea el mensaje de prevención. Coordinado entre la SDM y la SDCRD.
- Adopción del protocolo de atención a siniestros viales como parte de la nueva Estrategia Distrital para la Respuesta a Emergencias (EDRE). Este fue un trabajo conjunto con la Unidad Administrativa Especial Cuerpo

Oficial Bomberos Bogotá, IDIGER y SDM. Su adopción se dio en la Mesa Distrital de manejo de emergencias de julio de 2023.

- Implementación de 5.495 medidas integrales de gestión (pacificación y tráficos calmados), puntos conéctate y sistemas de contención en toda la ciudad entre el 1 de septiembre de 2022 y el 30 de noviembre de 2023.
- 5.015 operativos de control a exceso de velocidad, con la imposición de 17.454 órdenes de comparendo en vía entre el 01 de septiembre de 2022 y 25 de diciembre de 2023. Para el mismo periodo, se ejecutaron 960 operativos de control en jornada nocturna enfocados a embriaguez, de estas acciones resultó la imposición de 2571 órdenes de comparendo por la infracción F - Conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas.

Dentro de esta sección se resaltan algunas acciones destacadas del PDSV para el periodo, y para mayor información, los registros de la gestión y seguimiento se pueden consultar en el enlace: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion.

Dificultades.

- Para el año 2022, se presentó un registro total de 536 fallecidos en siniestros viales², dando lugar a un 6% por encima de la meta proyectada en el PDSV 2017-2026 para el año 2022 (426 fallecidos); este resultado negativo está asociado a la dinámica creciente de uso de la motocicleta que se exacerbó con la pandemia y que ha convertido desde entonces a este actor vial en el más vulnerable en el sistema de movilidad de Bogotá y del país³.

Al respecto, los usuarios de motocicleta participaron en el 63% de las muertes en 2022, bien sea como víctima mortal directa o porque se involucraron en siniestros en los que otro actor vial es quien muere. Por lo tanto, si se analiza la evolución de las fatalidades con/sin motociclistas involucrados, se encuentra que en el primer caso el total de fallecidos con motociclistas involucrados son un 35% más en 2022 con respecto a 2019 (2019=254; 2022=340), mientras que sin motociclistas involucrados en 2022 se hubiese presentado una reducción de fallecimientos del 14% con respecto a 2019 (2019=228; 2022=196). Lo anterior, revela que el principal reto de seguridad vial en Bogotá está relacionado con el uso de la motocicleta y sus interacciones con otros actores viales vulnerables (peatón y ciclista), lo cual es similar a las circunstancias en el orden nacional.

- No se cuenta con parametrización para establecer los lesionados graves, dificultando la confiabilidad en la medición de la meta de lesionados graves.
- Demoras en la consolidación del reporte trimestral, debido a la falta de suministro de información en las fechas establecidas, por parte de algunos de los responsables de la implementación del PDSV.

Retos o alertas.

- Es preciso atender con diligencia la problemática creciente de mortalidad y morbilidad de los usuarios de motocicleta que desde 2020 son los más afectados incluso por encima del peatón. En 2022, 5 de cada 10 peatones fallecieron en interacción con un motociclista.

² Indicador estándar a 30 días (fallecimientos ocurridos hasta 30 días después de ocurrido el siniestro y a causa de las lesiones ocasionadas). Fuente SIGAT-SDM

³ En 2019 los peatones ocupaban el primer lugar en las víctimas vulnerables con 223 fallecidos (46%) y los usuarios de motocicleta el segundo lugar con 163 fallecidos (34%); en 2022 esto se revierte ubicando a los usuarios de motocicleta como el actor vial que más falleció con 235 personas muertas (43%) versus 197 peatones (37%)

- Fortalecer las acciones de seguridad vial frente a la circulación de los vehículos de gran tamaño (camiones-buses), debido que la interacción entre motocicletas con vehículos de gran tamaño fue una de las mayores interacciones que se presentó en el año 2022 representando 43% del total de fallecidos usuarios de motocicleta.

Pasos por seguir.

- Establecer la transición y el plan de acción anual derivado del nuevo instrumento, facilitando su empalme con el actual plan de acción 2023 (PDSV 2017-2026), dando lugar al asocio y continuidad de actividades aplicables en ambos planes.

3.1.7. Plan Maestro de Estacionamientos.

Descripción y estado.

El Plan Maestro de Estacionamientos de Bogotá D.C., en el marco del PMSS, se concibe como un instrumento que organiza y articula diferentes proyectos y acciones asociadas a la oferta y demanda de estacionamientos de acceso público con el objetivo de disuadir el uso de vehículos privados motorizados y fomentar medios de transporte más sostenibles, saludables y amigables con el medio ambiente.

El propósito principal del Plan se centra en la implementación y consolidación del Sistema Inteligente de Estacionamientos (SIE), de conformidad con lo establecido en el Acuerdo 695 de 2017 y promover acciones dirigidas a la gestión de la demanda y al fomento de modos de transporte sostenibles, en línea con la política de movilidad sostenible y descarbonizada del Decreto 555 de 2021, *“Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá”*.

Este Plan busca lograr uso adecuado del espacio público, racionalización del vehículo particular a partir de la implementación de instrumentos económicos o pedagógicos que favorezcan los medios de transporte sostenibles, el mejoramiento de la calidad del servicio ofrecido en los estacionamientos de acceso público, la incorporación de usuarios distintos al del vehículo particular al subsistema, tales como los operadores de transporte público o los prestadores y usuarios del servicio de transporte de carga, entre otros fines.

Logros.

- Actualización del PME en el marco de la actualización del PMSS, apostando por la implementación y consolidación del Sistema Inteligente de Estacionamientos, a través de la gestión adecuada de la oferta y la demanda.
- Se definieron metas trazadoras para gestionar recursos del Sistema de Estacionamientos a la sostenibilidad del SITP, para la reducción al número de cupos ofertados para vehículos particular convencionales en estacionamiento fuera de vía y para organizar y gestionar el 100% de los servicios que participen en el estacionamiento de acceso público.
- Realizar la articulación necesaria entre actores involucrados, tanto de usuarios de vehículos privados, de movilidad personal, de transporte público, de transporte de carga y distintas entidades como la TTSA, SDG, operadores de estacionamientos y áreas al interior de la SDM para lograr la implementación del Plan.

Pasos por seguir:.

Ejecutar los proyectos propuestos y hacer seguimiento al componente estratégico y de ejecución en cada uno de los cortes temporales de evaluación en el corto (2024), mediano (2027) y largo plazo (2035).

- En el marco de la gobernanza del Plan se propone contar con herramientas que permitan facilitar la divulgación de los resultados del plan como publicación de los informes periódicos de avance, a través de los canales dispuestos por la SDM.

3.1.8. Política Tarifaria del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)

Descripción y estado

La política tarifaria del SITP considera unos beneficios para tres grupos poblacionales: i) incentivo tarifario para la población con menor capacidad de pago inscrita en la base SISBÉN IV con cobertura de los grupos clasificados de A1 a B7 y población indígena inscrita en los listados censales del Ministerio del Interior, ambas poblaciones aplican para mayores de 16 años ii) tarifa diferencial para el adulto mayor de 62 años, iii) subsidio tarifario para personas con discapacidad permanente. Cada uno de ellos aplica para personas residentes en Bogotá D.C.. Es importante aclarar que los beneficios presentados son excluyentes mutuamente, esto significa que un usuario solo puede contar con uno de ellos.

Logros.

- Para los periodos 2020, 2021 y 2022 se congelaron las tarifas del SITP con relación a los beneficios de adultos mayores y personas de menores ingresos, lo cual permitió en términos reales pagar menos por la tarifa de transporte en comparación con el incremento en el costo de vida. Esto como una primera fase dentro de la implementación de una nueva política tarifaria que tiene por objetivo mejorar las condiciones de accesibilidad y asequibilidad del SITP, reduciendo la incidencia del gasto en transporte de los hogares pobres de la ciudad respecto a su ingreso total.
- La política tarifaria se alineó con las disposiciones más recientes en materia de identificación de potenciales beneficiarios, mediante la expedición del Decreto Distrital 004 de 2023. En éste se actualizaron los cortes de SISBÉN III a IV, incorporando los grupos A (Población en pobreza extrema) y B (Población en pobreza moderada), así mismo, la inclusión de población indígena vía listados censales del Ministerio del Interior como potenciales beneficiarios del Incentivo SISBÉN, el cual contribuye al cierre de brechas de la población étnica, y mejora su accesibilidad tanto al SITP, como a las oportunidades de inclusión social y productiva que se generan a partir del transporte público.
- Con la entrada en vigencia del decreto se logró ampliar la cobertura de personas beneficiadas que pueden hacer uso del incentivo tarifario en un 25%, lo que representa un incremento de cerca de 145.000 personas. Así mismo y con el propósito de generar una complementariedad con el beneficio del programa *“Ingreso mínimo garantizado”* se realizó un ajuste en las tarifas que desde 2020 se mantuvieron congeladas. Es importante destacar que la justificación técnica del Decreto Distrital 004 de 2023 fue consolidada en el Documento Técnico de Soporte DIM-F-006-2022. Así mismo, con esta actualización de los instrumentos de focalización se permitió minimizar los errores de inclusión y de exclusión de los beneficios tarifarios otorgados por el Distrito.
- Durante el 2023, se han realizado ejercicios importantes en la promoción y difusión del beneficio en la población beneficiaria. Estos se han realizado mediante contacto directo con los beneficiarios vía canales digitales (correo electrónico y mensajes de texto) y canales presenciales (ferias, estaciones del sistema,

entre otros). Así mismo, se han realizado publicaciones en medios tradicionales de comunicación de orden distrital y nacional.

- La puesta en marcha de herramientas virtuales e interactivas para la socialización de los principales indicadores de seguimiento de los beneficios.

Dificultades.

- Fuentes de identificación de beneficiarios: no todas las fuentes de información son manejadas y agregadas por una entidad que se pueda hacer responsable de la información que es remitida. Por ejemplo, las bases de datos remitidas por el Ministerio del Interior para la inclusión de beneficiarios (población indígena) no se actualizan regularmente (una vez al año). Las mismas dificultades se presentarán con otras poblaciones que sean objeto de estudio para ser beneficiarios dentro de los beneficios tarifarios contenidos en la política tarifaria de la SDM.
- Lograr que las personas que tienen derecho a los beneficios, los trámites y los usen, ya que se identifica una tasa baja de reclamo del beneficio Sisbén.

Retos o alertas.

- La SDM tiene que hacer un monitoreo constante de la velocidad de inscripción de nuevos beneficiarios dentro del beneficio tarifario SISBÉN, lo anterior para controlar el presupuesto asignado para el beneficio y verificar si es posible mover el umbral permitido para la inscripción de nuevos beneficiarios.

Pasos por seguir.

- Revisar la inclusión de población que no está bien categorizada por el instrumento SISBÉN (estudiantes, fuerza pública, población LGBTI, madres cabeza de hogar, pueblo ROM, comunidad negra y afrocolombiana, palenquera y raizal).
- Mantener las acciones afirmativas que la SDM tiene con respecto a las poblaciones étnicas, detalladas más adelante. Lo anterior, teniendo en cuenta que hay que considerar los recursos presupuestales asignados al beneficio para cada vigencia fiscal.

3.1.9. CONPES de Movilidad Regional - Av. Calle 13 y Segunda Línea de Metro de Bogotá.

Descripción y estado

Como parte de la visión conjunta en términos de movilidad, fue aprobado el documento CONPES 4034 de 2021, que busca garantizar la continuidad del Programa Integral de Movilidad de la Región Bogotá-Cundinamarca (PIMRC), por medio de su actualización con una visión a 2027, 2035 y de largo plazo, y establece la priorización de proyectos para satisfacer las necesidades de movilidad de los habitantes de la región.

En el marco de la visión a 2035, se identificaron como proyectos prioritarios (i) diseño, construcción y puesta en operación de la línea 2 del metro de Bogotá, incluidas sus obras complementarias y (ii) construcción de la troncal del Sistema TransMilenio de la Calle 13 desde la Troncal Av. las Américas hasta el límite de la ciudad en el río Bogotá. Los proyectos Línea 2 del Metro de Bogotá (L2MB) y Troncal Calle 13, tienen como objetivo mejorar las condiciones de movilidad de la ciudad, garantizar mayor accesibilidad, disminuir tiempos de viaje y utilizar el transporte público como un mecanismo de equidad para la población.

Ambos proyectos cumplieron con los requisitos para acceder a recursos de cofinanciación de la nación de que trata la Ley 310 de 1996 de Sistemas de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, en el que se asignaron recursos por parte de la nación, previo al aval fiscal del CONFIS, la declaración de importancia estratégica el proyecto por parte del CONPES mediante el documento CONPES 4104 de 2022 *“Declaración de Importancia Estratégica Regional del Proyecto de Inversión Diseño, Construcción y Puesta en Operación de la Línea 2 del Metro de Bogotá, Incluidas sus Obras Complementarias y del Proyecto de Inversión Construcción de la Troncal de la Calle”* y la autorización de vigencias futuras por orden del CONFIS.

Logros.

- Durante la vigencia 2023, se adelantó la estructuración del proyecto de la Troncal Calle 13, que dada la magnitud de la obra se dividió en 5 lotes, desde la intersección con la carrera 50 hasta el límite del distrito.
- En abril de 2023 se adjudicaron los procesos de obra del lote 1, correspondiente a la construcción de la intersección a desnivel de Puente Aranda y demás obras complementarias, correspondiente a las obras de adecuación al Sistema TransMilenio de la Troncal Calle 13 por valor de \$477.834.784.322.
- Se adjudicó el lote 2, correspondiente a la construcción para la adecuación de la Calle 13 al Sistema TransMilenio, calzadas de tráfico mixto, nuevas ciclorrutas y espacio público, desde el límite occidental del Distrito hasta la conexión con la intersección de Puente Aranda incluidas las demás obras complementarias en Bogotá D.C., por valor de \$499.589.297.791, estando en la actualidad suscritos los respectivos contratos.
- En el caso de los lotes 3 y 4, inicialmente el proceso fue declarado desierto, ante lo cual el IDU realizó una serie de mesas técnicas durante marzo y abril de 2023 con diferentes agremiaciones, posibles oferentes y consultores expertos para revisar los términos del proceso, en sus componentes técnico, presupuestal, jurídico y de riesgos, con el fin de hacer los ajustes pertinentes. Resultado de lo anterior, el 15 de mayo se abrieron nuevamente los procesos licitatorios para la construcción de los lotes 3 y 4, siendo declarada desierta por segunda vez el 31 de agosto de 2023. El 31 de octubre de 2023, por tercera vez, se publica el Pliegos de condiciones para la selección del contratista responsable de la construcción de estos lotes, declarando el 06 de diciembre desierto el proceso nuevamente.
- Se abrió el proceso licitatorio para la financiación, estudios y diseños de detalle, ejecución de las obras, la operación y el mantenimiento del proyecto Línea 2 del Metro de Bogotá. El proyecto presupuestado en 17.7 billones de pesos (a 2023) recibirá ofertas hasta el próximo 14 de febrero de 2024 y se espera adjudicar el 02 de mayo de 2024.

Pasos por seguir:

- Revisadas y analizadas las consideraciones expuestas en las mesas de trabajo adelantadas que llevaron por segunda vez a declarar desierta la licitación de los lotes 3 y 4 de la Av. Calle 13, se está en la evaluación de la pertinencia de abrir por tercera vez el proceso para construir esta importante obra.
- En relación con el proyecto Línea 2 del Metro de Bogotá, el 19 de octubre se realiza la apertura formal para la presentación de propuestas de las 4 empresas precalificadas, que tendrán plazo de realizarlas hasta febrero de 2024 y ser adjudicado en abril del mismo año.

3.2. Región Metropolitana.

3.2.1. Agencia Regional de Movilidad (ARM)

Descripción y estado.

La Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca (RMBC) fue creada mediante Acto Legislativo 02 de 2020, que modificó el artículo 325 de la Constitución Nacional y definió los elementos esenciales y las bases generales para su funcionamiento. Su objeto es garantizar la ejecución de planes y programas de alcance supramunicipal y la prestación oportuna y eficiente de los servicios a su cargo. Está conformada por el Distrito Capital, la Gobernación de Cundinamarca y los municipios cundinamarqueses que compartan dinámicas territoriales, ambientales, sociales o económicas, denominadas hechos metropolitanos.

La Ley 2199 de 2022, expedida de manera posterior, contiene el régimen especial de la RMBC, según lo establecido en el párrafo transitorio 2° del artículo 1° del Acto Legislativo 02 de 2020. Allí se determinó que la RMBC es una entidad administrativa de asociatividad regional con régimen especial, dotada de personería jurídica de derecho público, autonomía administrativa y patrimonio propio, a través de la cual las entidades territoriales que la integran concurren en el ejercicio de las competencias que les corresponden, dada su interdependencia geográfica, ambiental, social o económica.

Posteriormente, la Ley Orgánica 2199 de 2022 creó la ARM, como entidad pública adscrita a la RMBC, encargada de la planeación, gestión y cofinanciación de la movilidad y el transporte a nivel regional. Esta, de la mano con la Gobernación de Cundinamarca, y en concertación con la SDP, generó los documentos asociados a la identificación de los hechos metropolitanos y su ámbito geográfico, así como la declaratoria de los mismos.

El Parágrafo 2 del Artículo 32 de la Ley 2199 de 2022 estableció que la RMBC podría realizar el traslado de sus funciones al Sector de Movilidad de la Alcaldía Mayor de Bogotá, en cabeza de la SDM de Bogotá, para que actuara transitoriamente como ARM hasta el 31 de diciembre de 2023 o hasta que su Junta Directiva decida extender ese plazo. Por lo anterior, mediante Acuerdo Regional 7 del 2022 se cedieron, de manera transitoria, las funciones de la ARM al Sector Movilidad y desde el Distrito, con el Decreto Distrital 145 de 2023, se distribuyeron las funciones de ARM trasladadas por el Consejo Regional a la SDM, el IDU, la EMB y TMSA.

Una vez adelantado el traslado de las funciones transitorias, se ha trabajado en dos líneas principales: el acompañamiento al desarrollo de los documentos estratégicos de la RMBC, y los procesos de estructuración de los proyectos priorizados que son directamente de su competencia.

Logros.

- Desarrollo en conjunto con la SDP, y las Secretarías de Movilidad y Transporte y de Integración Regional de Cundinamarca, de los documentos técnicos de soporte que sustentaron la expedición del Acuerdo Regional 06 de 2022, mediante el cual se identificó de los hechos metropolitanos de movilidad: (i) Gestión integral del sistema regional de transporte público de pasajeros, (ii) Integración y gestión de la actividad de carga y logística regional, (ii) Planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad, y se adoptó el ámbito geográfico correspondiente.
- Expedición del Acuerdo 07 de 2022, a través del cual fueron cedidas de manera transitoria las funciones de la ARM al Sector Movilidad del Distrito Capital.

- Expedición del Decreto Distrital 145 de 2023 *"Por medio del cual se distribuyen unas funciones trasladadas transitoriamente por la Región Metropolitana al Sector Movilidad de la Administración del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones"*.
- Expedición de la Resolución 155170 de 2023 *"Por medio de la cual se asignan funciones temporales en algunas dependencias de la SDM"*.
- Aprobación del Acuerdo de Junta 01 de 2023, *"Por el cual se adopta el Reglamento Interno de la Junta Directiva de la Agencia Regional de Movilidad de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, durante la etapa de desempeño transitorio de funciones en cabeza del Sector Movilidad de la Alcaldía Mayor de Bogotá"*
- Aprobación del Plan de Gestión Institucional, mediante Acuerdo Regional 05 de 2022, en el que se elaboró la justificación de la priorización del área temática de la movilidad, la descripción de la problemática y los hechos metropolitanos identificados, así como una breve descripción de los planes y programas, y un listado enunciativo de los posibles proyectos a implementar en cada programa.
- Aprobación del Estatuto de Presupuesto General de la RMBC, mediante Acuerdo Regional 04 de 2023.
- Autorización de vigencias futuras para la ejecución de los estudios y diseños fase III y construcción del intercambiador de la Calle 80 con Av. Las Quintas como obra de infraestructura regional.
- Aprobación del Acuerdo de Junta 02 de 2023 *"Por medio del cual se emite concepto previo favorable para unas vigencias futuras periodo 2024-2026"*
- Aprobación del Acuerdo de Junta 03 de 2023 *"Por medio del cual se concede una autorización para contratar al Instituto de Desarrollo Urbano – IDU de Bogotá."*
- Aprobación del Acuerdo de Junta 04 de 2023 *"Por medio del cual se extiende el plazo de traslado transitorio de las funciones de la Agencia Regional de Movilidad al Sector de Movilidad del Distrito Capital"*.
- Firma del Convenio Interadministrativo con Ministerio de Transporte y el municipio de Soacha para la operación de transporte público de pasajeros por carretera, colectivo e individual en el corredor Soacha - Bogotá.
- Desarrollo en conjunto con la TTSA y FDN el contrato de consultoría 26 de 2023, para la ejecución del proyecto *"Estructuración integral a nivel de prefactibilidad para el diseño, construcción, operación, mantenimiento y explotación comercial de los Complejos de Integración Modal - CIM- en la ciudad de Bogotá, que incluye el diseño de estructura transaccional para la descentralización de la operación e infraestructura de transporte de la Terminal de Transporte de Bogotá y el diseño organizacional para la puesta en marcha de la Agencia Regional de Movilidad"* con un valor de \$7.595 millones de pesos. El componente institucional del contrato de consultoría, cuyo valor asciende a 906 millones de pesos, tiene por objeto la realización del diagnóstico, definición de plataforma estratégica y estructura organizacional para la puesta en marcha de la ARM.

Dificultades.

- Articulación interinstitucional con las demás Secretarías Distritales participantes y con la Gobernación de Cundinamarca, en lo relacionado con los criterios técnicos y procedimientos para desarrollar los proyectos del área temática de movilidad, referente a los trámites presupuestales y alcances de los estudios técnicos.
- Distintos niveles de maduración de estudios técnicos entre el Distrito y la Gobernación que puedan ser elegibles para desarrollar en el marco de la ARM.
- La adhesión de los municipios de la RMBC ha tenido dificultades, dado que no se han tramitado ante concejos municipales las autorizaciones para el ingreso de los municipios.

Retos o alertas.

- Adjudicación del intercambiador de la Calle 80 con Av. Las Quintas por parte del IDU.

- Asumir la autoridad de transporte intermunicipal, en los corredores priorizados.
- Participar en el Comité de Supervisión del Convenio Interadministrativo con Ministerio de Transporte y el municipio de Soacha para la operación de transporte público de pasajeros por carretera, colectivo e individual en el corredor Soacha - Bogotá.
- Desarrollar la formulación del PMSS de la ARM.
- Desarrollar con Bogotá la articulación necesaria para que la ARM asuma como ente gestor del Sistema Interoperable de Recaudo
- Verificar con los municipios que se adhieran a la RMBC, que los instrumentos de planeación en sus jurisdicciones estén acordes con la visión de movilidad de la región y sus proyectos de transporte.

Pasos a seguir.

- Estructurar, con el Ministerio de Transporte, el proceso para la contratación del estudio técnico que defina las nuevas condiciones técnicas de operación del corredor
- Poner en funcionamiento y consolidar la ARM como la autoridad de transporte a nivel regional.
- Identificar, estructurar e implementar fuentes de financiación para el sostenimiento de la ARM y el desarrollo de proyectos de carácter regional.
- Adelantar la fase de adjudicación del proceso contractual de los estudios y diseños en detalle del intercambiador de la Calle 80 con Av. Las Quintas.
- Establecer mesas de trabajo con el Ministerio de Transporte para avanzar en las gestiones que permitan ejercer las funciones transferidas a la ARM.
- Finalizar la fase de diagnóstico para el Plan Maestro de Movilidad Segura y Sostenible de la RMBC.
- Poner en funcionamiento las instancias sectoriales de coordinación.

3.3. Observatorio de Movilidad.

3.3.1. Observatorio de Movilidad de Bogotá D.C (OMB)

Descripción y estado.

El OMB fue lanzado el 7 de octubre de 2021 como un sitio web de gestión de datos abiertos y oficiales sobre movilidad en la ciudad y la región metropolitana. Su objetivo es proporcionar información detallada y confiable a través de indicadores, reportes y análisis, facilitando a los interesados tomar decisiones que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos. Actualmente, el OMB está en proceso de reestructuración para ampliar su alcance, no solo para el manejo de datos sino para el fortalecimiento del análisis de la información, la promoción del conocimiento, la investigación e innovación en el sector de movilidad y así aumentar su impacto. Asimismo, una presentación más clara de la información y una mayor accesibilidad para los usuarios.

Logros.

- La formalización de la participación en la Red de Observatorios Territoriales (ROT) y la Red de Observatorios Distritales (ROD), constituyendo un paso esencial para el fortalecimiento institucional. Al ser parte activa en estas redes, se fomentan las sinergias entre los diferentes actores incluyendo instituciones académicas, entidades gubernamentales y formas de participación social. Esta colaboración interinstitucional no solo implica la transferencia de la información sino también la coordinación efectiva para facilitar los flujos de información y el trabajo conjunto.

- La consolidación de un equipo interdisciplinario potenciando las capacidades del Observatorio, que permite ampliar su alcance no solo para el manejo de datos sino para el fortalecimiento del análisis de la información, la promoción del conocimiento y la investigación e innovación aumentando su impacto.
- El fortalecimiento del observatorio como mecanismo fundamental de comunicación y de participación ciudadana; como la estrategia MOVI INNOVA que promueve la gestión del conocimiento y la investigación e impulsa la innovación.

Dificultades.

- La integración de datos provenientes de diversas fuentes es un desafío complejo, debido a la variabilidad que existe en cuanto a la calidad, el formato y la compatibilidad de dichos datos. Este proceso requiere de un enfoque cuidadoso y de herramientas especializadas para garantizar la coherencia y la utilidad de la información resultante.
- La obtención y el mantenimiento de datos precisos y actualizados relacionados con la movilidad es un desafío. La calidad de los datos, como la precisión y la integridad, puede variar y puede requerir esfuerzos significativos para garantizar que sean fiables.
- La colaboración con actores del sector de movilidad, como gobiernos locales, empresas privadas y organizaciones civiles, puede ser complicada debido a sus diferentes intereses y prioridades. La coordinación efectiva es crucial para promover soluciones de movilidad eficaces.

Pasos por seguir.

- Fomentar la investigación en movilidad en colaboración con instituciones académicas y organizaciones. Incluyendo estudios sobre tendencias de movilidad, evaluación de proyectos y análisis de datos.
- Proporcionar opciones para que los usuarios brinden comentarios sobre la visualización para mejorar la experiencia de usuario y agregar nuevas funcionalidades según las necesidades cambiantes.
- Incentivar el aprovechamiento de los datos disponibles en el Observatorio por los grupos de interés.
- Generar nuevos indicadores de acuerdo con la necesidad identificada.
- Realizar seguimientos a los indicadores relevantes de las políticas y tema de interés de la SDM para la toma de decisiones.
- Integración con Chatbot para facilitar el acceso a los datos del Sector Movilidad
- Proporcionar información en tiempo real sobre el estado del tránsito, rutas de transporte público, disponibilidad de modos de movilidad sostenible, entre otros.
- Difusión de resultados de investigaciones, avances en movilidad de manera efectiva, a través de informes y visualizaciones de datos.
- Continuar fortaleciendo la disponibilidad de datos abiertos y oficiales relacionados con la movilidad en Bogotá y la región.
- Generar estrategias de socialización y participación ciudadana en la mejora de la movilidad de la ciudad.

3.3.2. Encuesta de Movilidad 2023 (EM2023).

Descripción y estado.

La visión de Ciudad se conjuga en las políticas públicas de movilidad sostenible y segura, que se diagnostican, analizan, y se retroalimentan a partir del seguimiento de datos. Este es el punto en el que juega un papel fundamental la Encuesta de Movilidad de Bogotá y la Región, porque se trata de la principal fuente de información estadística de los patrones de viaje de movilidad para la toma de decisiones en Bogotá y la Región.

Desde el año 2005 se realiza de manera periódica la Encuesta de Movilidad cada 4 años. En esta ocasión, la versión de la EM2023 tiene 4 componentes principales: (i) encuestas de hogares que se realizan en Bogotá y 20 municipios, preguntando la bitácora de viajes para un día hábil de la semana anterior a la aplicación de la encuesta, (ii) encuestas de interceptación que se realizan en intersecciones principales de la ciudad para preguntar sobre el viaje que se está realizando, (iii) encuestas de preferencia declarada para estimar los modelos de preferencias en la elección de modos, y, por último, (iv) los anteriores datos alimentan la actualización del modelo de transporte de 4 etapas para Bogotá y la Región.

La EM2023 fue adjudicada mediante contrato de consultoría 2022-1972 con el Consorcio Encuesta de Movilidad 2023, con fecha de inicio del 2 de enero de 2023 y con fecha de terminación del 1 de febrero de 2024. El Contrato cuenta con la Interventoría Consorcio Inter Encuestas, adjudicado por medio del Contrato 2022-1995.

Logros.

- La EM2023 y su cobertura en términos espaciales abarcan cada vez más municipios, pasando de 17 en 2011 a 20 en 2023, incluyendo los municipios de Sibaté, Soacha, Bojacá, Mosquera, Madrid, Facatativá, Funza, Cota, Tenjo, El Rosal, Subachoque, Chía, Tabio, Zipaquirá, Cajicá, Sopo, Tocancipá, Gachancipá, la Calera y Choachí.
- La nueva EM2023 tendrá un alcance mayor al que tuvo la versión 2019, enfatizando en 4 puntos:
 - Viajes del cuidado, que permite caracterizar a las personas que tienen una labor de cuidado (por ejemplo, de niños o ancianos) que muchas veces no es remunerada, pero que representa un trabajo que exige desplazamientos que debe ser caracterizados para focalizar las políticas.
 - Caracterizar todos los viajes de Bogotá y la Región con un enfoque de género, cumpliendo con los objetivos y metas de desarrollo sostenible (ODS).
 - Caracterizar los viajes en nuevos modos de transporte alternativos en Bogotá y la Región, como el SBC, las patinetas, entre otros.
 - Identificar ¿qué tanto afectó el COVID 19 la forma en que las personas se mueven en Bogotá y la Región?, porque a raíz de la pandemia se generaron nuevas formas de hacer las actividades y los desplazamientos (más viajes en bicicleta, más viajes a pie, más teletrabajo)
- Gracias a la concertación entre los equipos de la interventoría, la misma consultoría y el equipo supervisor de la SDM, se adelantó la toma de información de la Encuesta en más de 2 meses, cumpliendo a cabalidad con los requisitos exigidos en el Anexo Técnico.
- A la fecha se aprobaron los productos de las primeras 4 etapas, se hace el lanzamiento de los principales indicadores de Movilidad y la divulgación de la Cartilla de la Encuesta 2023. Nos quedan pendientes 2 etapas correspondientes al modelo de transporte y la caracterización de la Movilidad con los informes finales, las cuales se encuentran en proceso de ejecución y están para aprobación de acuerdo a cronograma general en el mes de febrero.
- El avance en la ejecución del Contrato de Consultoría SDM 2022-1972 entre el CONSORCIO ENCUESTA DE MOVILIDAD 2022 y la SDM es del 85%. La fecha de terminación del contrato es el 2 de febrero de 2024. Actualmente, el consultor se encuentra desarrollando los productos 5 y 6. Es importante señalar que los datos e indicadores completos están condicionados a la aprobación del último producto, el número 6 del contrato, por parte de la interventoría.

Dificultades.

- La tasa de no respuesta por parte de los encuestados, que es mayor a medida que aumenta el estrato socioeconómico, en el caso de los hogares estratos 5 y 6 es del orden del 80%, esto implicó a visitar un

mayor número de hogares y un sobre costo en temas logísticos para alcanzar los niveles de confianza y error, buscando representatividad en estos segmentos de usuarios.

Retos o alertas.

- Uno de los mayores retos en futuras encuestas es poder caracterizar adecuadamente las cadenas de viajes asociados al cuidado (compra de medicamentos, alimentos, citas médicas, entre otros), sin desbalancear tiempos y costos para la ejecución de la toma de información.
- Buscar fuentes alternativas de información y metodologías robustas que permitan actualizar en menor tiempo los patrones de viaje, para no depender completamente de las encuestas tradicionales que demandan mayores recursos.
- Actualmente, se está explorando el uso de fuentes alternativas de toma de información como telefonía celular, cámaras con reconocimiento de placas, tarjetas de validaciones de transporte público, entre otras herramientas.

Pasos por seguir.

Integrar fuentes de información que permitan una caracterización de los modelos de viaje de forma periódica, más oportuna a la Encuesta de Movilidad.

3.3.3. Libro de mapas.

Descripción y estado.

En Bogotá existe la necesidad de integrar el conocimiento y la información a otros niveles de análisis, como los análisis a través de la representación geográfica, por esta razón, la SDM elaboró el libro digital de mapas “*Recorre Bogotá en Mapas*”, elaborado con el aplicativo Experience Builder de ESRI.

Es una herramienta idónea para representar en una sola plataforma la información geográfica relacionada con la movilidad de Bogotá, permitiendo a la ciudadanía en general que visualice, conozca, interactúe y se relacione con la información de los proyectos de infraestructura y transporte que se vienen analizando y desarrollando a corto, mediano y largo plazo.

Actualmente, se está trabajando en la actualización de la primera versión presentada en 2022. Esta segunda versión incluye nuevos capítulos como Gestión en Vía, Señalización y PMT’s, Infraestructura Vial, Servicios a la Ciudadanía y PMSS. Se tiene proyectado el lanzamiento en la primera semana de diciembre del presente año, y las dos versiones se pueden consultar en los siguientes links:

“Recorre Bogotá en Mapas 2022”:

<https://experience.arcgis.com/experience/52ee7be2e8274fb89b85d092eb602925/page/INICIO/?draft=true&views=VISI%C3%93N-CIUDAD>

“Recorre Bogotá en Mapas 2023” en construcción:

<https://experience.arcgis.com/template/141b974f29a948ce8386ebf9f135a455>

Logros.

- Al utilizar la herramienta Experience Builder de ESRI, se logró integrar mapas dinámicos y contenido audiovisual que refuerza el material geográfico, además de vincular plataformas ya desarrolladas que se integran con la información presentada, como es el portal SIMUR y material audiovisual desarrollado por la SDM.
- Se incorporaron indicadores geográficos como distribución geográfica del RDA, accesibilidad a oportunidades en salud, educación y trabajo, ruido, entre otros.

Dificultades.

- La adecuación de las bases de datos para llevarlas a su representación geográfica.
- La centralización y la obtención de la información para la realización del proyecto, debido a los diferentes formatos en los que se encuentran los datos y por la coordinación con diferentes dependencias y entidades del sector y del Distrito.

Retos o alertas.

- Generar la publicación o actualización de manera anual.
- Vincular información en tiempo real.
- Permitir acceso a los datos abiertos de cada mapa.
- Permitir accesibilidad para discapacidad visual.

Pasos por seguir.

- Socialización de versión 2.0 del libro digital con comunidades de interés.
- Incorporación de capítulo de análisis espacial predictivo de indicadores de movilidad.
- Integración con el chatbot Lucia para facilitar el acceso a la información relacionada con la movilidad y trámites que se requieran.

3.3.4. Prospectiva de Financiación SDM.

Descripción y estado.

Para una adecuada programación fiscal de la Administración Distrital, es necesario realizar una estimación anticipada de los recursos que se obtendrán en el periodo o periodos futuros. De esta manera, y atendiendo la solicitud de la SDH, la SDM estima anualmente los ingresos para el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Tabla. 8. Estimación de ingresos periodo 2023 – 2034.

Año	Concesiones - Trámites y patios y grúas	Nuevos trámites	Multas	Semaforización	Valet parking	Total Fuentes tradicionales y no tradicionales para la SDM
2023	\$141.227	\$4.097	\$280.564**	\$127.813	\$24	\$553.725
2024	\$154.248	\$4.475	\$237.218	\$141.741	\$47	\$537.729
2025	\$163.087	\$4.731	\$250.811	\$152.190	\$65	\$570.884

Año	Concesiones - Trámites y patios y grúas	Nuevos trámites	Multas	Semaforización	Valet parking	Total Fuentes tradicionales y no tradicionales para la SDM
2026	\$167.979	\$4.873	\$258.334	\$159.267	\$69	\$590.523
2027	\$173.019	\$5.019	\$266.085	\$166.667	\$74	\$610.864
2028	\$178.209	\$5.170	\$274.068	\$174.404	\$102	\$631.953
2029	\$183.556	\$5.325	\$282.290	\$182.493	\$109	\$653.773
2030	\$189.062	\$5.485	\$290.758	\$190.951	\$131	\$676.387
2031	\$194.734	\$5.649	\$299.481	\$199.793	\$170	\$699.828
2032	\$200.576	\$5.819	\$308.466	\$209.037	\$197	\$724.095
2033	\$206.593	\$5.994	\$317.720	\$218.701	\$225	\$749.233
2034	\$212.791	\$6.173	\$327.251	\$228.803	\$253	\$775.272

Fuente: Estudio DIM-F-003-2023 - Valores en millones de pesos corrientes.

** Valor actualizado mediante memorando 202321015807121 de **diciembre de 2023**

Para la estimación de fuentes para el Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvenciones (FET) se calcularon las siguientes, se aclara que por recomendación de la SDH el escenario presentado es el conservador, ya que de la fuente de pago voluntario acceso zona restricción vehicular se modelaron tres escenarios.

Tabla. 9. Consolidado Ingresos FET SDM 2023-2034 (escenario conservador).

Año	Estacionamiento en vía	pago voluntario acceso zona restricción vehicular	Excedentes Multas	Contribución parqueaderos	Captura de valor + Publicidad PLMB	Total Fuentes FET escenario Conservador (PVAARV)
2023	\$0	\$405.352**	\$0	\$0	\$989	\$406.341
2024	\$0	\$321.273	\$21.692	\$0	\$0	\$342.965
2025	\$0	\$330.911	\$22.935	\$0	\$0	\$353.846
2026	\$0	\$340.838	\$23.622	\$0	\$0	\$364.460
2027	\$2.967	\$351.063	\$24.332	\$58.374	\$0	\$436.736
2028	\$11.878	\$361.595	\$25.062	\$62.460	\$31.955	\$492.950
2029	\$14.634	\$372.443	\$25.814	\$64.918	\$40.012	\$517.821
2030	\$22.367	\$383.617	\$26.588	\$125.211	\$48.685	\$606.468
2031	\$25.754	\$395.125	\$27.386	\$131.472	\$54.208	\$633.945
2032	\$26.527	\$406.979	\$28.208	\$138.046	\$60.608	\$660.368
2033	\$27.322	\$419.188	\$29.054	\$144.948	\$72.127	\$692.639
2034	\$28.142	\$431.764	\$29.925	\$152.195	\$81.388	\$723.414

Fuente: Estudio DIM-F-003-2023 - Valores en millones de pesos corrientes.

** Valor actualizado mediante memorando 202321015057871 de **diciembre de 2023**

Logros.

- Se mejoraron los métodos de estimación para las proyecciones del estudio 2023 a la SDH.

- Se instauró la reunión mensual de ingresos de la SDM para revisión y seguimiento de las proyecciones de ingresos, donde participan Subsecretarios, directores, subdirectores y asesores de despacho, lidera la DIM.

Dificultades.

- Manejo de información externa, como la aportada por la EMB, que tiene dificultades en cuanto a vigencias de los recaudos.

Retos o alertas.

- El seguimiento que se realiza en los comités de ingreso pueden dar lugar para ajustes en las proyecciones de algunas de las fuentes que deban ser reportadas a la SDH.
- La fuente de nuevos trámites fue demanda en segunda instancia y suspendido su cobro por un juez, por lo tanto no se recauda desde 2 de noviembre de 2023 (EXPEDIENTE No. 11001-33-37-043-2021-00051-02 Tribunal Administrativo de Cundinamarca - Sección cuarta - subsección "A"). Se recomienda volver a incluir en el nuevo Plan de Desarrollo.

Pasos por seguir

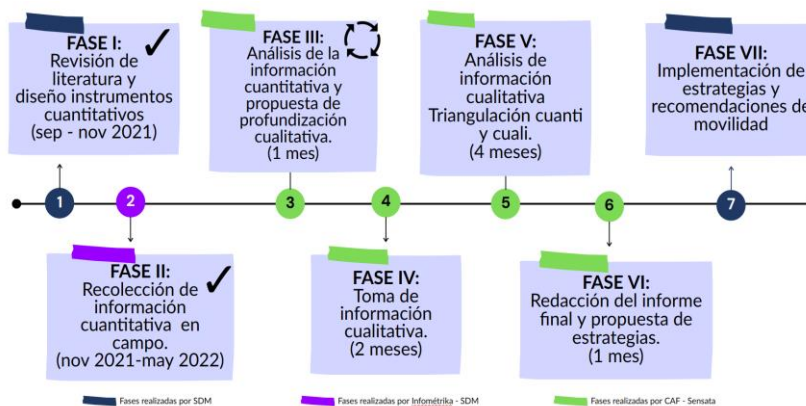
- Hacer seguimiento y evaluación de las proyecciones conforme a la ejecución, para control y cumplimiento, así como para las proyecciones futuras.
- Acordar enlaces y equipo de trabajo desde el primer trimestre de cada año a nivel interno y con las demás entidades y organizaciones, no solo con las dependencias de la SDM.
- Establecer las reuniones mensuales de seguimiento a las proyecciones y recaudos reales de los ingresos de forma sectorial para el apoyo del seguimiento al FET.

3.3.5. Estudio de Movilidad y Género – EMG.

Descripción y estado.

El Estudio de movilidad y género tiene como fin desarrollar una caracterización, con perspectiva de género e interseccional, de los patrones de movilidad de población adulta en Bogotá, utilizando metodologías cuantitativas y cualitativas mediante el desarrollo de las siguientes fases:

Ilustración 6. Fases del estudio de Movilidad y Género.



Fuente: Elaboración propia – SDM, 2023

Logros

- Es la primera Encuesta de Movilidad y Género que se lleva a cabo en el Distrito.
- Se desarrolló la Fase I por parte de la SDM, consistente en el diseño muestral probabilístico en tres etapas para una población objetivo de personas mayores o iguales de 18 años de edad que se movilizan en Bogotá. El instrumento de Encuesta consta de 93 preguntas organizadas en ocho módulos: A. Identificación de la encuesta, B. Vivienda, C. Hogar, D. Persona, E. Viajes, F. Inmovilidades, G. Preferencias de viajes, H, Violencia.
- Para la Fase II - Toma de información en campo, se suscribió el contrato 2021-2481 que tiene por objeto *“Tomar y capturar la información de las encuestas a hogares “Encuesta de Percepción del Riesgo Vial 2021 -EPRV” y “Encuesta de Movilidad y Género 2021 -EMG” para la ciudad de Bogotá y municipios aledaños,* con la empresa Consultores en Información Infometrika S.A.S., con un plazo de seis (6) meses, iniciando el 3 de noviembre de 2021.
- Para la realización de las fases III, IV, V y VI, la SDM firmó un convenio de cooperación técnica no reembolsable con la CAF por valor de USD \$122.557, de los cuales la CAF aportará como cooperación técnica para el proyecto hasta la cantidad de cien mil dólares (USD \$100.000,00). El plazo de ejecución del convenio, en un principio, fue de doce (12) meses, con fecha de inicio el 26 de septiembre de 2022.
- El 28 de julio de 2023 la firma consultora Sensata inició el desarrollo de la *Consultoría de movilidad y género. Caracterización, con perspectiva de género e interseccional, de los patrones de movilidad en Bogotá.* Hasta la fecha la consultoría ha entregado 3 de los 5 productos planeados a realizar.

Dificultades

- El Estudio de movilidad y género (EMG) ha tenido dificultades para que su desarrollo sea continuo. En un principio se destinaron recursos para hacer una consultoría que realizará las seis fases, sin embargo, por reajustes presupuestales el estudio quedó desfinanciado. Más adelante, la DIM logró tener recursos para la realización de la toma de información de la Encuesta de Movilidad y Género (fase II) -en conjunto con la Encuesta de Percepción de Riesgo Vial- y se presentó el EMG a la CAF para que financiara el resto de las fases (III, IV, V y VI).
- A finales del año 2021, la CAF seleccionó el EMG para ser financiado y en enero de 2022 se empezó a trabajar en la firma del convenio; no obstante, debido al comienzo de la ley de garantías por las elecciones presidenciales de ese año, no se pudo continuar con ese proceso. Hasta agosto de 2022 se pudo retomar el proceso y finalmente se logró la firma del convenio el 26 de septiembre de 2022.

Retos o alertas

- Esta primera toma de información sobre movilidad y género es la primera realizada por la Entidad, en donde la planificación y seguimiento de la misma tiene algunas lecciones aprendidas que deberían ser tenidas en cuenta para mejorar capturas de información futuras.
- El reto principal es continuar la toma de información periódica sobre movilidad y género que permita una mejor planeación de las políticas públicas de la movilidad de Bogotá y la Región.

Pasos por seguir

- El PDD define para el Sector Movilidad la meta trazadora N°23 *“Reducir el gasto en transporte público de los hogares de mayor vulnerabilidad económica, con enfoque poblacional diferencial y de género, para que represente el 15% de sus ingresos”* para el año 2024, por lo cual, se hace necesario continuar el seguimiento

al contrato de Sensata que cubre las fases III, IV, V y VI y, en la fase VII, la SDM implementará las recomendaciones recibidas.

- Incorporación de resultados cuantitativos en el Libro digital de mapas.
- Incorporación de resultados en el Observatorio de Movilidad de Bogotá.
- Incorporación de resultados en el Observatorio Latinoamericano de Género y Movilidad.

3.3.6. Acciones Afirmativas.

Descripción y estado.

En el marco del Plan Integral de Acciones Afirmativas (PIAA) del artículo 66 del Acuerdo 761 de 2020, la Dirección de Inteligencia para la Movilidad concertó acciones afirmativas con cinco pueblos y comunidades étnicas de Bogotá: indígenas, rrom, negros y afrocolombianos, raizales y palenqueros. Son acciones relacionadas con la meta 6 del PDD, que buscan reducir el gasto en transporte público de los hogares más vulnerables económicamente.

En general, la acción afirmativa concertada fue *“Generar una estrategia para incluir a las comunidades étnicas en la reducción del gasto en transporte público, teniendo en cuenta las características específicas de las comunidades Gitana Rrom, Indígena, Negra y Afrocolombiana, Palenquera, y Raizal que dificultan el acceso a los beneficios establecidos tal y como están”*.

A continuación, se enuncian los indicadores de las acciones afirmativas concertadas con cada grupo:

Tabla. 10. Indicadores de las acciones de la DIM en el PIAA para grupos étnicos.

COMUNIDAD	INDICADOR
<i>Gitana Rrom</i>	Porcentaje de la población gitana que sea caracterizada como vulnerable y potencial usuaria del beneficio para personas con menor capacidad de pago que acceda a dicho beneficio.
<i>Indígenas</i>	Número de estrategias de inclusión realizadas
<i>Negra y afrocolombiana</i>	Porcentaje de la población afro que sea caracterizada como vulnerable y potencial usuaria del beneficio para personas con menor capacidad de pago con acceso a dicho beneficio.
<i>Palenquera</i>	Porcentaje de la población Palenquera que sea caracterizada como vulnerable y potencial usuaria del beneficio para personas con menor capacidad de pago con acceso a dicho beneficio.
<i>Raizal</i>	Número de estrategias de reducción del gasto para la población raizal implementadas

Fuente: Matriz PIAA meta 6 – SDP, 2023

Logros.

- Desde mediados de 2020 hasta inicio de 2022 se realizó la consultoría *“Diseño de la estrategia técnica, financiera, jurídica e institucional para reducir las barreras de asequibilidad para acceder al sistema integrado de transporte público con el fin de avanzar hacia la inclusión social y productiva de la población vulnerable de Bogotá”* con las siguientes conclusiones:
 - La necesidad de contar con bases de datos certificadas de las poblaciones vulnerables.
 - La inclusión de población en desventaja sistemática al beneficio para personas con menor capacidad de pago.

- Para modificar el decreto se propone un método combinado de focalización, que en este caso sería el SISBEN IV (para capacidad de pago) y la conformación de listados censales para los criterios categóricos.
- La inclusión de grupos poblacionales de forma categórica, así como la oficialización de sus listados, es posible dependiendo de si es consistente con la regulación para cada uno de los casos.
- La población beneficiaria por listados censales recibirá el mismo valor del beneficio que la población beneficiaria del incentivo "personas con menor capacidad de pago - apoyo ciudadano".
- Indica que los listados censales que podrían ser beneficiarios se adoptarán mediante resolución.
- Se expidió el Decreto 004 de 2023 y la Resolución 81469 de 2023, las cuales definen cuales listados censales de las comunidades étnicas son potenciales beneficiarios del incentivo tarifario para personas con menor capacidad de pago y reglamenta las fechas y procedimiento para la entrada o permanencia de los beneficiarios del incentivo tarifario.
- De acuerdo con los listados censales del Ministerio de Interior, 14.581 indígenas son potenciales beneficiarios de este incentivo tarifario.
- Se concertó un (1) producto en el plan de acción de la Política pública del Pueblo Rrom. Específicamente se negoció la realización de un documento de evaluación técnica y financiera de soporte para la inclusión del Pueblo Gitano en el beneficio tarifario diferencial para personas con menor capacidad de pago del SITP, sujeto a disponibilidad financiera.

Dificultades.

- Se requieren listados censales certificados de los pueblos y comunidades étnicas, lo cual no es una función misional de la SDM. El Ministerio del Interior determinó que únicamente los pueblos indígenas y pueblo Rrom tienen listados censales certificados, enviando el listado de los pueblos indígenas en Bogotá, por lo tanto, solo fue posible darle el beneficio tarifario a este grupo étnico.
- Disponibilidad presupuestal dado que no se cuenta en concreto con el número de potenciales beneficiarios de manera certificada.

Retos o alertas.

- Es necesario trabajar con las entidades competentes en la búsqueda de estos listados censales, que permita identificar las necesidades de fuentes de financiación para acciones afirmativas relacionadas con beneficios tarifarios a estas poblaciones.

Pasos por seguir.

- El PDD define para el Sector Movilidad la meta trazadora N°23 *"Reducir el gasto en transporte público de los hogares de mayor vulnerabilidad económica, con enfoque poblacional diferencial y de género, para que represente el 15% de sus ingresos"* para el año 2024, por lo cual se requiere continuar con el proyecto.
- Revisar la implementación de incentivos considerando la normatividad establecida para este tema, en el marco de la Resolución 12333 de 2012 expedida por el MinTransporte *"Por la cual se fijan los criterios que deberán observar las autoridades territoriales para la fijación de tarifas diferenciales, segmentadas o subsidiadas en los Sistemas Masivos, Integrados o Estratégicos de Transporte de Pasajeros."*

3.3.7. Anuario de Siniestralidad.

Descripción y estado.

El Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá es un documento que contiene los principales indicadores de seguridad vial en Bogotá, mediante el análisis de datos capturados de forma permanente a través del Convenio con la Policía de Tránsito. Esta entidad, registra la información de los siniestros viales a través del Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT), la cual es codificada en el Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito (SIGAT), y también se cuenta con el apoyo en datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

Una vez terminado el primer semestre de cada año se inicia con el análisis y procesamiento de los datos de siniestralidad vial del año inmediatamente anterior.

Logros.

- El anuario de siniestralidad vial del año 2022 fue lanzado en la semana de Seguridad Vial el 4 de octubre de 2023, los documentos publicados se pueden consultar en el OMB.
- Se ha logrado identificar y mejorar la captura de los datos, ya que en cada uno de los años se pueden presentar casos muy puntuales o se identifican nuevas variables que deben ser incluidas para el análisis de los diferentes indicadores. Estas mejoras posibilitan que la información presentada sea más detallada y precisa para los próximos años.

Dificultades.

- La captura de información, porque en la actualidad el Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT) se diligencia de manera manual, lo que dificulta el cargue y visualización de dicha información en las bases de datos.
- Contar un IPAT físico limita la actualización oportuna del mismo, ya que no se pueden incluir nuevas características necesarias según los cambios que se vayan presentando en los diferentes actores y está sujeto a la resolución expedida por el MinTransporte.

Retos o alertas.

- Contar con datos validados y seguir con la mejora de los procesamientos para que su publicación se realice antes de finalizar el primer semestre de cada año.
- Solicitar al MinTransporte la actualización del IPAT al método de captura, que facilite el cargue de información de manera eficiente.

Pasos por seguir.

- Continuar con la mejora del procesamiento de los datos, incluyendo nuevas gráficas, análisis y mejorando lo que se presenta actualmente.

3.3.8. Modelación.

Descripción y estado.

La evaluación temprana mediante ejercicios de modelación en proyectos de tránsito y transporte da mayor claridad acerca de la realidad de la Movilidad, es decir, permite contar con un diagnóstico acerca de cómo evoluciona en el tiempo (proyección) y cómo se comporta ante los cambios de infraestructura y operación (evaluación de alternativas), por lo que se trata de una herramienta de apoyo de los tomadores de decisiones a partir de una base de información sólida.

Mediante software especializados 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.

Debido a la complejidad de los análisis y el manejo de software especializado, actualmente la SDM cuenta con un equipo profesional multidisciplinario altamente cualificado en técnicas de modelación teóricamente sólidas, con implementaciones computacionales eficientes (software y equipos), que permiten liderar los temas de Modelación en el Sector Movilidad.

Lo anterior, ha permitido mediante pronósticos de demanda y evaluaciones de oferta, priorizar los proyectos de transporte que necesita Bogotá y la Región en los próximos años, incluidos dentro de los instrumentos de planeación Decreto 555 (POT Bogotá reverdece) y Decreto 497 de 2023 (PMSS). Adicionalmente, hacer evaluaciones de capacidad y niveles de servicio en etapa de estudios y diseños para proyectos de infraestructura como el Estudio de Tránsito BRT Calle 13, generar lineamientos de configuración de planes de desvíos por la construcción de proyectos estratégicos (Corredor verde Carrera 7, PLMB, entre otros) y evaluación de alternativas de medidas de mitigación a puntos críticos de congestión en la Ciudad.

Logros.

- Estimaciones de demanda y priorización de proyectos para el Programa Integral de Movilidad de la Región Bogotá Cundinamarca (PIMRC) CONPES 4034 de 2021.
- Estimaciones de demanda, priorización de proyectos para el Decreto 555 (POT Bogotá reverdece).
- Estimaciones de demanda, priorización de proyectos para el Decreto 497 de 2023 (PMSS), definición de metas en términos de tiempos de viaje, partición modal y acceso a oportunidades.
- Evaluación de alternativas de tecnología (prefactibilidad) y evaluación de puntos críticos en los escenarios de operación (factibilidad) para el Corredor verde Carrera 7.
- Análisis beneficio costo proyecto BRT Calle 13, cumplimiento de requisitos de cofinanciación CONPES 4104.
- En concertación con el equipo técnico de TMSA y de la EMB se proyectó la demanda y flota del SITP a 10 años para el Marco Fiscal de Mediano Plazo.
- Con la Empresa Férrea Regional (EFR) se ha hecho acompañamiento y revisión a los productos de cofinanciación del Regiotram del Norte ante la Nación.
- Con el equipo técnico de IDU se ha desarrollado el análisis de beneficio costo del intercambiador de la Calle 80, los análisis de demanda y tránsito para el Proyecto BRT de Calle 13 entre Carrera 50 y límite del Distrito, las prefactibilidades de la Avenida Bolivia, Gonzalo Ariza y Cortijo.
- Con la Empresa de Renovación Urbana (RENOBO) y con la SDP se ha desarrollado el análisis estratégico de las Actuaciones Estratégicas Ciudadela Educativa y del Cuidado, Aeropuerto, Engativá, Calle 72, 20 de Julio y Zona Industrial, con el fin de estimar las necesidades de infraestructura de Transporte.

- Se analizó la parte de preferencias declaradas de la Encuesta de Movilidad, apoyando la revisión de la toma de información y metodología de análisis y modelación. Se definieron tres (3) modelos, el modelo de elección de modo, modelo de cambio de horario y modelo de elección de ruta, se ha definido el diseño experimental, tamaño muestral, instrumentos de toma de información, logística de campo y cronograma de trabajo.
- Se estimó el impacto ambiental de suspender temporalmente la medida de Pico y Placa Solidaria por alerta ambiental. Se evaluó el impacto en la red vial del sector de la Calle 76, entre Carrera 7 y Av. Caracas a partir de las nuevas medidas asociadas al proyecto con la implementación del carril preferencial sobre la calle 76. Estudio Berkeley, Metodología ajustada del modelo de elección modal de la entidad, incorporando ajuste por Pico y Placa Solidario.
- Revisión del componente de modelación en la etapa de estudios y diseños del Regiotram Occidente, y Regiotram Norte, PLMB, Corredor Verde Carrera 7, Proyecto de APP IP *“El Dorado Máximo Desarrollo – IP EDMAX”*, Plan Parcial Calle 26, Plan Parcial Calle 24, Plan Parcial Tres Quebradas, Estudio de Transito Construcción de la vía Suba - Cota, Av. Sirena, Estudio de Tránsito en etapa de factibilidad de la extensión de la Primera Línea del Metro de Bogotá, Ciclo Alameda Medio Milenio y consultoría para el desarrollo del modelo de elección modal para evaluar las medidas de gestión de demanda de vehículos particulares, estructuración técnica de la Red de Cicloinfraestructura del Regiotram de Occidente y los Municipios.
- Se realizó la actualización de la herramienta (network dataset) para la realización de rutas en bicicleta, con el fin de lograr su implementación en análisis de afectaciones e incorporaciones de cicloinfraestructura nueva o existente.
- Mediante modelos microscópicos se evaluaron los impactos de movilidad en las áreas de influencia de proyectos, como Barrios Vitales San Carlos, San Blas y Bosa, Ciclo infraestructuras de la carrera 50, calle 75, barrio Galán carrera 56, calle 66a, carrera 28, calle 17, carrera 36, y carrera 7 por calle 92, Proyecto Bloomberg ciclo infraestructura en Kennedy Carrera 79, evaluación de contraflujo de la Avenida Américas, Contraflujo Avenida Suba, Contraflujo Avenida Ciudad de Cali, evaluación de pasos a desnivel sobre el corredor de la Calle 13, evaluación de zonas amarillas en el parque Colina, calle 49 y transversal 100 A, evaluación en la recuperación de espacio público en la plazoleta en el barrio San Pedro mediante Urbanismo Táctico, entre otros.

Dificultades.

- Poca disponibilidad de licencias del software de modelación Vissim, lo cual implica reorganización de cronogramas para cumplir los plazos establecidos en cada proyecto y las tomas de información primaria (volumenes vehiculares).

Retos o alertas.

- 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.
- Al interior del equipo se realiza transferencia de conocimiento y revisión de bibliografía, sin embargo, es necesario gestionar capacitaciones con expertos externos, para hacer más eficientes los procesos.
- 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).
- Incorporar fuentes alternas de información que alimenten y actualicen de manera más rápida y eficiente (datos de telefonía celular para la estimación de matrices Origen Destino, cámaras de conteo para volúmenes y sensores de GPS o de piso para velocidades y tiempos de viaje del parque automotor).

- Estandarizar los procesos de modelación de las distintas entidades y generar lineamientos claros para consultores externos que presenten análisis de modelación ante la SDM.

Pasos por seguir

- Gestionar la instalación del módulo “Bosch” en el software de modelación Vissim, para adicionar la evaluación de emisiones de gases en los análisis mediante simulaciones.
- Revisar bibliografía y plantear ejercicios prácticos en análisis de conflictos, a través de la herramienta SSAM de Vissim.
- Terminar el artículo de evaluación de accesibilidad a oportunidades de empleo, educación y salud para infraestructuras de transporte, que tiene como meta la publicación en una revista especializada.
- Generar y publicar la guía de construcción o revisión de modelos de tránsito y transporte, que permita estandarizar los procesos de modelación y generar lineamientos para consultores externos que desarrollen dichos análisis.

3.3.9. Centro de datos y programación.

3.3.9.1. Centro de datos.

Descripción y estado.

El proyecto Centro de Datos es una solución centralizada que se diseñó para permitir a los usuarios⁴ consultar e interactuar con reportes y datos de movilidad de manera eficiente. Este aplicativo es esencial para analizar patrones de tráfico, eficiencia de medidas implementadas y datos de uso de la infraestructura de transporte.

Se ha estructurado principalmente en tres componentes: el Frontend de usuario, las Bases de datos, y un conjunto de recursos destinados para la analítica de Big Data, la automatización de los procesos ETL y el desarrollo y despliegue de modelos de Machine Learning. Todos estos recursos se encuentran provisionados en la nube de Azure, lo que garantiza escalabilidad, rendimiento y seguridad.

El Frontend es la interfaz principal con la que interactúan los usuarios. Esta interfaz ofrece visualizaciones de datos y reportes (algunos en tiempo real), y habilita a los usuarios para realizar consultas personalizadas y obtener información específica.

Logros.

- Durante el último año se realizó la migración del grupo de recursos a la nueva suscripción de Azure que adquirió la SDM y se realizó un proceso de reingeniería sobre la arquitectura, por lo que actualmente se maneja una estrategia de microservicios.
- Se lograron avances significativos en el desarrollo de APIs, para compartir e intercambiar datos de Waze y de validaciones de SITP.
- Incorporación de tableros para el reporte de análisis de congestión desarrollado en Dash-Python, que permite consulta de datos en tiempo real y está soportado en software libre.

⁴ funcionarios de la SDM y personas externas que requieren acceso a cierta información específica, que mediante acuerdo de confidencialidad o características propias de los datos no se perfilan como datos abiertos, en período de prueba para ser integrados con el Observatorio de Movilidad

- Automatización del reporte de indicadores estratégicos de seguimiento a jornadas especiales de movilidad, como fines de semana con puente festivo, festividades decembrinas, Semana Santa y Día Sin Carro y Sin Moto.
- Disponibilización de la información de tomas de información de volúmenes en campo por medio del contrato de monitoreo, georreferenciada y de fácil comprensión y descarga.
- Acceso a información relevante para la movilidad: datos de peajes aledaños a la ciudad (provenientes de la ANI), datos del convenio de interoperabilidad con TMSA.
- Acceso a datos del SBC por medio de APis.
- Acceso al repositorio de información Repox-Mi movilidad.

Dificultades.

- Grandes volúmenes de información, fuentes de datos y necesidad de análisis de los mismos, en un equipo multidisciplinario que debe atender necesidades de datos de toda índole, que limitan el aprovechamiento del capital humano.

Retos o alertas.

- Integración del Centro de Datos con LDAP (Protocolo Ligero de Acceso a Directorios) de la entidad para facilitar el acceso de los funcionarios.
- Incorporación de los estudios de tránsito anteriores al 2021 para completar la base de conocimiento de este componente.
- Automatización de reportes de información que agilicen la consulta de datos y reduzcan el tiempo y las limitaciones para el acceso a la información.
- Aprovechamiento y análisis de información disponible.
- Acceso en tiempo real a fuentes de información complementaria de gran relevancia para la movilidad de la ciudad, por ejemplo, acceso a datos del Sistema de Semáforos Inteligentes en tiempo real.
- Integración de reporte de datos e indicadores de movilidad en el ChatBot *Lucía* de Mi Movilidad y ChatBot *Chatito*.
- Alta atención en la integración del centro de datos en el entorno del Sistema Inteligente de Tránsito y Transporte como uno de los servicios priorizados, con enfoque al traspaso de la información a nivel nacional en entorno DATEX I y II.

Pasos por seguir.

- Avanzar en el desarrollo de otras API para facilitar la interoperabilidad y el intercambio de datos con otras entidades y partes interesadas.
- Creación de nuevos tableros que faciliten el acceso a información relevante para el funcionamiento de la entidad y el sector de movilidad.
- Divulgación de la funcionalidad del sitio entre los funcionarios de la SDM para masificar su aprovechamiento.
- Integración de reporte de datos e indicadores de movilidad en el ChatBot *Lucía*.
- Creación de un reporteador de datos e indicadores que facilite el acceso a la información disponible.

3.3.9.2. Videoanalítica.

Descripción y estado.

La videoanalítica aplicada al cálculo de velocidades de vehículos y al conteo vehicular y de peatones es una herramienta valiosa para la gestión del tráfico, la seguridad vial y la planificación urbana. Estas capacidades permiten recopilar datos precisos sobre el flujo de vehículos en las diferentes vías de la ciudad. Durante el último año la SDM se ha interesado en aprovechar la videoanalítica para estos fines.

Con la video analítica se puede determinar la velocidad de los vehículos analizando su movimiento a lo largo de un área analizada. La videoanalítica también puede contar el número de vehículos o peatones que pasan por una determinada área. Esto es útil para evaluar la demanda de tráfico, optimizar las señales de tráfico, realizar estudios de tráfico y evaluar el impacto de eventos en el flujo vehicular.

Logros.

- Se desarrolló un algoritmo propio usando software libre (python usando las librerías YOLOv3, YOLOv5, YOLOv7 y YOLO NAS).
- Se realizó un etiquetado de imágenes (> 50 mil imágenes) para poder categorizar y realizar la segmentación de las imágenes y mediante otro algoritmo se automatizó la extracción de fotogramas que han agilizado el proceso de etiquetado, lo que mejora de manera significativa la eficiencia en el proceso.
- Se realizó el entrenamiento del modelo de acuerdo al etiquetado.
- Se ha avanzado en pruebas de modelo entrenado con videos propios y feedback de los resultados.
- Se cuenta con optimización de tracking con librerías adicionales como SORT (incluye filtros Kalman), configuración y selección de zona de interés para optimizar el conteo.
- Ya se tienen los primeros videos para conformar línea base de volúmenes vehiculares en día típico, fin de semana y día de ciclovía de 2023, posteriormente se procesarán en batch para que los datos resultantes se puedan usar en comparaciones con datos de años posteriores.

Dificultades.

- A la fecha las cámaras del Centro de Gestión del Tránsito permiten tomar información en puntos fijos, se debe evolucionar a cámaras móviles para tomas de información en otros puntos de la ciudad.
- Uso de drones para tomas de información en puntos complejos de movilidad como rotondas.

Retos o alertas.

- Minimizar los márgenes de error en cada una de las categorías de clasificación definidas.

Pasos por seguir.

- Implementar la arquitectura definitiva del sistema de videoanalítica en ambiente de producción.
- Explorar otras opciones para mejorar los resultados del cálculo de velocidades, por ejemplo, un método basado en el cambio de brillo en cada píxel de las imágenes.
- implementación de normas RILSA para tomas de información para estudios de tránsito y transporte.

3.3.9.3. Analítica de datos.

Descripción y estado.

La SDM avanza en la analítica de datos a través del desarrollo de propuestas innovadoras y proyectos que permiten transformar los datos en información de valor para la toma de decisiones al interior de la entidad.

Logros.

- En el 2022 la SDM participó en el programa Data Science For All (DS4A) del Ministerio de las Tecnologías y la Información (MINTIC) y Correlation One, bajo el rol de facilitador de conjuntos de datos e información, que permitieron desarrollar algoritmos de código abierto para: análisis de sentimiento con base en reacciones a publicaciones en twitter, algoritmo base para asignación óptima de turnos para asignación óptima de atención de incidentes en vía, automatización de zonas de mayor siniestralidad para priorización de operativos de prevención de seguridad vial.
- Desarrollo de la medida 80-20, que consiste en identificar los tramos viales de la ciudad que se encuentran en un estado 80-20 o más críticos, el estado 80-20 indica aquellos tramos que están recorriendo el 20% de su longitud en el 80% del tiempo estimado en recorrer la totalidad del tramo.
- Propuesta de proyecto de generación de un indicador de congestión a partir de los datos de atascos de WAZE y que actualmente se encuentra en desarrollo dentro del grupo de analítica y automatización de la DIM.
- Se avanza en la estimación y análisis de tiempos de viaje en SITP a partir de las matrices origen destino, utilizando como fuente de datos la EM2019, con el fin de encontrar aquellas zonas en donde la duración del viaje entre ellas es mayor al tiempo promedio, y la priorización de controles para prevención de accidentes de motociclistas.
- Análisis espacial para predicción de eventos de seguridad vial en Bogotá.

Dificultades.

- Dificultades para acceso a información complementaria en tiempo real.
- Personal que pueda dedicarse completamente a la innovación e investigación de fenómenos relacionados con la movilidad.
- Personal técnico especializado en temas de análisis de datos e investigación.

Retos o alertas.

- Soporte técnico para adecuado almacenamiento de grandes volúmenes de información, que faciliten la consulta de datos y el procesamiento y almacenamiento de los mismos.
- Garantizar la gobernanza de los datos y la calidad de la información en los repositorios de información de la entidad.
- Incrementar y mantener el personal técnico capacitado para el desarrollo de proyectos de investigación asociados con movilidad.
- Incrementar fuentes de datos complementarias sobre movilidad.
- Mantener espacios de intercambio de conocimiento y buenas prácticas en análisis de datos, aprovechamiento de la información, big data e innovación, tales como la Mesa Técnica de Big Data e Innovación que lidera actualmente la SDM junto con entidades del sector, y el evento anual Movi-innova.

Pasos por seguir.

- Se propone continuar el desarrollo de APIs y otras herramientas como Dashboard que le permitan a diferentes partes interesadas, internas y externas, el acceso a datos e información susceptible de ser aprovechada y explotada en proyectos e iniciativas que puedan contribuir en la generación de estrategias para mejorar la movilidad en la ciudad.
- Incrementar la disponibilidad de datos abiertos.
- Mejorar las herramientas de gestión de datos actuales y articularlas con las necesidades de la operación del tráfico de la ciudad, en tiempo real.
- Continuar explorando la información que se obtiene a través de fuentes alternas de información, para complementar los datos que se obtienen de manera periódica a partir de encuestas en la ciudad y la región.

3.3.9.4. Convenio de interoperabilidad e intercambio de datos y cooperaciones

Descripción y estado.

El uso de fuentes alternas de información para medir cómo nos movemos, de forma complementaria a la encuesta de movilidad, permitirá hacer seguimiento a las políticas públicas y proyectos implementados en la ciudad, para mejorar la movilidad, lo cual es fundamental, y debe estar acompañado del mejor aprovechamiento de información a través de aprovechamiento propio y el apoyo de grupos académicos mediante convenios que lo permitan.

En el año 2021 se suscribió el convenio SDM-2021-2499 / TMSA CONV1231-21 entre la SDM y TMSA, con el objeto de *“Aunar esfuerzos técnicos, administrativos y operativos para lograr un adecuado intercambio de datos e información interoperable entre la SDM– SDM y TRANSMILENIO S.A.”*, con un plazo inicial de 18 meses.

En agosto de 2023 se prorrogó el convenio por 12 meses dado que los datos generados por los diversos componentes del sistema de transporte de la ciudad, bajo la administración de TMSA, desempeñan un papel crucial al proporcionar insumos fundamentales para las actividades que desarrolla la SDM, enfocadas en la formulación de políticas y la ejecución de proyectos e iniciativas relacionadas con el tránsito y el transporte. De igual manera, los datos producidos por la SDM representan valiosos activos que contribuyen significativamente a mejorar y optimizar la prestación del sistema de transporte por parte de TMSA.

Logros.

- Cálculo de velocidades a partir de las posiciones de los buses del componente Zonal del SITP.
- Consulta de las demandas desagregadas por paraderos, estaciones y portales, por validaciones y agregadas cada 15 minutos.
- Consulta de flota en operación, intervalos de paso, tiempo de viaje.
- Tablero de datos con información de velocidades para el centro de datos y OMB, con actualización automática desde base de datos.

Dificultades.

- La comunicación entre entidades con alguna frecuencia no suele ser fluida, los enlaces cambian, generando reprocesos.
- correo electrónico entre entidades públicas, la consecución de los mismos depende de los tiempos de respuesta de los responsables y está limitada por el tamaño de los conjuntos de datos solicitados. La solución más eficaz para superar esta limitación, es que el acceso a los datos se realice de manera

interoperable, con el propósito de que las entidades puedan acceder a las diferentes fuentes de manera directa y sin intermediación.

Retos o alertas.

- Mantener a lo largo del tiempo los convenios suscritos, mediante prórrogas o renovaciones sin interrumpir el intercambio de datos.
- Incrementar fuentes de información de datos de movilidad a través de interoperabilidad con otras entidades de interés.
- Centralizar datos de la RMBC de forma organizada y estructurada en repositorios de información.

Pasos por seguir.

- Continuar con la buena ejecución del convenio que actualmente se encuentra vigente, realizando periódicamente los comités técnicos.
- Establecer nuevos convenios de intercambio de información, con entidades como ANI, TTSA, Ministerio de Transporte, fuentes de datos de la Región Metropolitana.

3.4. Movilidad Sostenible

3.4.1. Estaciones de recarga de vehículos eléctricos

Descripción y estado.

En la Política Pública de Movilidad de Cero y Bajas emisiones y en el PMSS se define la hoja de ruta para generar soluciones para la recarga de vehículos eléctricos en dos frentes de trabajo: cargadores de acceso público (estaciones de servicio, centros comerciales, estacionamiento en vía y fuera de vía, establecimiento de comercio, entre otros) y cargadores de uso privado (hogares, oficinas, patios de carga privados).

Logros.

- Se expidió la Resolución 208 de 2021 del DADEP, por medio de la cual se creó la actividad de recarga de vehículos eléctricos en el marco del aprovechamiento económico del espacio público regulado por el Decreto Distrital 493 de 2023. Adicionalmente, la SDM expidió la Resolución 149772 de 2023, por medio de la cual se reglamentó el protocolo de la actividad de recarga de vehículos eléctricos.
- En los artículos 212 y 213 del Decreto Distrital 555 de 2021, se incluyeron varios lineamientos en relación con la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en el marco de las disposiciones del POT.
- En la actualización del Manual del Espacio Público, expedido por medio del Decreto Distrital 263 de 2023, se incluyeron las estaciones de recarga de vehículos eléctricos como parte del mobiliario urbano de la ciudad, facilitando su instalación en el espacio público.
- El 27 de junio de 2023 se suscribió el contrato interadministrativo 2023-2687 entre la SDM y la ODT (La Rolita), con el objeto de *“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”*. El 15 de agosto de 2023 se firmó el acta de inicio del contrato, con una duración de 192 meses y el alcance consiste en instalar 15 cargadores rápidos en 6 bienes de uso público del Distrito que actualmente son administrados por el DADEP.

Dificultades.

- En lo que respecta a cargadores de uso privado, las personas manifiestan dificultades en propiedad horizontal para instalar cargadores en sus hogares. A pesar que el artículo 10 de la Ley 1964 de 2019 ordena al Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, junto con las autoridades de planeación territoriales, reglamentar los lineamientos técnicos necesarios para garantizar que los nuevos edificios de uso residencial y comercial cuenten con una acometida de electricidad para carga o el repostaje de vehículos eléctricos.
- No se ha expedido una reglamentación adicional a la de los artículos 212 y 213 del POT y no se ha implementado un mecanismo de verificación que permita evidenciar si las constructoras están dando cumplimiento a lo definido por la ley. La SDM consultó en varias oportunidades a la SDP y al Ministerio de Vivienda sobre esta disposición de la ley, sin recibir respuesta a la fecha.

Retos o alertas.

- La instalación de los 15 cargadores se tiene prevista en 2 fases: 10 cargadores en 4 predios (Alhambra, Calle 97, Modelia y Nicolás de Federman) que se espera inicien operación el 28 de diciembre de 2023. Para cumplir con esta meta hay que continuar con los trámites, permisos y obras en los 4 predios lo cual ha presentado dificultades en la articulación con los actores del proyecto: Rolita, Enel, TTSA, DADEP, SDA. Los 5 cargadores restantes se tienen previstos para iniciar operación el 23 de abril de 2024 en los predios de San Andresito 38 y Terminal Salitre.
- Inconformidades por parte de la comunidad cercana a algunas de las ubicaciones de las estaciones. Para lo cual el contratista está implementando un plan de gestión social.

Pasos por seguir.

- Supervisar la ejecución del contrato 2023-2687 y continuar con el cronograma de ejecución planteado por el contratista.
- Una vez iniciada la operación total de las estaciones de carga, se deberá supervisar la adecuada operación, analizar los datos indicadores de operación y evaluar posibilidades de expansión o generación de nuevos contratos.
- Se debe articular con DADEP y TTSA los cambios que surgen a partir de la expedición del Decreto Distrital 493 del 26 de octubre de 2023, por medio del cual se cambian los lineamientos de la administración y aprovechamiento económico del espacio público. Se deberá actualizar el protocolo de la actividad de recarga de vehículos eléctricos adoptado por medio de la Resolución 149772 del 23 de junio de 2023 expedida por la SDM.
- Se debe realizar modificación contractual para cambiar el RUPI del predio ubicado en San Andresito de la 38.

3.4.2. Zonas Urbanas por un Mejor Aire – ZUMA

Descripción y estado.

El proyecto de Zonas Urbanas por un Mejor Aire - ZUMA, liderado por la SDM y SDA, con el apoyo de la SDP, tiene por objetivo general concentrar acciones intersectoriales para mejorar progresivamente la calidad del aire de la zona urbana del Distrito Capital a través de la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos y la disminución del riesgo en salud por la exposición a éstos.

ZUMA es un proyecto enmarcado en el artículo 120 del Decreto 555 del 2021 - POT, el cual busca ser un punto de partida para la consolidación de la gobernanza ambiental por el aire. En este sentido, el proyecto tiene la ambición de ser un instrumento de territorialización y articulación interinstitucional para el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire establecidos por la OMS. Para lo cual se plantean tres etapas o clasificaciones de las ZUMA: i. Zonas de Reducción de Emisiones (ZRE), ii. Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), y iii Zonas de Ultra Bajas Emisiones (ZUBE).

Logros.

- Desde el 2021 se avanza en mesas de trabajo interinstitucionales, en las cuales se definió la metodología de priorización, mediante análisis multicriterio espacial, que incluye parámetros ambientales, socioeconómicos y de factibilidad técnica de ambiente y movilidad. Como resultado de esta metodología, se priorizó la ZUMA Bosa Apogeo.
- En la actualidad se cuenta con una caracterización de movilidad social y ambiental, a partir de información primaria y secundaria que se ha recogido en territorio como la realización de encuestas e, inclusive, aforos vehiculares (con los cuales se consolidó un modelo de microsimulación que servirá como insumo para la toma de decisiones en territorio).
- Participación de cuatro cooperaciones durante el 2023. Como productos de estas consultorías se ha logrado diseñar el sistema de monitoreo ambiental, realizar un estudio de prefactibilidad de acciones para la primera ZUMA priorizada, estrategia de comunicaciones y una encuesta representativa para identificar los mensajes claves del proyecto y oportunidades de vinculación con la ciudadanía.
- Paralelo al ejercicio técnico, durante el 2022 y 2023 se trabajó en la construcción, revisión y proceso de agenda regulatoria del proyecto de decreto y documentos legales para reglamentar la ZUMA y declarar la primera ZUMA priorizada; ZUMA Bosa Apogeo. Actualmente, el proyecto normativo se encuentra en una nueva fase de revisión por parte de la SDM y SDP, y se busca continuar con el proceso para su publicación en la plataforma LegalBog y así surtir el proceso de radicación en la SJD y concluir con la firma de la Alcaldesa Mayor de Bogotá.
- Se adopta el Decreto 492 de 2023 *“Por medio del cual se reglamenta el artículo 120 del Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con las Zonas Urbanas por un Mejor Aire (ZUMA) en Bogotá, D.C. y se declara la ZUMA Bosa-Apogeo, y se dictan otras disposiciones.”*

Dificultades.

- Manejo de expectativas con la ciudadanía y otras entidades debido a retrasos presentados en agenda regulatoria y ha repercutido en la toma de decisiones. Previa a la firma del decreto se han adelantado acciones de lanzamiento y socialización del proyecto y con la firma del mismo se va a intensificar las labores de trabajo en campo y oficina de acuerdo con lo estipulado en el marco regulatorio.
- El 7 de noviembre de 2023, se realiza la primera socialización del Decreto 492 de 2023 con la comunidad de los barrios que componen la ZUMA.

Retos o alertas.

- Acogida del proyecto por parte de la ciudadanía.
- Se busca evitar que el proyecto se politice y que se intensifique la validación y aceptación del mismo desde su motivación y justificación.
- Tiempos de ejecución de actividades en el marco de empalmes administrativos.

Pasos por seguir.

- Se realizó el lanzamiento del proyecto el 21 de septiembre de 2023.
- Asimismo, se plantean las primeras acciones que se deben realizar durante el primer año de la ZUMA priorizada en el marco de la etapa de Zona de Reducción de Emisiones.
- Sumado a lo anterior, se ha planteado un cronograma de ampliación del proyecto ZUMA, el cual prevé la declaración de una ZUMA nueva cada tres años, lo que implica el desarrollo de todas las labores previas de declaración en cuanto a selección de la zona, caracterización y generación del proceso de ambientación y primeros pasos.

3.4.3. Flota Escolar de Cero Emisiones

Descripción y estado.

El origen de abordar este segmento de transporte nace de la etapa de diagnóstico de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones - PCBE, donde se visibilizó la importancia de poner en la mesa la electrificación de otras flotas vehiculares de la ciudad, las cuales generan externalidades negativas como es la contaminación y el cambio climático.

Con base en lo anterior, la SDM se postuló a la convocatoria abierta del Gap Fund bajo el título *"Previabilidad del ascenso tecnológico de la flota escolar para la ciudad de Bogotá"*, de la cual salió favorecida en el mes de enero del 2022. Esta consultoría inició su ejecución en septiembre de 2022 y finalizó en abril de 2023. El alcance de esta consultoría fue conceptualizar un proyecto piloto y opciones de escalabilidad para la electrificación de la flota escolar de Bogotá, tanto para colegios públicos como privados.

Teniendo en cuenta los resultados obtenidos y la necesidad de recolectar más información de interés para impulsar el ascenso tecnológico de esta flota, los cooperantes internacionales del Gap Fund mostraron su interés en dar continuidad al trabajo realizado, permitiendo así generar una segunda fase, compuesta por dos consultorías denominadas: (i) Electrificación de la flota escolar en Bogotá - Colombia y (ii) Diseño e implementación de una estrategia de comunicación para visibilizar los beneficios de la movilidad escolar eléctrica en Bogotá D.C. y su RMBC. El pasado 29 de noviembre se dio inicio al kick-off de la consultoría de comunicaciones y se espera dejar firmado los documentos de contratación para la consultoría técnica en lo restante del 2023.

Logros.

- Bogotá es la primera ciudad en recibir una segunda fase de cooperación técnica en el marco del City Climate Finance GAP Fund.
- Inclusión dentro del plan de acción de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones, el resultado 1.8. *Aumento de la proporción de niños, niñas y jóvenes beneficiarios del Programa de Movilidad Escolar de la SED que son transportados en vehículos de cero y bajas emisiones*, el cual es liderado por la SED.

Dificultades

- Acceso a la información sobre la operación de las rutas que prestan servicio de transporte escolar en las instituciones educativas privadas.

- El mercado aún no cuenta con una oferta significativa de vehículos de cero emisiones para la prestación de esta modalidad de servicio.
- Los buses son empleados para la prestación de otros servicios en el segmento empresarial y turístico y su regulación está en cabeza del MinTransporte.

Retos o alertas.

- Teniendo en cuenta los intereses y limitaciones de ciertos actores al interior del Distrito por implementar este proyecto, como es la ODT y la SDE, se recomienda manejar las expectativas del proyecto considerando las barreras comerciales, operacionales, económicas y jurídicas existentes. Por lo anterior, se sugiere mantener una constante comunicación interinstitucional para conocer avances y limitaciones en la implementación del proyecto.

Pasos por seguir.

- Desarrollar la segunda fase del proyecto de cooperación del GAP FUND, a través de la GIZ, para avanzar en las mediciones ambientales y de salud en rutas escolares, así como la evaluación de factibilidad para la implementación de esta tecnología en el sector.
- Identificar actores del sector privado, a través de la estrategia de comunicaciones, que tenga la facilidad de implementar buses escolares eléctricos en el corto y mediano plazo.

3.4.4. Movilidad (Gestión del riesgo, red vial vital)

Descripción y estado.

El Plan Distrital de Gestión del Riesgo de Desastres y del Cambio Climático para Bogotá 2018-2030 - PDGR-CC, fue aprobado por el Consejo Distrital para la Gestión de Riesgos y Cambio Climático mediante Acuerdo 001 del 09 de noviembre de 2018 y adoptado mediante Decreto Distrital 837 de 2018. Desde este instrumento se orientan los componentes y programas de cambio climático y gestión de riesgos para los próximos planes de desarrollo, así como la priorización de las inversiones del FONDIGER y de las instituciones que conforman el Sistema Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático - SDGRD-CC. Además, constituye el mecanismo para el seguimiento y evaluación de las estrategias y programas de reducción de riesgos y adaptación al cambio climático que se implementarán en el territorio urbano y rural de Bogotá D.C.

Cumpliendo con lo dispuesto en el Decreto 172 de 2014, la SDM participa en las siguientes instancias: i. Mesa para el Conocimiento y Reducción del Riesgo (Liderada por IDIGER); ii. Mesa para el Manejo de Emergencias y Desastres (Liderada por IDIGER); y, iii. Mesa para la Mitigación y Adaptación frente al Cambio Climático (Liderada por SDA).

Logros.

- En la Mesa de Conocimiento y Reducción se creó el reglamento de dicha instancia en conjunto con todas las entidades que la conforman. Se reportaron las líneas y metas indicativas del PDGD-CC. Se está revisando y ajustando al Plan Distrital de Gestión del Riesgo de Desastres y Cambio Climático.
- En la Mesa de Manejo de Emergencias se elaboraron en conjunto con las áreas involucradas de la SDM, los planes de emergencia por temporada de lluvias, planes éxodo y retorno, planes de contingencia por temporadas especiales (semana santa y decembrina), se formuló la Estrategia Institucional de Respuesta - EIR para la SDM, la cual se encuentra aprobada y firmada por todas las áreas involucradas de la SDM. Se

actualizó la RVV /<https://simur.gov.co/sites/simur.gov.co/files/2022-08-12/biblioteca/20220812-1446-dtsredvialvital.pdf> con el ESTUDIO DIM-T-002-2022, que forma parte de todo el sistema de movilidad para las situaciones de emergencia, calamidad y/o desastre de Bogotá D.C.

Dificultades.

- La recopilación de información con los diferentes actores es compleja y ocasiona retrasos en el desarrollo de los productos.
- Falta de herramientas jurídicas que den lineamientos, para la apropiación de recursos en los temas de capacitación de emergencias externas a todo el personal involucrado en la respuesta a las situaciones de emergencia, calamidad y/o desastre.

Retos o alertas.

- Determinar técnicamente y económicamente la necesidad de apropiar recursos para el robustecimiento por parte de los responsables de mantener la Red Vial Vital.

Pasos por seguir.

- Realizar trabajo interinstitucional para la implementación de la Red Vial Vital.
- Adoptar bajo resolución la Estrategia Institucional de Respuesta.

3.5. Movilidad Segura.

3.5.1. Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV).

Descripción y estado.

Seguimiento a la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) de las empresas de transporte público y privado que impactan la movilidad en Bogotá, conforme los lineamientos establecidos a nivel nacional y distrital.

Logros.

- Consolidación del tablero de indicadores y unificación de criterios.
- En el marco de la Semana de la Seguridad vial de los años 2022 y 2023, se revisaron un total de 129 PESV postulados en apoyo a la Red de Seguridad Vial, distribuidos así: 56 PESV en la vigencia 2022 y 73 PESV en la vigencia 2023
- Se obtuvieron 58 CEAs con beneficio de pico y placa (20 CEAs en el 2022 y 38 CEAs en el 2023, con corte a **septiembre**), en cumplimiento normativo del PESV⁵ y se realizaron un total de 107 seguimientos mediante visitas para el periodo acumulado del 30 de agosto de 2022 al 30 de **septiembre** de 2023, Articulación entre SED, TMSA, SDS y SDM, reactivación de los Planes de Movilidad Escolar (PME) gracias a las acciones implementadas en la mesa de movilidad escolar⁶.

⁵ Ibíd.

⁶ Decreto distrital 594 de 30 de diciembre de 2015.

- Seguimiento a la implementación del PESV a través de 61 visitas a organizaciones de transporte de pasajeros⁷ habilitadas en Bogotá entre el 1 de enero y el 31 de julio de 2023. En 2023 se han realizado 8 seguimientos mediante visitas del PESV a organizaciones de Transporte Público Individual y 23 seguimientos mediante visitas del PESV a organizaciones de transporte de pasajeros masivo.

Dificultades.

- El 21 de julio de 2023 finalizó el periodo de transición de la nueva metodología del PESV⁸ y, a la fecha, muchas organizaciones aún se encuentran realizando la actualización a la nueva metodología, lo cual retrasa los procesos que se venían adelantando en cuanto verificación e implementación de las organizaciones.
- El seguimiento a organizaciones de taxis tiene un nivel de cumplimiento bajo frente al PESV.
- Articulación entre SED y SDM para reactivación de los PME, en la Mesa de Movilidad Escolar⁹.

Retos o alertas.

- Articulación con Ministerio de Trabajo, Superintendencia de Transporte, ANSV y los organismos de tránsito para unificar criterios y herramientas de seguimiento para la verificación del PESV cada una en el marco de sus competencias.

Pasos por seguir.

- Continuar con mesas de trabajo interinstitucionales con Ministerio de Trabajo, Superintendencia de Transporte, ANSV y los Organismos de Tránsito para lograr afinar el control y seguimiento, unificando criterios para que las organizaciones en dos o tres años logren realmente disminuir sus siniestros viales en el marco de su operación.

3.6. Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible.

3.6.1. Barrios vitales

Descripción y estado.

La estrategia Barrios Vitales hace parte de una ciudad de proximidad en donde las personas puedan encontrar espacios públicos, no solo para movilizarse sino, para permanecer al interior de sus barrios, y lograr una mejor calidad ambiental y una movilidad segura y activa. Esta propuesta busca revitalizar la actividad peatonal y de otros modos de transporte no motorizados al interior de los barrios a través de un diagnóstico del territorio y un ejercicio de participación ciudadana.

El diseño de cada barrio responde al diagnóstico y dinámicas propias de cada sector, para esto se plantean 3 fases: 1. Planeación y diseño, 2. Urbanismo táctico y 3. Obra civil. Las dos primeras como alcance de la SDM y la última en

⁷ Transporte masivo incluye SITP y de Transporte Público Individual - taxis

⁸ Resolución 40595 de 12 de julio de 2022

⁹ Decreto Distrital 594 de 30 de diciembre de 2015 obras

articulación con otras entidades como IDU y SDH. Barrio Vitales hace parte de las estrategias del sistema de movilidad del POT (Art. 118), donde se determinó implementar un total de 33 Barrios Vitales a 2035.

Entre 2022 y 2023 se priorizó la implementación de 5 Barrios Vitales en fase de urbanismo táctico: San Felipe (Barrios Unidos), El Porvenir (Bosa), Las Cruces-San Bernardo (Santa Fé), San Carlos (Tunjuelito) y 20 de julio-San Blas (San Cristóbal).

Logros.

- Implementación en fase de urbanismo táctico del Barrio Vital San Felipe (febrero de 2022).
- Desarrollo de pilotos en los 5 Barrios Vitales.
- Articulación con la UMV para la priorización del arreglo de la malla vial a través de parcheo-bacheo de 80 tramos viales en los Barrios Vitales: El Porvenir, San Carlos, Las Cruces-San Bernardo y 20 de julio-San Blas.
- Inicio de implementación en fase de urbanismo táctico de los barrios El Porvenir y San Carlos (junio y julio 2023)
- Cooperación por parte del World Bank, a través de los recursos del Gap Fund, en 5 consultorías: 1. Modelo de gestión para la implementación de los barrios, 2. Diseños de prefactibilidad de la obra civil del Barrio Vital San Felipe, 3. Definición y cálculo de indicadores para la medición de impacto ambiental de los Barrios Vitales, 4. Lineamientos de diseño para la obra civil del Barrio Vital San Carlos, y 5. Diseños conceptuales de tres Supermanzanas del Cuidado en sus componentes de espacio público y movilidad.

Dificultades.

- Resistencia al cambio y adaptación por parte de la comunidad.
- Falta de participación de las entidades involucradas en la gestión de las actividades complementarias de la estrategia, en el marco de los planes de acción barrial.
- Demoras en la gestión de permisos para ejecución de obras de señalización y urbanismo táctico, en el marco de la definición de sectores patrimoniales con Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP).

Retos o alertas.

- Institucionalización y fortalecimiento presupuestal del proyecto Barrios Vitales y articulación con entidades distritales para implementación de acciones de acuerdo a sus competencias.

Pasos por seguir.

- Continuar con la implementación de la estrategia en los barrios seleccionados para dar cumplimiento a la meta de la Alcaldía.
- Definir a través de un documento los siguientes barrios a implementar, de acuerdo con la meta del POT y los lineamientos que describen el proceso de implementación.

3.6.2. Áreas de Integración Multimodal (AIM) y Proyectos de Renovación Urbana (PRUMS).

Descripción y estado.

Las AIM hacen parte de la infraestructura de soporte de la red de transporte público de pasajeros establecida en el artículo 161 del POT. Son ámbitos de gestión que permiten la integración de diferentes modos y la

articulación de los sistemas de transporte del Distrito, en el marco de estrategias de desarrollo orientado al transporte sostenible, aplicando captura de valor, con diseños que permitan la accesibilidad universal, mezcla de usos y servicios conexos para generar vitalidad urbana, dinámicas de proximidad y aportar a la consolidación del sistema del cuidado y servicios sociales.

Por su parte, los PRUMS son aquellos que se desarrollan en torno a los componentes del espacio público para la movilidad y las redes de transporte, buscan mejorar las condiciones urbanísticas y aprovechar las oportunidades generadas por la construcción y entrada en operación de los sistemas de transporte urbano. En el desarrollo de estos, se deben aplicar criterios de desarrollo orientados al transporte sostenible -DOT- para mejorar las condiciones urbanísticas en la escala de proximidad.

La delimitación de las AIMs, establecida en el POT, es indicativa y se podrá precisar o proponer nuevas AIM de acuerdo a la necesidad y su implementación se realizará preferiblemente con PRUMS o con el instrumento que determine el POT, de acuerdo a lo que se establezca en el acto administrativo de reglamentación de los mismos en proceso por la SDP.

Logros.

- Se avanza en la estructuración del decreto *“Por medio del cual se definen aspectos para concretar la formulación de actuaciones estratégicas, la delimitación Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible-PRUMS, la adopción y ejecución de estos instrumentos, las acciones de los operadores urbanos públicos en la coordinación de su formulación, estructuración y ejecución y se dictan otras disposiciones”*, lo cual permitirá el desarrollo de PRUMS y AIMs en el marco de lo establecido en el POT.

Dificultades.

- Durante el 2022 se avanzó en la estructuración del acto administrativo para la delimitación de los PRUMS desde las entidades del Sector Movilidad, particularmente desde EMB, TMSA y la TTSA, con la coordinación de la SDM. No obstante, a diciembre de 2022 desde SDP y SDM se estableció que no es necesario esta delimitación y que quedaría sujeta a la definición de los operadores urbanos establecidos en el POT y en las reglamentaciones a cargo de la SDP.

Retos o alertas.

- Definición de las condiciones y determinantes para la delimitación e implementación específica de los PRUMS, especialmente en las AIM asociadas a la Primera y Segunda Línea de Metro y los corredores de Regiotram, con el propósito de garantizar la captura de valor efectiva y el desarrollo urbanístico alrededor de la infraestructura de transporte que se encuentra en implementación.

Pasos por seguir.

Avanzar en la reglamentación de la delimitación de los PRUMS que permitan garantizar el desarrollo efectivo de las AIM y el área de influencia de los corredores de transporte y su infraestructura asociada.

3.7. Gestión de la movilidad.

3.7.1. Pico & Placa (general, regional, solidario).

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

Descripción y estado.

El Decreto Distrital 003 de 2023 “*Por medio del cual se dictan disposiciones para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos automotores de servicio particular dentro del perímetro urbano de Bogotá y se dictan otras disposiciones*”, reglamenta la medida de restricción de lunes a viernes hábiles y en los días de retorno de puentes festivos en Bogotá según el día y el último dígito de la placa. Actualmente la restricción aplica de dos formas:

- Durante los días hábiles de la semana se aplica en el perímetro urbano de la ciudad desde las 6:00 y hasta las 21:00 horas según el último dígito de la placa, en donde en los días pares se restringe la circulación de los vehículos cuyo último dígito de la placa termina en: 1, 2, 3, 4 y 5 y en los días impares se restringe la circulación de los vehículos cuyo último dígito de la placa termine en: 6, 7, 8, 9 y 0.
- En los días de retorno de puente festivo la restricción aplica en los corredores de ingreso a la ciudad y entre las 12:00 y las 16:00 horas la restricción es para los vehículos cuyo último dígito del número de placa sea impar y entre las 16:00 y las 20:00 horas la restricción es para los vehículos cuyo último dígito del número de placa sea par, incluido el número cero (0).

Logros.

- A finales de 2022 se efectuó un análisis sobre el estado de la medida de restricción a la circulación de vehículos automotores particulares y el impacto de la distribución de dígitos que se había establecido desde hace más de una década en la ciudad y la excepción por movilidad compartida, esta última implementada desde septiembre del 2020.
- Las conclusiones de este análisis se encuentran en el estudio técnico que soportó la expedición del Decreto Distrital 003 de 2023 STPRI-ET-005-2022¹⁰ denominado “*Estudio Técnico De Evaluación E Implementación De Ajustes En Medidas De Movilidad Para Vehículos Particulares En La Ciudad De Bogotá*”, mediante el cual se efectuó la rotación en la distribución de dígitos restringidos frente al esquema que venía funcionando desde el año 2012, buscando una distribución más equitativa en los dígitos restringidos en días pares e impares y se contempló que dicha distribución de dígitos podía ser modificada por la SDM a partir del seguimiento y los estudios técnicos que se lo justifiquen.
- Dentro del seguimiento realizado para evaluar la efectividad de esta medida, al 31 de octubre de 2023 se reporta un aumento del 6,1% en la velocidad promedio en los catorce corredores principales (pasando de 23,3 a 24,7 km/h), con un incremento del 5,7% en el pico de la mañana (de 22,7 a 24,0 Km/H), respecto al mismo periodo en el año 2022. En términos de demanda del SITP, se tiene un incremento del 9,5% en las validaciones realizadas por usuarios del sistema (+12,8 % en componente troncal y +6,5 % en componente zonal).
- Reducción aproximada del 7,4% en los volúmenes vehiculares reportados por sensores snaps, lo cual ha implicado una reducción en emisiones de 598,8 ton de CO₂, 1,52 ton de PM_{2.5} y 2,03 ton de PM₁₀,

¹⁰ Disponible para consulta pública en: <https://www.simur.gov.co/sites/www.simur.gov.co/files/2023-01-05/biblioteca/20230105-1916-221229dtsrotacionpyp.pdf>

entre otros polutantes asociados a fuentes móviles. Se resalta que estos indicadores han mejorado a pesar de que se registra un aumento del 96% en la longitud de malla vial en obras de infraestructura y de servicios de alta complejidad.

Dificultades.

- Resistencia por parte de la ciudadanía mediante tutelas, derechos de petición y solicitud de mesas con la Administración Distrital. Ha sido objeto de control político a través del Concejo de la ciudad a través de proposiciones y también ha sido utilizado por los candidatos a la Alcaldía de Bogotá para tener visibilidad en medios de comunicación.

Retos o alertas.

- Es una estrategia que, dada su naturaleza y objetivo, presenta la oportunidad para irse replanteando de una medida de restricción temporal a la circulación a una medida de cobro por circulación, por lo que es importante su articulación con la estrategia de cobros por externalidades.

Pasos por seguir.

- Continuar el seguimiento a la medida a través de los indicadores de movilidad en la ciudad.
- Buscar aplicar nuevas rotaciones a los dígitos restringidos por la medida.
- Continuar la articulación de la medida de restricción con la estrategia de cobros por externalidades en donde actualmente se cuenta con la medida de Pico y Placa Solidario.

3.7.1.2. Pico y Placa Regional

Descripción y estado.

La medida se estableció desde enero de 2022, a través del Decreto Distrital 002 del 7 de enero de 2022. El primer puente en aplicarse fue el de Reyes (10 de enero de 2022). Las placas terminadas en número par pueden ingresar y transitar por los 9 corredores viales definidos entre las 12:00 m. y las 4:00 p.m., y las placas impares de 4:00 p.m. a 8:00 p.m. Antes del mediodía y después de las 8:00 p.m., los vehículos ingresan sin restricción.

Los 9 corredores de ingreso a Bogotá donde operará el pico y placa son:

- Autopista Norte: desde el peaje Andes hasta el portal norte del Sistema TransMilenio, en sentido norte – sur
- Autopista Sur: desde el límite municipal de Soacha hasta la avenida Boyacá, en sentido sur – norte
- Avenida Centenario (calle 13): desde el río Bogotá hasta la avenida ciudad de Cali (avenida carrera 86), en sentido occidente – oriente
- Calle 80: desde el puente de guadua hasta el portal 80 del Sistema TransMilenio, en sentido occidente – oriente
- Carrera 7: desde la calle 245 hasta la calle 183, en sentido norte – sur
- Avenida Boyacá - vía al Llano: desde el túnel Argelino Durán Quintero hasta la antigua vía al Llano, en sentido sur – norte
- Vía Suba - Cota: desde el río Bogotá hasta la avenida calle 170, en sentido norte – sur
- Vía La Calera: desde el peaje Patios hasta la avenida carrera 7, en sentido oriente – occidente
- Vía a Choachí: desde la vía a Monserrate hasta la avenida circunvalar, en sentido oriente – occidente

Con la distribución del ingreso vehicular a la ciudad en franjas horarias, divididas de acuerdo con el último dígito numérico de la placa, se permite que la infraestructura vial de los accesos a Bogotá atienda de mejor manera el retorno de puentes festivos, ya que menos vehículos ingresan de manera simultánea a la ciudad.

Logros .

- La congestión vehicular se ha reducido en un 24%, en los corredores de entrada a la ciudad, en la franja de 12:00 m. a las 8:00 p.m., comparando los tiempos de viaje de los festivos desde junio del 2023 hasta la fecha respecto a domingos típicos, en los cuales no se cuenta con la medida¹¹.
- La aplicación de la medida de pico y placa regional ha mejorado el ingreso de los viajeros, con velocidades promedio de 28,6 km/h en los nueve ingresos a la ciudad. Antes de la medida la velocidad promedio era 23,3 km/h. Esto representa un aumento del 22,7 %.
- El corredor que más se ha beneficiado con la medida es el acceso por la Autopista Norte, donde las velocidades promedio pasaron de 21,7 km/h a 38,1 km/h, presentando un aumento cercano al 76 %. El corredor que menos ha presentado aumento en la velocidad es el de la Avenida Boyacá - Vía al Llano, su velocidad promedio sin la medida era de 29,2 km/h y con la medida es de 30.2 km/h, presentando un aumento de 3%. Cabe resaltar que este corredor es uno de los que presenta las velocidades más altas con y sin medida.
- La velocidad media de ingreso a la ciudad los días de retorno y durante el pico y placa regional, presenta una mejora del 8.4%, pasando de velocidades promedio de 26,2 km/h durante el 2022 a 28,4 km/h durante el 2023¹².

Dificultades.

- Un grupo de conductores se estacionan en las bermas laterales antes de los accesos para esperar que sea su hora de ingreso, frente a este fenómeno, el equipo de la SDM dispone de ingenieros a lo largo de los corredores para dar seguimiento a las condiciones del tránsito, quienes realizan recorridos hasta los límites del Distrito para verificar y alertar de manera inmediata cualquier parqueo en vía. De ser el caso se solicita apoyo a través del CGT del grupo GOGEV, DITRA, SETRA o CACTT para mover los vehículos y despejar la vía.
- En el caso de la Autopista Norte inicialmente se realizó la gestión mediante la implementación del dispositivo de control de parqueo mediante conos. Posteriormente, la concesión construyó la cicloinfraestructura de carácter temporal entre las calles 245 y 191, paralela a la calzada, instalando bordillo no traspasable que ha permitido evitar el parqueo de vehículos al costado derecho de la calzada de entrada a la ciudad.
- Durante el 2022, se impusieron 13.254 comparendos notificados en vía. En lo corrido del 2023, van 17.209. La multa por infringir la medida de Pico y Placa Regional es de \$522.900.

¹¹ Datos de tiempos de viaje de Waze..

¹² Datos de comparación de domingos típicos en lo que no se cuenta con la medida del Pico y Placa Regional del 2023 (14 de mayo, 25 de junio, 9 de julio, 23 de julio y 30 de julio) con los festivos en los que estaba operando la medida del Pico Y Placa Regional del 2023 (14 de mayo, 12 de junio, 19 de junio, 3 de julio y 7 de agosto) durante la franja horaria de las 12:00 del mediodía a las 8:00 pm.

Retos y alertas.

- La medida aplica para todos los vehículos que transitan por estos corredores viales, por eso es importante que los residentes y visitantes de las zonas aledañas a los 9 corredores de ingreso reciban información con anterioridad para que programen sus viajes con suficiente tiempo.
- El horario del pico y placa regional funcionaba de manera articulada con el municipio de Soacha, sin embargo, mediante la implementación del Decreto 109 de 2022, el municipio vecino determinó ajustar los horarios de aplicación de la restricción de retorno de puentes festivos. Sin embargo, el Distrito está en constante comunicación con las autoridades de Soacha para coordinar las actividades que se realizan para gestionar la demanda durante los días de retorno de puentes festivos.

Pasos por seguir

- Se tiene contemplado implementar un sistema de fotodetección móvil para apoyar la medida, la SDM ha realizado pruebas para precisar detalles técnicos, con el fin de cumplir los requerimientos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial para que autorice su uso. Aún no hay una fecha establecida para que este tipo de dispositivos móviles puedan entrar en operación.
- Es necesario articular el funcionamiento de la medida con las administraciones de los municipios vecinos y en el marco de la ARM; de esto depende que los conductores tomen decisiones para sus viajes de retorno que redunden en el uso más eficiente de la infraestructura vial de la región durante las jornadas de retorno de puentes festivos.
- Se debe trabajar conjuntamente con la Policía Metropolitana para evitar situaciones que puedan poner en riesgo la integridad de las personas que ingresan a la ciudad, ya que se han reportado en ocasiones hurtos, en especial a las personas que se estacionan sobre las bermas ubicadas en las inmediaciones de los accesos a la ciudad.

3.7.1.3. Pico y Placa Solidario

Descripción y estado

El Permiso de Acceso a Áreas con Restricción Vehicular 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 SITP a través del FET.

La medida fue reglamentada inicialmente en el 2019, mediante el Decreto Distrital 749 de 2019 y la Resolución 478 de 2019 de la SDM, previo al inicio de la pandemia producida por el COVID-19, e implementada a finales de septiembre de 2020, posterior al levantamiento de la cuarentena obligatoria en Bogotá D.C., mediante la medida de restricción vehicular transitoria con el Decreto 208 de 2020 y la Resolución SDM 256 de 2020 hasta la fecha, cumpliendo así 2 años y 11 meses de operación.

La primera fase de la medida duró 11 meses y consistió en la posibilidad de adquirir un permiso por 6 meses con un precio fijo establecido y la presentación de una actividad de compensación social desagregada en función del tipo de persona que accediera a la medida; así las empresas debían presentar y aprobar el *Plan Integral de*

Movilidad Sostenible ante la SDM y las personas naturales participar en la entrega de 15 kg de material reciclable, esto se logró mediante un convenio interadministrativo con la UAESP a través de centros de acopio designados para la certificación del cumplimiento de la actividad; de igual manera, debido a la emergencia económica generada a raíz de la pandemia, se contó con otra alternativa de compensación social donando el 10% del valor total del permiso al Sistema Distrital Bogotá Solidaria destinado a atender a la familias más vulnerable afectadas a causa del COVID-19. El incumplimiento de la actividad de compensación social generaba la suspensión indefinida del permiso hasta que no se cumpliera con este requisito del trámite.

Con base en las experiencias aprendidas durante la Fase I y en la necesidad de agregar nuevas variables al cobro, se hicieron ajustes en la política tarifaria y en la modificación del trámite. Con el despliegue de la Fase II de la medida se amplió la oferta de permisos ofreciendo la posibilidad de adquirir permisos para periodos de un mes y un día. De igual manera, se implementó 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

- Desde su implementación y con corte a 3 de diciembre de 2023, el recaudo de la medida en pesos colombianos ha sido de: \$6.140.746.400, \$26.217.389.300, \$218.991.492.066 y \$381.314.364.446 para el 2020, 2021, 2022 y 2023 respectivamente. Se ha identificado que los incrementos significativos se han dado principalmente con la implementación de las nuevas políticas de movilidad: extensión del horario de restricción en el 2022 y rotación de placas y eliminación del programa *Movilidad Compartida* en el 2023.
- En relación con el número de vehículos que acceden a la medida y circulan por la ciudad, se presenta el indicador de número promedio de permisos activos efectivos por día, que ha tenido un comportamiento ascendente, en especial después de los cambios efectuados en la política de restricción vehicular a inicios del 2022 y el 2023, hoy en día esta cifra asciende a 33.000 vehículos al día.
- Finalmente, frente al número de nuevos vehículos registrados por mes con la implementación de la fase II, durante el 2021 se evidenció un incremento de vehículos nuevos registrándose en la medida manejando en promedio 5.000 vehículos al mes, esto ascendió con la extensión del horario de restricción vehicular a alrededor de 25.000/mes en el 2022 y con la rotación de placas y eliminación del programa *Movilidad Compartida* a 36.300/mes en el 2023 Desde su implementación, 513.716 vehículos se han registrado a la media de excepción.

Dificultades

- Para el desarrollo y operación de la plataforma, la SDM contó con el apoyo de ETB como aliado tecnológico para el desarrollo de la página del '*Pico y Placa Solidario*' mediante un modelo de servicio "Web As a Service", de manera que ETB brindara el servicio para la operación de la medida siendo propietario de la página. Durante los primeros meses de operación se identificaron diferentes procesos en el sistema que dificultaron la prestación del servicio, sin embargo, estos fueron superados con el apoyo de las áreas funcionales y técnicas de la SDM y el equipo técnico de ETB.

- Durante el proceso de registro en la plataforma, en especial en los horarios de mayor demanda, de 5:00 AM a 10:00 AM y de 7:00 PM a 10:00 PM, lo que termina afectando el proceso de registro para la ciudadanía. Con el fin de superar esta dificultad, se han realizado incrementos en el número de servidores dispuestos para la página.

Retos o alertas:

- Actualmente se está trabajando en la migración de la página en el proyecto de traslado de servicios de la SDM FÉNIX con Microsoft Azure. Con esto se busca mejorar la calidad del trámite. Al trasladar la página a un servidor en la nube, la escalabilidad se podrá realizar con mayor facilidad en función del incremento en la demanda de consultas garantizando así una navegabilidad en la página más fluida y no estará sujeta a la actual infraestructura de servidores de ETB. El desarrollo de la página será modular de manera que permita escalabilidad vertical y horizontal del sistema. De igual manera, los costos en desarrollos que se adelanten serán propiedad de la SDM mitigando riesgos de indisponibilidad en el servicio por administración del mismo por terceros.

Pasos por seguir:

- El pico y placa solidario es el punto de partida del proyecto de cobros por externalidades y se avanza en la estructuración de la siguiente fase para esta medida, con el objetivo de continuar gradualmente en la implementación de cobros asociados a las externalidades generadas por el uso de vehículos automotores en la ciudad.

3.7.2. Día sin carro y sin moto.

Descripción y estado

El Día sin carro y sin moto se celebra en Bogotá debido a una consulta popular realizada en el año 2000, donde los habitantes de la ciudad votaron “sí” por la realización de una jornada. 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 los ciudadanos.

En el año 2022 se realizó la jornada del Día sin carro y sin moto el jueves 22 de septiembre en el marco del Día Mundial Sin Auto, donde además se contó con la articulación de diferentes entidades a nivel distrital, así como la participación de los municipios de Chía y Mosquera. En el año 2023 la jornada se realizó el jueves 2 de febrero y el 21 de septiembre de 2023.

Logros

Para la jornada realizada el 22 de septiembre de 2022, algunos de los logros fueron:

- Implementación de 107,63 Km de ciclovía con el IDRD, complementarios a los 598 Km existentes de ciclorrutas en la ciudad.

- Articulación en la medida con los municipios de Chía y Mosquera, a través de un acto administrativo propio de cada municipio para realizar la jornada para la restricción en la circulación de carros y de motos en su jurisdicción.
- Articulación de operativos en los corredores de entrada y salida de Bogotá con Grupo Guía, Agentes de Tránsito de Policía y Agentes Civiles, así como grúas en corredores de alto flujo vehicular.
- Ampliación en el horario de operación del Sistema TransMilenio (inicio a las 3:30 a.m. y cierre a la 1:00 a.m.) y realización de jornadas comunicativas y pedagógicas en estaciones.
- Apoyo de la UMV con atención en el mantenimiento de 17 ciclorrutas. El IDU realizó intervenciones en carriles BRT, malla vial arterial, ciclorrutas y vías arterias.
- Desarrollo de un tablero para el control de datos e indicadores en tiempo real, elaborado por la DIM.
- Publicación de resultados para consulta de la ciudadanía a través de los sitios web de la SDA y la SDM: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/31-10-2022/informe_dia_sin_carro.pdf

Para la jornada del 2 de febrero de 2023, estos fueron algunos de los Logros

- Implementación de 101,1 Km de ciclovía con el IDRD complementarios a las ciclorrutas existentes en la ciudad.
- Realización de operativos en vía a través de puntos de control ambiental, al transporte, a velocidad y área. Se contó con la participación de 150 Agentes de Tránsito y 250 Policías de Tránsito.
- Continuidad al manejo de indicadores de la jornada a través del tablero de control de datos con la unificación de la información respecto a días típicos y comparativos con el Día sin carro y sin moto de 2020.
- Publicación de resultados para consulta de la ciudadanía a través de los sitios web de la SDA y de la SDM: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/06-03-2023/informe_dia_sin_carro_20230306.pdf

Para la jornada del 21 de septiembre de 2023, estos fueron algunos de los Logros

- Implementación de 101,1 Km de ciclovía con el IDRD, complementarios a los 598 Km existentes de ciclorrutas en la ciudad.
- Articulación con el municipio de Chía para la implementación de la medida, a través de un acto administrativo propio del municipio para realizar la jornada para la restricción en la circulación de carros y de motos en su jurisdicción.
- Articulación de operativos en los corredores de entrada y salida de Bogotá con Grupo Guía, Agentes de Tránsito de Policía y Agentes Civiles, así como grúas en corredores de alto flujo vehicular.
- Articulación con SDSCJ para el reforzamiento de las medidas de seguridad en ciclorrutas durante la jornada. Así como la instalación de un punto pedagógico para la ciudadanía en violencias basadas en género.
- Horario habitual de operación del Sistema TransMilenio zonal y troncal (de 4:00 a.m. a 11:00 p.m.), TransMiCable (de 4:30 a.m. a 10:00 p.m.) y La Rolita (de 3:00 a.m. a 11:00 p.m.), junto con la realización de jornadas comunicativas y pedagógicas en estaciones.

Articulación con las terminales de transporte de Bogotá para la optimización de los despachos, así como la captación de datos para las entradas y salidas de pasajeros a la ciudad.

Dificultades

- Gestión de recursos para la realización de actividades de impacto social.
- Contar con 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.

Retos y alertas

- 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.

Pasos por seguir:

Para la realización de futuras jornadas del Día sin carro y sin moto se debe tener en cuenta:

- Identificación oportuna de riesgos para el desarrollo de la jornada.
- Articulación interinstitucional de entidades distritales para la realización de acciones de impacto durante la jornada.
- Actualización del acto administrativo que regula la medida.
- Diseño de una agenda de actividades culturales y de impacto social para la realización de la jornada.

3.7.3. Movilidad Compartida

Descripción y estado

La SDM ha explorado e identificado alternativas para promover el uso del vehículo compartido, entre las cuales se destacan: i. Identificación de incentivos y desincentivos que promueven el uso eficiente del vehículo particular; ii. Uso de tecnologías para la integración de potenciales viajes en vehículo compartido; iii. Disposición de infraestructura preferencial para vehículos con alta ocupación; y, iv. Generación de espacios con comunidades específicas para crear una cultura del vehículo compartido.

La excepción por alta ocupación, también conocida como el permiso de movilidad compartida, fue implementada mediante el Decreto Distrital 073 de 2021, que permitía que automóviles con una ocupación de tres (3) o más personas pudieran circular sin restricción durante los horarios de Pico y Placa. Su implementación inició en septiembre de 2020 y finalizó al terminar el año 2022.

Logros

- De acuerdo con cifras de la SDM, desde el 24 de septiembre de 2020 y hasta el 6 de enero de 2023, se registraron 11.396.386 permisos de movilidad compartida, con un promedio mensual de 207.154 vehículos registrados.
- Entre junio y noviembre de 2022, se realizó el piloto de carro compartido, donde empresas como Telefónica Movistar, Servientrega, Coca Cola FEMSA, la Pontificia Universidad Javeriana y entidades como Grupo Energía Bogotá y la propia SDM aunaron esfuerzos para involucrar a sus colaboradoras/es y estudiantes en la cultura de compartir el carro en sus viajes al trabajo y al estudio.
- Como resultado del piloto de carro compartido, se realizaron 1.382 viajes, con la participación de 2.260 usuarios registrados en 2 plataformas tecnológicas (iLiKKO y Try My Ride) que apoyaron al piloto. En total, se evitó que fueran emitidos 2.400 kilogramos de CO2 durante la ejecución del piloto.

- Se culminó la Consultoría “*Evaluar el Impacto de diferentes Medidas de Gestión en Bogotá*”, por parte de investigadores de la Universidad de California en Berkeley dentro de la Cooperación Técnica CO-T1566, desarrollada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y priorizada por la Agencia Presidencial de Cooperación Internacional de Colombia (APC).
- Adicionalmente, se realizó el “*Diagnóstico de Barreras y Facilitadores para la adopción del carro compartido en Bogotá*”, el cual desarrolló Sensata, en el marco de la Iniciativa TUMI (Transformative Urban Mobility Initiative). Como resultados de la consultoría, se caracterizó la población que potencialmente compartiría su vehículo, las barreras y los incentivos que generan mayor disposición a compartir el auto, así como ajustes normativos y requisitos tecnológicos para hacer que la integración de viajes sea más sencilla. Entre los entregables, se destaca el diseño de una estrategia comunicativa para la promoción de la movilidad compartida desde la SDM.

Dificultades

- El principal motivo para que las personas no compartan su vehículo es la asociación de la conducción con la seguridad y el confort particular. Algunas personas consideran que compartir su vehículo, especialmente con personas desconocidas, puede poner en riesgo su seguridad personal o deteriorar su automóvil.
- Dificultad para ejercer control sobre los viajes en vehículo compartido. Se requieren herramientas que permitan que las personas validen la ocupación vehicular, especialmente si se decide ofrecer incentivos para que las personas estén dispuestas a compartir su vehículo.
- En la normatividad distrital no se tienen propuestos incentivos económicos que motiven a las personas a compartir su vehículo. En la revisión de experiencias internacionales, se identificó que ciudades que han implementado políticas de movilidad compartida exitosas generalmente proponen incentivos como descuentos del combustible, permisos de uso de infraestructura exclusiva, entre otros.

Retos o alertas:

- Demostrar a la ciudadanía que compartir el vehículo, además de los beneficios en términos de mitigación de emisiones y reducción de la congestión, puede generar beneficios económicos para conductores y acompañantes (que preferiblemente, podrían ser conductores) y hacer que la movilidad sea más eficiente.

Pasos por seguir

- A través de la Red Muévete Mejor, se incluyó la movilidad compartida entre las estrategias para que las entidades públicas y privadas la incorporen en la implementación de sus Planes Integrales de Movilidad Sostenible (PIMS). Esta estrategia permite promover la movilidad compartida entre los integrantes de comunidades cerradas como entidades administrativas, empresas, colegios y universidades.
- En función de las alternativas de movilidad compartida que se deseen implementar en la ciudad, es necesario definir cuáles serían los ajustes normativos a nivel distrital y nacional que se requieren para hacerlas posibles, el presupuesto necesario para implementar herramientas de gestión y control, y la definición de las posibles fuentes de financiación para los incentivos que se decida ofrecer.
- Finalmente, es importante mantener activa la comunicación hacia las personas que poseen vehículo particular, de forma que puedan conocer los beneficios de la movilidad compartida.

3.7.4. Cobros por externalidades

Descripción y estado

Entendiendo la necesidad de renovación de medidas de gestión de la demanda y la importancia de que los usuarios del vehículo particular internalicen parte de los impactos negativos que generan en la sociedad como las externalidades de congestión causada, los impactos ambientales y la siniestralidad, se ha establecido la posibilidad de que quién quiera hacer uso del vehículo para circular sin restricción, pueda hacerlo compensando por el costo que implica su uso a la sociedad.

Esto se logra con el permiso de pico y placa solidario, el cual provee un permiso especial que, durante su vigencia, permite que los vehículos inscritos no estén sujetos a la restricción de circulación por pico y placa. A través de este permiso se proyecta continuar avanzando hacia un modelo de cobros que vaya incorporando cada vez más variables que permitan internalizar las externalidades negativas generadas por el uso de vehículos particulares en la ciudad.

Logros

- Dada la relación de este proyecto con el de pico y placa solidario, los ajustes realizados y los avances en cuanto a la implementación de esa medida son para contribuir al déficit del Fondo de Estabilización Tarifaria – FET del Sistema de Transporte Público de la ciudad.
- Por otra parte, en la vigencia 2023, se trabaja en la estructuración de las próximas fases del esquema para el cobro en la ciudad desde dos componentes: un componente asociado al ingreso, paso o circulación por una zona de alta congestión que tendrá un cobro diferenciado y adicional al permiso de pico y placa solidario que existe actualmente y un segundo componente asociado al cobro por distancia recorrida.
- La estructuración que se viene trabajando incluirá en sus resultados finales:
 - Aspectos técnicos asociados a la definición de una zona de aplicación de la medida diferencial, los sujetos de cobro, excepciones y la franja horaria de aplicación.
 - Aspectos tecnológicos y de control que permitirán definir los requerimientos de medición y control, así como de sistema de recaudo, el funcionamiento del sistema de monitoreo y reporte y los instrumentos en vía para su operación.
 - Desde el aspecto financiero, se definirá una tarificación y escenarios que permitan maximizar el bienestar social y mantener coherencia con el recaudo esperado por la medida, así como los supuestos macroeconómicos e indicadores junto con la sostenibilidad tarifaria de la medida.
 - Por parte de los aspectos legales, se deberá definir la viabilidad jurídica que permita su correcta implementación.

Dificultades

- Resolver el componente tecnológico, financiero y de control para la correcta aplicación de este tipo de medidas, ha implicado buscar apoyo experto que permita resolver las limitaciones encontradas en el equipo de la entidad.

Retos o alertas

- Completar los componentes de la estructuración para lograr tener una hoja de ruta clara, que permita incluir las variables de zona y distancia recorrida en el cobro. Especialmente, los componentes asociados a los desarrollos tecnológicos y de control de la medida.
- Lograr la articulación con las dependencias de la entidad, así como el apoyo externo recibido para avanzar en los componentes financiero, tecnológico y de control.

Pasos por seguir:

Avanzar gradualmente para implementar los cobros asociados a diferentes externalidades. Inicialmente se contempla establecer zonas asociadas a la congestión y que sea posible cobrar por distancia recorrida, sin embargo, más adelante se podrán definir zonas asociadas a externalidades ambientales, de siniestralidad u otras. Esto poniendo a disposición de la ciudadanía un mecanismo para el uso de vehículos automotores, retribuyendo el impacto de las condiciones negativas asociadas al uso de estos.

3.7.5. Zonas de Parqueo Pago.

Descripción y estado

El diseño e implementación de las políticas y estrategias para alcanzar los objetivos de desarrollo sostenible se han hecho necesarias para optimizar el uso del vehículo particular, y así aumentar el uso de la bicicleta y la caminata, como también el uso del transporte público, por lo que 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, ser un instrumento para administrar la demanda de transporte y ordenar el uso de la infraestructura en vía pública.

Así las cosas, la SDM, con fundamento en el Decreto Distrital 379 de 2021, autorizó a la TTSA 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.

Logros

A continuación, se destacan los principales logros en la implementación de las zonas de parqueo pago, con corte a 28 de diciembre de 2023:

- Después de 20 años de intentos fallidos, el proyecto se encuentra operando y estable a través de una operación pública en cabeza de la TTSA.
- Operación: 12 áreas de implementación a la fecha:

Tabla. 11. Fecha de inicio de operación.

AI	MES DE INICIO	INICIO PEDAGOGÍA	INICIO DE RECAUDO
AI01	nov-21	2/11/2021	22/11/2021
AI02	feb-22	28/02/2022	3/03/2022
AI03	may-22	3/05/2022	9/05/2022
AI04	may-22	17/05/2022	23/05/2022

AI	MES DE INICIO	INICIO PEDAGOGÍA	INICIO DE RECAUDO
AI05	nov-22	22/11/2022	22/11/2022
AI07	jul-22	23/07/2022	27/07/2022
AI08	ago-22	24/08/2022	26/08/2022
AI09	sep-22	26/09/2022	26/10/2022
AI10	sep-22	26/09/2022	26/10/2022
AI11	nov-22	26/11/2022	28/11/2023
AI12	jul-23	31/7/2023	17/08/2023
AI13	nov-22	18/11/2022	23/11/2022
AI14	nov-23	23/11/2023	27/11/2023

Fuente: Contrato 2021-2470 TTSA

- 7.603 cupos totales operando, de los cuales 6.642 son cupos con pago.
- 2,52 millones de usos.
- \$16.6 millones de recaudo por la operación (corte 26dic2023)
- 43.3 km de espacio público recuperado

Habilitación:

- Con corte al 27 de diciembre 2023, se han evaluado alrededor de 3.336 tramos viales, de los cuales se han habilitado al estacionamiento en vía 1.937, que representan un total de cupos estimados de 15.506. En la tabla que se relaciona a continuación se muestra el avance de habilitación por mes desde el año 2021 hasta la fecha.

Dificultades

- Se encuentran dificultades en la implementación del proyecto de estacionamientos por rechazo de la comunidad, en algunos sectores con alta demanda y potencialidad para el estacionamiento en vía y organización del espacio público, lo cual conlleva a mayor tiempo y recursos de gestión social para llegar con éxito a los sectores. Las principales inconformidades de las comunidades suelen incluir:
 - La limitación del proyecto al no tener en custodia los vehículos que hacen uso del espacio público de las ZPP
 - Las condiciones laborales de los facilitadores del proyecto
 - El estado de la malla vial previo a la implementación de los cajones
 - La diferencia entre las tarifas del estacionamiento en vía y del estacionamiento fuera de vía
 - El impacto percibido en las ventas del comercio, por el mayor costo de los viajes en vehículos privados

Adicionalmente, la presencia de vendedores en calzadas vehiculares ha generado mayores necesidades de gestión social dado que, aunque no suelen representar una queja de la comunidad, pueden ser sujetos de

gestión social que involucra a las Alcaldías Locales, al Instituto para la Economía Social y al Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público.

Retos o alertas:

- Revisar el posible impacto que podría tener en la ejecución del proyecto la implementación de los desvíos y, en general, de los Planes de Manejo de Tránsito de las grandes obras que impactarán, entre otras, a las localidades de SantaFé, Teusaquillo, Chapinero y Usaquén. Para esto, es necesario prever estrategias de mitigación, las cuales podrían incluir la reubicación temporal de las zonas de parqueo afectadas o, incluso, una compensación monetaria por los ingresos que se dejarían de percibir.
- Mejorar la coordinación en los procesos de gestión social de la TTSA, lo cual es un punto crítico en la implementación de las ZPP en algunos sectores de la ciudad.
- Revisar la viabilidad de establecer una mayor flexibilidad en la asignación de las tarifas del servicio de estacionamiento en vía, de manera que la TTSA tenga aún más herramientas para enfrentar el riesgo comercial. Para esta flexibilidad es posible tener en cuenta que, a pesar de la adecuada planeación del proyecto, pueden existir variables adicionales que influyen en el uso del servicio de estacionamiento en vía y, por lo tanto, en la percepción que los ciudadanos tienen de las tarifas. Algunas de estas variables han producido en los ciudadanos la necesidad de contar, incluso, con tarifas plenas para usuarios que, a pesar de reconocer la importancia de tener una alta rotación en el uso del espacio público, requieren usar el servicio por periodos largos de tiempo.
- Revisar permanentemente los costos del proyecto, buscando su optimización. Esto incluye la posibilidad de sustraer o modificar las zonas o cupos con baja demanda, así como incrementar la proporción de los ingresos operacionales que se perciben a través de recaudo digital y, de igual manera, incrementar los ingresos de segmentos viales que se encuentran en autogestión.
- Revisar permanentemente las oportunidades de incremento de ingresos por la vía de implementación de nuevas zonas, zonas itinerantes, acuerdos comerciales, etc.
- De manera general, es necesario revisar y monitorear los supuestos utilizados en el Modelo Financiero que, estando a cargo de la TTSA, fue utilizado tanto en la estructuración como en el cálculo de los aportes del proyecto al Fondo de Estabilización Tarifaria, los cuales fueron incluidos en el análisis del Marco Fiscal de Mediano Plazo.
- Incrementar la eficiencia en el control del estacionamiento indebido que se hace por fuera de los cajones de las Zonas de Parqueo Pago, el cual debe ser realizado por el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito o, en su defecto, por la Seccional de Tránsito de la Policía Metropolitana de Bogotá.
- Armonizar la operación del servicio de estacionamiento en vía con otras actividades de aprovechamiento económico del espacio público reguladas que hacen uso de las calzadas vehiculares, tales como el valet parking o la filmación de obras audiovisuales.
- Revisar la necesidad de hacer seguimiento al piloto de la señalización horizontal implementada en razón de la autorización otorgada por el MinTransporte.

Pasos por seguir:

- Iniciar la implementación de lo establecido en el PMSS y del Plan Maestro de Estacionamientos.
- Dar continuidad a la implementación y redensificación de las zonas de parqueo.
- Seguir realizando la supervisión, coordinación y acompañamiento a la TTSA en la implementación del proyecto, en los diferentes componentes como son habilitación, señalización, control, comunicaciones, gestión social, entre otros, con un enfoque de mejora continua.

3.7.6. Logística y Transporte de Carga

3.6.6.1. Restricciones de circulación y cargue y descargue para el transporte público de carga en Bogotá.

Descripción y estado

Producto de la consultoría para la regulación de carga, se expidió el Decreto Distrital 840 de diciembre de 2019. En los primeros meses de 2020 cuando entró en vigencia esta norma, los transportadores de carga manifestaron su inconformidad con las nuevas medidas y decidieron realizar diferentes protestas en la ciudad. La Administración por medio del establecimiento de canales de comunicación directos, mesas de trabajo y reuniones con los transportadores, desarrolló acuerdos que mitigaron el impacto de la norma en el desarrollo de las actividades comerciales y la labor diaria para el abastecimiento de mercancías en la ciudad.

De este modo, fue expedido el Decreto Distrital 077 de 2020, en el cual se establece la normativa vigente para la circulación y las actividades de cargue y descargue para vehículos de carga en la ciudad las cuales se describen de manera general a continuación:

1. Los vehículos de carga de placa pública y particular, así como las camionetas con carrocerías estacas, estibas, furgón y panel de año modelo superior a 20 años tienen restricción de circulación de lunes a viernes de 6:00 a 8:00 y de 17:00 a 20:00 horas. Adicionalmente estos mismos vehículos tienen restricción por pico y placa par e impar los días sábado entre las 5:00 y las 21:00 horas.
2. Los vehículos de carga con peso bruto máximo vehicular superior a 8500 kg tienen restricción en la zona centro oriental de la ciudad de lunes a viernes de 6:00 a 8:00 y de 17:00 a 20:00 horas.
3. En vías intermedias y locales se permite cargue y descargue de mercancías, en vehículos de máximo dos ejes, de las 8:00 a las 17:00 horas y entre las 20:00 y las 6:00 horas. En vías arterias se permite entre las 22:00 y las 6:00 con un adecuado dispositivo de señalización luminosa.

Logros

- Durante el primer semestre de 2023 se realizaron los análisis correspondientes a la modificación de circulación de maquinaria agrícola, industrial o de construcción, producto de la solicitud del sector de grúas, para que se permita su circulación durante el día. Actualmente se está trabajando en el concepto de la Oficina de Seguridad Vial.
- **Al 31 de diciembre de 2023** la ciudad cuenta con 169 zonas de cargue y descargue, con el fin de organizar la actividad y hacer uso eficiente del espacio público.

Dificultades

- Dada la cantidad de excepciones por el tipo de carga, no ha sido posible implementar el control por medio de dispositivos tecnológicos y es necesario ajustar las excepciones o implementar un sistema de inscripción de exceptuados para facilitar el control.

- El limitado número de operativos a programar hace que los vehículos que no cumplen la medida sea mayor, es necesario trabajar en la implementación de mayores controles en la ciudad.
- Dado que la medida de restricción se aplica en horas pico, se torna muy difícil realizar control sobre vías arterias principales.

Retos o alertas:

- Es necesario mantener la comunicación permanente con los gremios, empresas y transportadores de carga que operan en la ciudad, para escuchar sus problemáticas y plantear soluciones.
- Adelantar ajustes tecnológicos que faciliten el control de las medidas, como los que se vienen trabajando en proyectos de Smart Cities para la captura de información en tiempo real con el fin de determinar capacidad y rotación de zonas de carga.
- Los transportadores manifiestan su inconformidad porque no se ha implementado el Fondo de Carga ni el Programa de Autorregulación Ambiental.

Pasos por seguir:

- Es necesario acelerar la implementación del programa de Fondo de Carga y Autorregulación Ambiental.
- Implementar un sistema de detección de infractores automático, ajustando las excepciones a los vehículos de carga.

3.6.6.2. Beneficio Ambiental de Circulación para vehículos livianos

Descripción y estado

Mediante la expedición del Decreto Distrital 546 de 2021 se realizó la modificación del artículo 6 “Excepciones” del Decreto Distrital 840 de 2019, modificado por el artículo 3 del Decreto Distrital 077 de 2020.

Con este Decreto se reglamentó el beneficio de circulación a los días sábados para transportadores de carga liviana con una capacidad de carga menor o igual a 3.500 kg a gas natural, los cuales deben cumplir los requisitos establecidos por la SDA y SDM. Con esta medida, se busca otorgar la posibilidad de trabajar los días sábados sin restricción a los vehículos que se encuentren en excelentes condiciones y operen con gas natural.

Logros

- En articulación con la SDA se implementó el modelo de revisión en el Centro de Revisión Vehicular, para garantizar el perfecto estado de los vehículos que fueran sometidos a la inspección de manera voluntaria y gratuita.
- Con corte **al 31 de diciembre de 2023**, 48 vehículos se encuentran activos en SIMUR.

Dificultades

- Se han presentado dificultades técnicas con los equipos en el CRV y disponibilidad de los mismos.

Retos o alertas:

- Es necesario automatizar el proceso y evaluar la posibilidad de incluir otros vehículos y tipos de combustible.

Pasos por seguir:

- Articular junto con la SDA la implementación definitiva del programa de Autorregulación Ambiental, con el objeto de continuar con los incentivos de circulación para los vehículos menos contaminantes y que se encuentren en excelente estado de mantenimiento.

3.7.7. Fondo Distrital de Carga (FonCarga)

Descripción y estado

En el marco del artículo 32 de la Ley No. 2169/21, el cual estableció *“Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico de la carga urbana en Distrito Capital. Créese en el Distrito Capital el Fondo Distrital para la Promoción de Ascenso Tecnológico de volquetas y del parque automotor que preste el servicio de transporte de carga, y que cuente con el peso bruto vehicular igual o inferior a 10.5 toneladas.”*, se avanzó para su creación mediante el desarrollo del convenio interadministrativo entre la SDM y SDA. El cual finalizó en el mes de junio de 2023, y donde se adelantaron los productos para materializar la constitución de Foncarga.

Logros

- Se firmó el convenio interadministrativo No. 2022-1363 entre la SDM y SDA, con el objeto de *“Aunar esfuerzos, capacidades, experiencia, medios y recursos técnicos, humanos, jurídicos, financieros y administrativos para establecer las condiciones del proceso de selección que se pretende adelantar para la constitución del Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico del transporte de carga y su programa”*, lo cual permitió adelantar los documentos técnicos de trabajo y los documentos contractuales, bajo los parámetros y requisitos legales, necesarios para establecer las condiciones del proceso de selección que surjan para adelantar la constitución del Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico del transporte de carga.
- En 2022 y 2023 se logró el acompañamiento técnico de dos expertos externos para el tema legal y financiero, financiados directamente por el Banco Interamericano de Desarrollo para la revisión, contratación y ejecución del Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico de la carga urbana hasta diciembre de 2023, los cuales apoyaron la definición de lineamientos para la elaboración de los documentos contractuales del proceso liderado por la SDA para la contratación de la fiducia.
- En mayo de 2023 se expidió el Decreto Distrital No. 203 de 2023, por el cual se reglamenta el artículo 32 de Ley 2169 de 2021, cuyo objeto es *“Establecer lineamientos para la constitución, administración y funcionamiento del Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico de volquetas y del parque automotor que preste en el Distrito Capital, el servicio de transporte de carga urbana conforme con lo establecido en el artículo 32 de la Ley 2169 de 2021.”* En el artículo 3 del Decreto 203 se determinó que mediante *“(…) la celebración del contrato de fiducia mercantil, a través del cual se administren los recursos del Fondo, estará a cargo de la Secretaría Distrital de Ambiente o la entidad que haga sus veces.”*, por lo cual la SDA adelanta el desarrollo del proceso teniendo en cuenta los productos realizados en el convenio señalado.

Dificultades

- Dificultades en el proceso de coordinación interinstitucional para gestionar trámites internos de las entidades, lo que dificulta la articulación de las políticas y toma de decisiones en la planificación del proyecto, generando retrasos en la ejecución de los cronogramas.

Retos o alertas:

- En el último trimestre de 2023 se proyecta la contratación de la fiducia mercantil con recursos iniciales de la SDA. Por lo que la SDM deberá estar alerta con el proceso liderado por esa secretaría y evaluar la participación para el 2024.

Pasos por seguir

- Concretar la participación de la SDM en el FONCARGA, con los recursos establecidos en el presupuesto 2024, y de acuerdo al presupuesto definido en la Política de Cero y Bajas Emisiones.
- Apoyar la implementación de programas y proyectos que sean ejecutados con los recursos de la fiducia mercantil del FONCARGA, de manera conjunta con la SDA, con la población objetivo del sector transporte urbano de carga.

3.7.8. Valet Parking

Descripción y estado

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 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 552 de 2018 *“Por medio del cual se establece el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público (MRAEEP) en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”*.

La SDM, como entidad gestora de la malla vial y de dicha actividad, está encargada de definir los puntos y cantidad de cajones autorizados para entregar en operación a las empresas interesadas, a partir de la demanda y oferta del servicio, dando prelación al uso eficiente del espacio público y en línea con la política de medidas de gestión de la demanda que busca minimizar el favorecimiento de condiciones que promuevan el uso del vehículo particular.

Con base en lo anterior, desde julio de 2022 se expidió la Resolución 151742 de 2022 *“Por medio de la cual se adopta el Protocolo general para el aprovechamiento económico del espacio público de la actividad de valet parking en vía pública en modalidad de corto plazo”*. Para la vigencia 2023 se encuentra expedida y publicada la Circular Externa No. 13 del mismo año, en la que se precisan los segmentos viales autorizados en la ciudad para su operación y se presenta el análisis de la fórmula de retribución, así como las condiciones para solicitar permiso, los valores estimados por cajón y las acciones de control y seguimiento sobre la actividad por parte de las Entidades competentes.

Logros

- Durante el segundo semestre de 2022, se preaprobaron 34 cajones en la ciudad, de los cuales se realizó el pago de 21 cajones en las localidades de Chapinero y Usaquén por una temporalidad de tres (3) meses que corresponden a \$50.642.266 recaudados, de los cuales \$19.244.061 se han destinado para el Sector Movilidad.
- Para la vigencia 2023 y a partir de julio del mismo año, se preaprobaron 46 cajones en la ciudad y se ha realizado el pago de 22 cajones en las localidades de Usaquén, Chapinero y Teusaquillo por una temporalidad de tres (3) meses que corresponden a \$57.466.766, de los cuales \$21.837.371 serán destinados al sector movilidad a corte **28 de diciembre de 2023**.
- Conjuntamente, se ha trabajado en la socialización de las condiciones de la actividad con las alcaldías locales y se han adelantado cerca de veintiún (21) operativos conjuntos en las localidades de Chapinero y Usaquén, con una periodicidad quincenal durante el 2023 en conjunto con la subdirección de control de tránsito y transporte para garantizar una mejor organización en el control y acompañamiento de la actividad.

Dificultades

- Mantener un control más recurrente y eficiente sobre los operadores no autorizados, dado que el control del espacio público recae sobre la competencia de las Alcaldías Locales y la Policía Nacional y estas han manifestado que encuentran distintas dificultades para imponer comparendos y controlar el uso adecuado del espacio público.
- Operadores no autorizados siguen prestando el servicio sin pagar e indisponiendo a aquellos que sí lo han venido haciendo. Se han incluido en la normatividad los aspectos relacionados con el incumplimiento del Código de Policía para intentar adelantar la imposición de comparendos por parte de las Entidades correspondientes.
- Demoras y continuos reprocesos en el cumplimiento de los tiempos de subsanación por parte de los operadores, lo cual retrasa el proceso de revisión y autorización de prestación del servicio en aproximadamente dos (2) meses más de lo esperado. Se han generado espacios de trabajo virtual para mejorar la comunicación y evitar dificultades en la entrega de la documentación solicitada.
- Cambio de personal de apoyo desde el componente normativo para el acompañamiento del proyecto, lo que ha demorado el proceso de expedición de reglamentación y revisión de requisitos desde este aspecto. Actualmente, se ha mejorado la eficiencia en los tiempos de respuesta y atención de la SDM.

Retos o alertas:

- Promocionar el pago electrónico de los permisos a partir de la plataforma PSE, dado que los operadores han manifestado dificultad para pagar los permisos de larga duración de manera presencial en bancos
- Mantener comunicación con otras Entidades y proyectos para revalidar que la SDM es la única autorizada para permitir la operación de la actividad en la ciudad, previo cumplimiento de los requisitos establecidos por la normatividad vigente
- Fortalecer el control en horarios de mayor actividad, entre los que se encuentran viernes y fines de semana, para mostrar mayor acompañamiento a los operadores en este seguimiento y lograr retirar a los operadores no autorizados del espacio público.

Pasos por seguir:

- Continuar la 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.
- Actualizar, durante las siguientes vigencias, la normatividad asociada a los cajones pre aprobados, junto con los valores asociados a las variables de cobro que sean requeridas en cada temporalidad.

3.7.9. Micromovilidad

Descripción y estado

Este proyecto consiste en regular el alquiler de vehículos de micromovilidad (entendidos como bicicletas y patinetas, principalmente) en el espacio público de la ciudad. La regulación de esta actividad se ha enmarcado dentro del Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público, establecido mediante el Decreto Distrital 552 de 2018, y su punto de partida fue la regulación establecida en la ciudad para los servicios de alquiler de patinetas que operaron desde el año 2018.

Como resultado de la regulación de alquiler de patinetas, la ciudad estableció condiciones para operar con estándares de seguridad vial y uso adecuado del espacio público, lo que resultó en la expedición de diferentes actos administrativos con los criterios para desarrollar dicha actividad bajo la autorización de la Administración Distrital y en el otorgamiento de permisos para realizarla por parte de las empresas interesadas que cumplieron con los criterios establecidos.

Las empresas autorizadas operaron hasta marzo de 2020 cuando iniciaron las restricciones a la movilización en el espacio público por la pandemia generada por el COVID-19 lo que, sumado al impacto que tuvo la pandemia en empresas de este tipo a nivel mundial, llevó al cese de su operación en la ciudad.

No obstante, desde la Administración se ha continuado el trabajo de fomento y regulación de este tipo de servicios. Tomando de referencia el proceso adelantado para la regulación de patinetas, se adelantó la regulación del alquiler de vehículos de micromovilidad y se han adelantado mesas de trabajo con empresas interesadas en ofrecer este tipo de servicios en la ciudad.

Logros

- Definición de zona de operación y cantidad de vehículos a autorizar mediante el DTS STPRI-ET-003-2022.
- Articulación y desarrollo para la expedición de los siguientes actos administrativos:
 - Inclusión actividad micromovilidad mediante la Resolución 030 de 2021 del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP).

- Acuerdo mediante el cual se fomenta el uso de modos de transporte sostenibles en la ciudad (Acuerdo Distrital 811 de 2021 del Concejo de Bogotá).
- Protocolo institucional para el aprovechamiento económico del espacio público para las actividades de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de vehículos de micromovilidad (Resolución 86572 de 2021 de la SDM y su anexo).
- Reglamentación del servicio de vehículos de movilidad individual en Bogotá (Resolución 93495 de 2021 de la SDM y su anexo).
- Regulación de la Publicidad Exterior Visual en los vehículos del sistema de movilidad individual en Bogotá (Resolución 3815 de 2021 de la SDA y su anexo).
- Requisitos para el otorgamiento de un permiso de alquiler vehículos de micromovilidad (Resolución 205885 de 2022 de la SDM).
- Realización de Mesas de trabajo con las empresas Skootel y Whoosh PT.

Dificultades

- Aunque se ha avanzado en la regulación de este tipo de servicios, aún no se ha recibido una manifestación de interés formal por parte de las empresas interesadas que se han acercado a la SDM.

Retos o Alertas:

- Articular la operación de este tipo de servicios con la operación que tiene el SBC en la ciudad.
- Consolidar el componente tecnológico y de seguimiento de indicadores de la SDM para articularlo con las empresas interesadas en operar.

Pasos por seguir:

- Continuar mesas de trabajo con empresas que ya han establecido contacto con la SDM para operar en la ciudad, y lograr que la operación de este tipo de servicios complemente la oferta que actualmente se tiene con el SBC en la ciudad.

3.7.10. Planes Integrales de Movilidad Sostenible PIMS

Descripción y estado

El Plan Integral de Movilidad Sostenible - PIMS es un instrumento que le permite a las organizaciones recoger información sobre la movilidad de sus trabajadores/as y establecer las estrategias a implementar para lograr que las personas realicen sus viajes al trabajo de manera más sostenible.

Los PIMS se encuentran regulados mediante el Decreto 037 de 2019, donde la SDM establece lineamientos para la formulación, adopción, implementación, seguimiento y actualización.

A través del PIMS se busca que las organizaciones promuevan la caminata, el uso de la bicicleta o del transporte público, el carro compartido, el teletrabajo, las semanas comprimidas o la transición hacia la movilidad eléctrica.

Para que las organizaciones construyan e implementen sus PIMS, la SDM cuenta con una red empresarial llamada Red Muévete Mejor, desde la cual se brinda asesoría técnica, actividades de capacitación y reconocimiento.

Logros

- Durante el período comprendido entre el 30 agosto 2022 al **31 de diciembre de 2023**, se han aprobado 42 PIMS, distribuidos de esta manera: 33 de Entidades Públicas Distritales, 5 de empresas privadas, 1 centro comercial, 2 Universidades y 1 Entidad Pública Nacional. Estos PIMS aprobados corresponden a la nueva metodología de presentación del PIMS, que se lanzó en abril de 2022.

Dificultades

- Aunque la presentación del PIMS se encuentra establecida como una actividad obligatoria para las entidades públicas distritales de acuerdo con el Decreto 037 de 2019, desde la Red Muévete Mejor, que es la red empresarial que acompaña este proceso, se ha hecho necesario destinar una significativa cantidad de tiempo en acciones de gestión encaminadas a establecer contacto con las entidades, sensibilizarlas, capacitarlas y motivarlas a cumplir el Decreto.
- Las personas que suelen ser designadas como enlaces son contratistas y cada vez que estos profesionales terminan sus contratos, es necesario retomar el proceso.

Retos o Alertas:

- Lograr que las entidades públicas distritales mantengan un contacto permanente con la Red e informen oportunamente sobre el cambio de líder o lideresa.
- Buscar mecanismos de tipo normativo que faciliten que las entidades públicas distritales tengan presente que deben cumplir con el Decreto 037 de 2019.

Pasos por seguir:

- Generar mecanismos normativos de llamado de atención a las entidades distritales para mejorar el nivel de cumplimiento del Decreto 037 de 2019.

3.7.11. Redes Empresariales

3.7.11.1. RED MUÉVETE MEJOR

Descripción y estado

La Red Muévete Mejor es una red empresarial que tiene como objetivo acompañar a entidades públicas, empresas privadas y universidades en el proceso de presentar e implementar el Plan Integral de Movilidad Sostenible PIMS (*ver en este informe el punto 2.8.11.*). Dicho acompañamiento se realiza a través de asesoría técnica, y actividades de capacitación y reconocimiento. A lo largo de la existencia de la Red, han sido aprobados 161 PIMS.

Logros

- **A 31 de diciembre de 2023**, se cuenta con 539 aliadas y 42 PIMS aprobados.
- Se elaboró y se realizó el lanzamiento de la Nueva Guía para la Construcción e Implementación del PIMS, mediante la Resolución 236664 del 04 de 2023.
- Se reportaron 188.560 viajes en bicicleta por parte de las organizaciones de la Red, los primeros jueves de cada mes.
- Se vincularon 40 universidades, para alcanzar un total de 68 universidades en la Red.

- Se realizaron eventos anuales de reconocimiento, en septiembre de 2022 y en agosto de 2023, para premiar los mejores programas de promoción de la bicicleta (Premios Al Trabajo en Bici) y mejores experiencias de implementación del PIMS (Reconocimientos Red Muévete Mejor).
- Se realizaron 12 talleres masivos sobre temas relacionados con movilidad sostenible, seguridad vial y el PIMS.
- Se realizaron 151 mesas de trabajo y asesorías técnicas con organizaciones públicas, privadas, universidades y aliados de la Red.
- Se establecieron alianzas con 15 empresas privadas para la entrega de incentivos a organizaciones de la Red.
- Se gestionó con el equipo de pedagogía de la SDM, 286 módulos y actividades de capacitación y promoción de la movilidad sostenible, entre sketch teatrales, conferencias “Cambiando el Chip”, charlas sobre Eco-conducción, charlas sobre seguridad vial, jornadas de Registro Bici y charlas sobre movilidad sostenible.

Dificultades

- La SDM cuenta con un número de colaboradores reducido para adelantar las tareas que implica el funcionamiento de la Red y algunas no han tenido el desarrollo esperado, como la plataforma digital (incluso una página web), consolidar mecanismos normativos para mejorar el nivel de adhesión de las entidades públicas distritales o generar estrategias de impacto para lograr una vinculación mayor de la empresa privada y las universidades.

Retos o Alertas:

- Ampliación del equipo, con el fin de optimizar el alcance de la Red en lo relacionado con empresas privadas y universidades.
- Lograr la construcción de una plataforma digital que facilite el proceso de presentación del PIMS, la visualización y procesamiento de los datos y el acceso a los servicios de la Red.

Pasos por seguir:

- Gestionar la adhesión de nuevos profesionales en el equipo con el fin de ampliar los servicios de la Red y de esa manera generar mayores impactos en la movilidad de la ciudad.

3.7.11.2. RED DE SEGURIDAD VIAL

Descripción y estado

La Red de Seguridad Vial es una red empresarial que tiene como fin propiciar el trabajo interinstitucional entre entidades públicas y privadas a través del intercambio, visibilización y divulgación de prácticas empresariales de seguridad vial enfocadas a salvaguardar la vida en las vías.

Por este motivo, la Red busca que empresas, entidades y diferentes actores implementen e intercambien buenas prácticas en seguridad vial con el propósito de disminuir la siniestralidad en las vías, promoviendo entornos seguros que permitan a las empresas ser más competitivas.

Logros

- Con corte al **31 de diciembre de 2023**, se realizaron 28 talleres virtuales con una audiencia de 8.813 personas, donde se trataron temas de movilidad, seguridad vial y actualización del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) conforme a la Resolución 20223040040595 de 2022.
- Se realizaron 15 jornadas de sensibilización con la marcación de puntos ciegos en vehículos de gran dimensión con un alcance de 731 vehículos.
- En la quinta entrega de reconocimientos a las Buenas Prácticas Empresariales en Seguridad Vial, se entregaron 18 sellos bronce, 72 de plata y 57 de oro, sumando un total de 244 organizaciones distinguidas hasta la fecha.
- Asimismo, en las dos ediciones de Empresas Salvavidas, de un grupo de 42 postulantes se eligió un ganador en cada categoría (misional, in itinere y deportiva) con más de 7.500 motociclistas beneficiados.
- El 2022 tuvo lugar la primera edición del reconocimiento PESV, con 47 postulaciones, de las cuales 12 obtuvieron la categoría A +, 11 la categoría AA y 7 la categoría AAA, reflejando su compromiso con la seguridad vial. De la misma manera, en 2023 se realizó la segunda edición, con 41 postulaciones, de las cuales 4 obtuvieron la categoría A +, 2 la categoría AA y 5 la categoría AAA, reflejando su compromiso con la seguridad vial.
- Hasta el **31 de diciembre de 2023**, se han registrado un total de 1.849 organizaciones a la red, de diversas categorías como aseguradoras, constructoras, parqueaderos, tecnología, vigilancia, entidades distritales, servicios, transporte público y especial de pasajeros, transporte de carga, colegios y universidades, y empresas de taxi.
- Se gestionaron 153 espacios de capacitación, que incluyeron módulos formativos y actividades lúdicas.

Dificultades

- La SDM cuenta con una persona para adelantar las tareas que implica el funcionamiento de la Red lo cual dificulta el normal desarrollo de actividades administrativas.

Retos o Alertas:

- Ampliar el límite máximo de acceso de 500 personas de la plataforma Meet o adoptar una plataforma alternativa que permita un acceso más amplio, a fin de asegurar que todos los participantes puedan beneficiarse sin restricciones de estas actividades virtuales.
- El portal (<https://redempresarial.movilidadbogota.gov.co/>) quedará sin soporte el 5 de enero de 2025, dado que está construido en base a Drupal 7, el cual está próximo a llegar al final de su ciclo de vida. Aunque el portal continuará operativo, es esencial resaltar que en dicha fecha no se efectuarán correcciones de errores ni se mantendrán las medidas de seguridad necesarias, lo que podría potencialmente exponer a la SDM a riesgos de seguridad.
- Revisión desde la OTIC a las herramientas utilizadas para poder entregar reportes de siniestros y comparendos para incluir los reportes manuales, dado que actualmente solo se tienen en cuenta los comparendos electrónicos.
- Se requiere mejorar los tiempos de respuesta de información por parte del equipo de pedagogía con fin de brindar un mejor servicio hacia las entidades y empresas de la red.

Pasos por seguir:

- Continuar con los reconocimientos a las buenas prácticas enfocadas en seguridad vial y la gestión oportuna de la Red, mediante el correo y el portal con las diferentes actividades de sensibilización que se viene realizando.

3.7.11.3. RED DE LOGÍSTICA URBANA

Descripción y estado

Es una alianza entre la SDM, el sector privado y con apoyo de la academia, que busca fortalecer la competitividad de las empresas y desarrollar integralmente el ecosistema de logística urbana. Las líneas de acción son las siguientes:

- **Divulgación del conocimiento:** facilitar la interacción entre las empresas a través de charlas con temas de innovación.
- **Fomento a la participación:** realizar un trabajo colaborativo y de acercamiento con otras empresas de la red, además, de invitar a participar activamente en los proyectos del distrito.
- **Reconocimiento de buenas prácticas logísticas:** exaltar las acciones de impacto que mejoran la competitividad de la empresa y la movilidad de la ciudad en términos de eficiencia, seguridad y sostenibilidad.

Logros

- En el último año, la Red de Logística Urbana ha crecido un 68%, contando con fecha al **28 de diciembre de 2023** con 324 afiliados, de los cuales más del 50% son generadores de carga y transportadores.
- El 60% de las empresas inscritas a la red aplican alguna buena práctica logística, la cual registran en el momento de su afiliación.
- Se ha logrado, realizar sinergias entre las empresas de la red, como la puesta en marcha del proyecto de microhub logístico en la Terminal de Sur. Así mismo, se resalta el acercamiento a grupos de pequeños y medianos transportadores con el desarrollo de las mesas de trabajo denominadas “*Conversatorio Muévete con Carga*”.
- Se realizaron 2 eventos de reconocimientos a la Excelencia Logística, con 11 empresas galardonadas con sello Oro, 2 espacios de networking en el que las empresas hacen relacionamiento para crear colaboraciones entre ellas.
- Realización de la Feria de Tecnologías y Movilidad Sostenible para el Transporte de Carga, en conjunto con otras Entidades del Distrito, cuyo objetivo es el intercambio de experiencias relacionadas con ascenso tecnológico y alternativas de movilidad sostenible en términos del movimiento de mercancías.

Dificultades

- Cambio de personal de las empresas y no actualización de quién queda en reemplazo, por lo que muchas veces se pierde lo que se haya estado avanzando con la empresa.

Retos o alertas

- En las acciones internas, el reto está en mantener el micrositio de la red actualizado, esto es una sinergia entre el líder de la red y el área de comunicaciones.
- Darle un mejor dinamismo a la página web del SIMUR como fuente de información para las empresas, en donde logren encontrar toda la información a los proyectos realizados o en ejecución con mayor facilidad.
- En cuanto a acciones externas, 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, al menos 150 sean reconocidas con el sello de Excelencia Logística que se entrega en la red, y se continúen con los eventos de intercambio de conocimiento.

Pasos por seguir

- Seguir trabajando en las acciones internas y externas expresadas anteriormente, en especial generar una unificación entre el micrositio de la red y la página del Simur.

3.7.12. Movilidad activa

3.7.12.1. Cicloinfraestructura (Implementación y conservación)

Descripción y estado

Como meta dentro del propósito 4 (Hacer de Bogotá - Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible), se estableció la implementación por parte de la SDM de 56 km y la conservación de 46 km. En ese orden, la SDM viene fortaleciendo el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, acompañado de la implementación y conservación de ciclo-infraestructura.

Una de las acciones orientadas a la implementación de ésta política pública corresponde a la reorganización de las condiciones físicas y operativas de la malla vial de la ciudad para generar un espacio de tránsito exclusivo para los ciclistas, en función de la conectividad, infraestructura, seguridad y confort, entre otros aspectos, que responda al aumento significativo del uso de la bicicleta y que permita a través de una adecuada infraestructura facilitar su movilidad evitando riesgos viales asociados al uso compartido en corredores de la malla vial arterial.

Logros

- Del 30 de agosto de 2022 a diciembre de 2023 se adelantaron los estudios de factibilidad y los documentos técnicos de soporte (DTS) de 38.43 km de ciclorruta para realizar los diseños de señalización y posterior implementación en vía. El estado de avance de cada uno de estos proyectos se presenta a continuación:

Tabla. 12 Estado de los proyectos de cicloinfraestructura con DTS (30 ago 2022 a diciembre 2023)

PROYECTO	ESTADO	KM
Par Vial AC 68 - 66 entre Caracas y NQS	OPERACIÓN	3,7
AV 50 entre CL 63 y CL 61	OPERACIÓN	0,5
CL 11 Sur entre Kr 10 y KR 10C Este	OPERACIÓN	3,18
Calle 83A con Carrera 102	OPERACIÓN	6.6
Par Vial con KR 44A y KR 43A	OPERACIÓN	1.7
KR 98B entre CL 139 y CL 147 - KR 99 entre CL 147 y CL 148	OPERACIÓN	0.75
KR 56 entre CL 2 y Av. Américas	DISEÑO	2.1
KR 28 entre CL 71 y CL 76	DISEÑO	1.1
AK 50 entre Av. 1 de Mayo y CL 3 - AK 50 entre Av. Américas y CL 3 - TV 42 entre CL 3 y CL 6	DISEÑO	7.49
Av. Américas entre KR 52 y TV 28	DISEÑO	3.10
CL 75 entre KR 96 y KR 68	DISEÑO	5.88
KR 36 entre CL 18 y Av. Américas	DISEÑO	0.62
Calle 78 entre Avenida Carrera 68 y Avenida NQS	DISEÑO	1.71

Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, 2023

3.7.12.2. Cicloparqueaderos

Descripción y estado

La Red Distrital de Cicloparqueaderos de Bogotá cuenta con 69.130 cupos acumulados a 31 de diciembre de 2023, distribuidos en tres categorías:

- Cicloparqueaderos intermodales: Son estacionamientos en paradas de transporte que permiten continuar el viaje de otro modo. Este tipo de estacionamientos están principalmente asociados en la ciudad con estaciones del Sistema TransMilenio, inicialmente se han implementado en portales del sistema donde se integran los buses troncales y los alimentadores, en algunas estaciones intermedias y puntos de encuentro.
- Cicloparqueaderos de uso frecuente: Son estacionamientos que se asocian a largas duraciones, donde la seguridad tiene mayor importancia que la proximidad al lugar de destino. En este caso el ciclista se encuentra dispuesto a recorrer un mayor trayecto a pie que en la anterior tipología de cicloparqueadero, con la finalidad que su bicicleta se encuentre en un lugar donde no sufra daños o se exponga al hurto, el motivo del viaje se asocia principalmente a actividades rutinarias como estudiar o trabajar.
- Cicloparqueaderos de uso ocasional: Son estacionamientos que se asocian a duraciones cortas, en estos casos la proximidad al lugar de destino es de mayor importancia que la seguridad. El ciclista prioriza el tiempo de desplazamiento a su lugar de destino desde el momento en el que estaciona su bicicleta, por lo tanto, el mismo debe ser corto.

Frente a cicloparqueaderos se han adelantado acciones relevantes para la consolidación de la red distrital de cicloparqueaderos entre públicos y privados para Bogotá mediante diferentes estrategias:

- *Sellos de Calidad*: Es la estrategia para incentivar la implementación de cicloparqueaderos de uso frecuente en establecimientos como centros comerciales, universidades, entidades, empresas, parqueaderos fuera de vía y colegios.
- *Zona de Parqueo Pago*: Es la estrategia por la cual se disponen cupos de cicloparqueaderos de uso ocasional en espacios públicos asociados a las Zonas de Parqueo Pago.
- *Retribución Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC)*: Es la estrategia por la cual se disponen cupos de cicloparqueaderos de uso ocasional en espacios públicos asociados al pago compensatorio del sistema.
- *Plan Marshall Acuerdo 780 de 2021*: Es la estrategia por la cual se ofrece un descuento tributario hasta del 120% en el impuesto de ICA, por la implementación de cicloparqueaderos desde la puesta en marcha del acuerdo.
- *Aumentos de Tarifas Acuerdo 794 de 2021*: Es la estrategia por la cual se los parqueaderos fuera de vía pueden acceder al cobro máximo de la tarifa de parqueo de carros si implementan cicloparqueaderos con Sello de Calidad ORO y se disponen gratuitamente.
- *Inventario de Cicloparqueaderos en Parques*: Es la estrategia para la identificación de cupos, mobiliario y ubicación de cicloparqueaderos de uso ocasional en parques, plazas y plazoletas.
- *Inventario de Cicloparqueaderos en Equipamientos*: Es la estrategia para la identificación de cupos, mobiliario y ubicación de cicloparqueaderos de uso frecuente en equipamientos y entidades públicas. Incluyen todos los colegios públicos de la ciudad.
- *Suministro e instalación de Cicloparqueaderos*: Es el proyecto por el cual se implementan cupos de cicloparqueaderos de uso ocasional mediante un contrato de suministro e instalación a cargo del IDU.

- *Cicloparqueaderos Intermodales*: Es el proyecto por el cual se amplían y disponen cupos de cicloparqueaderos intermodales mediante un contrato de cicloparqueaderos a cargo del IDU.

Logros

- Consolidación de la Red Distrital de Cicloparqueaderos con 69.130 cupos acumulados al 31/12/2023 (Público 42.360 y Privado 26.770)
- Estrategia Sellos de Calidad con un acumulado de 36.289 cupos en 352 establecimientos, de los cuales 225 establecimientos con 26.761 cupos corresponden a la categoría Oro y 130 establecimientos con 9.528 cupos corresponden a la categoría Plata. Para el periodo del presente informe se gestionaron 11.863 cupos, 51 sellos categoría oro y 49 sellos categoría Plata. (31/12/2023)
- Realización de la I Bienal Distrital de Cicloparqueaderos en la Semana de la Bici, con la participación de más de 60 establecimientos, premiación de cinco categorías, así como menciones especiales.
- Realización del inventario de cicloparqueaderos en parques, plazas, plazoletas y andenes IDU.
- Seguimiento de la Ley 1811 mediante inventario de cicloparqueaderos en entidades y equipamientos públicos.
- Creación del “*Sello de calidad sostenible*” dirigidos a obras de construcción (cupos temporales)

Dificultades

- Instalación de cicloparqueaderos en zonas de influencia de Bienes de Interés Cultural por trámites con IDPC.
- Poca difusión, promoción y divulgación de las diferentes estrategias de cicloparqueaderos, debido a la programación que tiene comunicaciones.
- Poca difusión y divulgación del Plan Marshall entre los contribuyentes, que se traduce en poca participación de los mismos en el programa. Poca claridad sobre cómo los beneficios tributarios se hacen efectivos una vez son autorizados.

Retos o alertas:

- Mejorar la divulgación a la ciudadanía sobre su localización.
- Realizar pedagogía sobre el correcto uso de los Cicloparqueaderos.
- Mejorar la calidad de la infraestructura de los Cicloparqueaderos.
- Mejorar e instalar la señalética sobre el correcto uso del Cicloparqueaderos Instalados en el espacio público.
- Desarrollar de II Bienal Distrital de Cicloparqueaderos

Pasos por seguir:

- Continuar y promocionar estrategias para gestión de cicloparqueaderos como: sellos de calidad, Plan Marshall - Acuerdo 780 [temporalidad hasta 2024], Acuerdo 794 en relación al aumento de tarifas de parqueo.
- Gestionar la señalización y demarcación para cicloparqueaderos en espacio público, así como la implementación de racks portabicicletas en SITP.
- Promocionar Cicloparqueaderos de eventos masivos, en obras de construcción y ocasiones premium.
- Actualizar y aplicar el Documento Técnico de Cicloparqueaderos con información de la última EM2023.

3.7.12.3. Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC)

Descripción y estado

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, y presta este servicio 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.

Dentro de los principales impactos que tiene el SBC para Bogotá D.C. están:

- La ciudadanía tiene a su disposición un SBC como alternativa al uso del transporte privado y aporta varios beneficios para la ciudad.
- El potencial nivel de integración con el SITP de la ciudad, entendiendo las ventajas que puede ofrecer el sistema para mejorar la cobertura del transporte público.
- Inclusión de personas con diferentes capacidades: El SBC facilita el uso del sistema por parte de personas con movilidad reducida, dado que ofrece el servicio de 150 manocletas.
- Inclusión de género: El sistema ofrece 150 sillas porta-niños y niñas ubicadas en las bicicletas del SBC.
- Inclusión económica: con el objetivo de facilitar el uso del mismo por parte de personas con diferentes capacidades de pago, en el marco del contrato, el contratista implementa un precio diferencial del 20% sobre el precio al público por el alquiler de bicicletas del SBC a favor de las personas con menores ingresos, identificadas como la población beneficiaria (SISBEN).
- El sistema busca brindar una solución integral a la movilidad de los ciclistas capitalinos, por este motivo dispuso de 300 soportes para la reparación de bicicletas o “ciclotalleres” y cicloparqueaderos, como retribución por el Aprovechamiento Económico del Espacio Público.
- En cuanto al modelo de operación tiene las siguientes características:
 - Propiedad y operación privada
 - Basado en estaciones con anclajes inteligentes para extraer y devolver las bicicletas alquiladas.
 - Zona de operación delimitada con opción de densificación o expansión.
 - Tamaño de la flota delimitado con opción de crecer.
 - Se ubica en espacios públicos como calzada, bahías, plazas, andenes y parques.
 - Desbloqueo mediante aplicativo celular o tarjeta “Tu llave” y requiere la tenencia de crédito o débito en la APP.

Logros

- Estructuración, contratación y operación del SBC
- Es sostenible financieramente: el aprovechamiento económico es una figura viable que da cumplimiento a lo esperado. Como parte de la retribución por el uso del espacio público se han instalado 620 cicloparqueaderos para toda la ciudadanía.
- La percepción de inseguridad frente a las estaciones y bicicletas era mayor a la realidad, puesto que el sistema presenta menos hurtos de los pensados.
- No se requiere una inversión pública para contar con un SBC.
- Tener varios supervisores del contrato fue muy acertado porque hay variedad de temas que requieren atención especializada.

- Con corte al último día completo de operación más reciente (**27/12/2023**), se reportan las siguientes cifras sobre el sistema:
 - 1.689.231 viajes desde el inicio de la operación. 506.165 planes adquiridos desde el inicio de la operación.
 - 296 estaciones instaladas
 - 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 17 min entre semana y 22 min fin de semana.
 - La hora donde más se realizan viajes es a las 5:00 pm.

Dificultades

- Es complicado encontrar espacios públicos con las dimensiones necesarias para cumplir los requisitos técnicos, en especial en las zonas más antiguas de la ciudad
- Falta de apropiación de la ciudadanía para evitar la vandalización y el hurto.
- Se debe fomentar los viajes y uso de las manocletas.
- Se presentaron dificultades tecnológicas antes de la operación por no contar con redes 5G.

Retos y/ o alertas:

- Incluir a la comunidad para la ubicación de una estación del sistema incrementa las posibilidades de apropiación y solicitudes de reubicación.
- Apoyar al operador con trámites de permisos necesarios o importación de los elementos del sistema para disminuir los tiempos de los trámites.
- Articulación entre las entidades distritales y el operador del sistema para actuar de manera inmediata cuando se presenten hurtos o vandalizaciones.
- Mantener mesas de trabajo frecuentes con el operador para revisar situaciones donde es necesario coordinar las hojas de ruta a implementar.
- Las obras que actualmente se adelantan en la ciudad ha generado que algunas de las estaciones implementadas del sistema tengan que ser reubicadas esto conlleva afectaciones a la ciudadanía que utiliza el sistema.
- Ampliar la cobertura del Sistema.

Pasos por seguir:

- Densificación o expansión del sistema en otras zonas de la ciudad.
- Hacer el seguimiento al primer mantenimiento de los elementos del sistema.

3.7.12.4. Ciclotalleres

Descripción y estado

Como parte de las obligaciones el contratista M1 TRANSPORTES SUSTENTAVEIS LTDA. SUCURSAL COLOMBIA instaló 300 soportes para la reparación de bicicletas de uso público (ciclotaller), que debe mantener y conservar para el uso gratuito de toda la ciudadanía.

Logros

- Haber logrado que este mobiliario estuviera al alcance de los ciclistas para su comodidad y servicio en sus viajes en bicicleta.
- Contar con este servicio complementario para brindar una mejor experiencia de viaje en la red de ciclorrutas, parques, y espacios en los cuales existe tránsito frecuente de ciclistas.

Dificultades

- La Instalación de los ciclotalleres en zonas que presentan afectación directa por bienes de interés cultural, bienes muebles, monumentos, entre otros por trámites con IDPC.
- Ubicaciones estratégicas para salvaguardar las herramientas que contienen los ciclotalleres y evitar hurtos y vandalismo.
- Apropiación de la comunidad para el cuidado de los elementos

Retos o Alertas:

- Lograr apropiación por parte de la ciudadanía para el cuidado de este mobiliario
- Ubicación de más ciclo talleres para el servicio de los ciclistas y de la ciudadanía en general
- Mejorar la calidad de las herramientas de este mobiliario
- Mejor divulgación a la ciudadanía sobre su localización y pedagogía sobre el correcto uso de los Ciclotalleres.

Pasos por seguir:

- Señalización y demarcación de los ciclotalleres en espacio público
- Buscar alianzas estratégicas para el apadrinamiento de este mobiliario y que permitan mayor uso y cuidado del mismo.
- Expansión de este servicio complementario.

3.7.12.5. Registro Bici Bogotá (RBB)

Descripción y estado

El registro oficial de bicicletas se inicia en el año 2018 como un sistema único distrital de registro voluntario de bicicletas en el Distrito Capital para la identificación, control, monitoreo y mejoramiento de la seguridad de los ciclistas, para realizar las denuncias sobre hurtos de bicicletas y brindar información cuantitativa y cualitativa relacionada con el uso de la bicicleta, en el marco de la estrategia de seguridad en contra del hurto de bicicletas y delitos derivados.

A partir del Decreto Distrital 242 de 2021, con el fin de mejorar la seguridad de los ciclistas, se hace obligatorio el registro a través de la página web registrobicibogota.gov.co y se vincula al sector comercial de bicicletas, lo que ha llevado significativamente a tener una base de información relevante que facilita la recuperación de bicicletas hurtadas.

Actualmente, se encuentran registradas 328.139 bicicletas en el Registro Bici Bogotá (27/12/2023). Estos registros se obtienen por medio de la página web y la virtualización total del proceso de registro, jornadas en los Centros Locales de Movilidad, jornadas de registro en vía, jornadas con entidades públicas y privadas y jornadas realizadas por la Policía Nacional con SDSCJ, logrando así superar las metas del plan de desarrollo planteado al inicio de la presente administración.

Logros

- Participación de la SDM, la cual está principalmente asociada a la función de promover y reforzar el registro de bicicletas, para lo cual ha articulado con las autoridades de Policía las siguientes acciones conjuntas:
 - Fortalecimiento de las jornadas en vía de registro de bicicletas en la plataforma “Registro Bici Bogotá”, con acciones conjunta entre la Policía Nacional, la SDM, la SDSCJ y las Alcaldías Locales.
 - Se realizan jornadas de inspección, vigilancia y control en establecimientos de comercio de bicicletas con personal de ambas entidades, jornadas de registro en diferentes puntos con alta circulación de ciclistas y alta demanda de hurto.
 - Capacitación a la Policía de vigilancia y tránsito cuya interacción es con ciclistas con el fin de fortalecer el uso de la plataforma “Registro Bici Bogotá”.
- Desarrollo de servicios en la plataforma “Registro Bici Bogotá” para facilitar el manejo por parte de la Policía:
 - Ampliación del registro de información asociada a cada bicicleta con su propietario para facilitar la identificación por parte de las autoridades y ciudadanía en general ante reporte de hurto.
 - Disposición de la opción para consultas mediante el serial de Registro Bici o comprobante de registro, de la información de identificación del propietario, las características de la bicicleta y reporte de hurto.
- Se alcanzó la cifra de más 132.000 bicicletas registradas durante un año en la vigencia 2022, lo anterior como resultado de la obligatoriedad del registro de la bicicleta de acuerdo con el decreto 242 de 2021.
- Del 01/09/2022 a la fecha (27/12/2023) se han registrado 92.445 bicicletas.
- Se superó la meta propuesta en la Política Pública de la Bici de 115.000 bicicletas, en la mitad del tiempo esperado, alcanzando un acumulado de 328.139 a la fecha (27/12/2023).
- Se han recuperado y devuelto a sus propietarios un total de 520 bicicletas, de acuerdo con los datos entregados por la Policía Nacional, con corte a 12 de diciembre de 2023. Esta recuperación se ha dado mediante operativos de control en vía, jornadas de registro y flagrancia, demostrando un trabajo mancomunado exitoso entre las autoridades y el Distrito para la identificación, comunicación y devoluciones a los respectivos propietarios que previamente inscribieron sus bicis en la plataforma de registro.

Dificultades

- El desconocimiento del Decreto Distrital 242 de 2021 por parte de establecimientos de comercio alrededor de la bicicleta, en cuanto a las obligaciones que se tienen con respecto al registro de las bicicletas y la verificación de propiedad en la prestación de los servicios.
- Falta de control en la aplicación del Decreto 242 de 2021 por parte de la SDDE en los establecimientos de comercio.

- La estigmatización y mitos existentes alrededor del Registro Bici que generan en la comunidad ciclística desconfianza y falta de credibilidad para realizar el registro de las bicicletas, en su mayoría las que son de alta gama.

Retos o alertas:

- Difundir de manera masiva en la ciudadanía la gratuidad y métodos de acceso al Registro Bici a través de los canales establecidos, para evitar que personas inescrupulosas cobren por este servicio, tal como ocurrió en algún momento cuando se inició la puesta en marcha del Registro Bici.
- Promover en la comunidad escolar, junto con el apoyo de la SDE, el IDRD con los padres de familia concienciación sobre la importancia de realizar el registro de las bicicletas de sus hijos menores de edad y del cuidado que deben tener en con el uso de la bicicleta.

Pasos por seguir:

- Expandir el Registro Bici hacia los municipios aledaños a Bogotá con los que diariamente hay interacción con ciclistas, con el objetivo de minimizar la oportunidad de hurto, el comercio de bicicletas robadas en la ciudad o viceversa y aumentar las posibilidades de recuperación, así como a mediano plazo poder hacerlo extensivo a nivel nacional.
- yMejoramiento de la página web de Registro Bici, de forma que entregue más información a la ciudadanía y sea más amigable en su navegación, así como el desarrollo de la App para móviles que permita interactuar con los usuarios y sirva para la consulta de los entes de control, sin violar las leyes de protección de datos.

3.7.12.6. Promoción Bici

Descripción y estado

La promoción del uso de la bicicleta ha sido un proceso para estimular que las personas modifiquen sus hábitos de movilidad y hagan de la bicicleta una opción cotidiana. La promoción de la bicicleta es un conjunto de estrategias complementarias a la infraestructura y a la normatividad, relacionadas con las contribuciones que inducen a que las personas opten por el cambio en sus maneras de transportarse en la ciudad.

Las estrategias se basan en actividades de pedagogía, de información, de cultura ciudadana que facilitan la transición de las personas a la bicicleta, para que lo hagan de manera segura. Por lo tanto, se desarrollan diversas acciones, principalmente en terreno, para estimular buenos comportamientos al ciclista. También se realizan acciones dirigidas a otros actores en su relación con los ciclistas.

Logros

- Apoyo a la Red Muévete Mejor, que busca promover modos de transporte sostenibles en entidades, empresas o universidades, la SBP ofrece asesoría en asuntos de cicloparqueaderos, en charlas de motivación o diseñando recorridos, caravanas o ciclopaseos.
- Se realizan eventos que buscan promover el uso de la bicicleta y que tienen una realización más amplia del Distrito, como las jornadas de Día sin Carro, las jornadas de movilidad sostenible para las entidades, que son complementadas con diversas actividades lúdicas de promoción del uso de la bicicleta.
- Realización de la Semana de la Bicicleta, que se ha realizado de manera periódica la tercera semana de septiembre, aun en pandemia, y que, de manera directa o indirecta, busca hacer promoción del uso de la bicicleta en la ciudad. Durante la Semana de la Bicicleta se realizan diversas actividades que buscan generar

una reflexión sobre la ciudad, y de cómo la bicicleta es una estrategia para mitigar, evitar o resolver problemáticas, y a la vez como una manera de mejorar la calidad de vida a quien opta por este modo de transporte.

- Celebración de fechas importantes como el Día Mundial de la Bicicleta o el cumpleaños de Bogotá, que han logrado transmitir un mensaje de celebración para toda la ciudad mediante diversas actividades de promoción y de relevancia de los ciclistas como protagonistas de la movilidad en la ciudad.
- Realización de dos versiones de la Beca Capital Mundial de la Bicicleta, que incentiva el desarrollo de propuestas de cultura ciudadana que, a través del arte, la cultura y/o la pedagogía social, promueven comportamientos ciudadanos y cambios culturales frente al uso de bici como medio sostenible de movilidad. Se entregaron en total 13 estímulos entre el 2022 y el 2023 a propuestas de organizaciones que, desde la perspectiva de género, desarrollan procesos innovadores de apropiación e inclusión de tecnologías para el mejoramiento de la convivencia y el estímulo al emprendimiento y la economía, aportando transformaciones culturales de la movilidad en bicicleta en Bogotá.

Dificultades

- A pesar de los esfuerzos que ha hecho la Administración Distrital, la inseguridad de los usuarios de la bicicleta sigue siendo una de las preocupaciones más significativas, porque una de las explicaciones más comunes para no utilizar la bicicleta es la seguridad, razón por la cual es necesario avanzar en este aspecto para continuar promoviendo el cambio modal.
- A pesar de las campañas dirigidas a ciclistas y a otros actores viales, así como a las medidas de reducción de límites de velocidad, sigue presentándose un número significativo de incidentes, muchos de los cuales se convierten en lesiones graves o en la muerte de los ciclistas, siendo la inseguridad vial un aspecto a tener en cuenta para entender las dificultades que tiene la promoción del uso de la bicicleta.

Retos y/o alertas:

- La población a la cual se debe atender y que no utilizan la bicicleta sigue siendo amplia y mayoritaria, sólo el 7% de los viajes se hace en bicicleta, por lo que la promoción del uso de la bicicleta debe continuar.
- Continuar expandiendo la red de ciclorrutas, y las ciclorrutas existentes mantenerlas en óptimas condiciones, dado que la infraestructura es clave para hacer promoción del uso de la bicicleta. Bogotá no tendría los viajes que tiene, si no fuera en parte por la red de ciclorrutas.
- El SBC demostró ser una manera precisa para hacer promoción del uso de la bicicleta, porque muchos de los usuarios del sistema no solían utilizar la bicicleta antes de la implementación. Por lo tanto, el sistema debe continuar prestando un servicio óptimo y ampliarlo a otras zonas de la ciudad.
- También se debe considerar aumentar el presupuesto dirigido a las campañas de promoción del uso de la bicicleta, dado que el material POP destinado nunca resulta suficiente para cubrir las amplias necesidades de los ciclistas. Ejemplo del material útil que se le entrega a los ciclistas son las luces o los reflectivos, dos elementos que son de gran relevancia en términos de seguridad vial.

Pasos por seguir:

- Participar activamente en la mesa regional de la bicicleta, instancia interinstitucional de coordinación de las políticas y acciones relacionadas con la operación, el fomento, y el aprovechamiento económico de los diversos usos de la bicicleta.
- Formulación e implementación de una agenda regional en torno a la bicicleta y sus diferentes usos.

3.7.12.7. Peatones

Descripción y estado

La SDM consolidó una estrategia peatonal abordada desde varias perspectivas, que incluyen proyectos desarrollados en términos de formulación de normatividad, acciones en territorio y cooperación internacional, todo esto con el fin de mejorar las condiciones de circulación peatonal, a saber:

Andenes para Peatones: Estrategia con iniciativas para mejorar las condiciones de circulación peatonal, a través de diferentes acciones como se describe a continuación: i. Conservación de andenes por parte de la UMV e IDU; ii. Gestionar y programar operativos de tránsito para controlar el estacionamiento irregular en andenes; iii. Instalación de elementos de protección peatonal; y, iv. Implementación de campañas que contribuyan a cambiar hábitos que afectan el derecho a caminar por Bogotá, por ejemplo, parqueo irregular en andenes, extensión de comercios en espacio público, exceso de velocidad.

Implementación de pasos a nivel como reemplazo de puentes peatonales: Esta iniciativa busca promover los pasos peatonales a nivel, a través del desmonte y/o demolición de algunos puentes peatonales en la ciudad que no ofrecen condiciones de comodidad, seguridad, accesibilidad, entre otras condiciones que hacen que un paso peatonal sea una mejor solución para las necesidades de los peatones.

Proyectos Estratégicos Peadonales: Elaboración de Documentos Técnicos Soporte para la intervención

Día Mundial del Peatón: Desarrollo de una agenda Distrital de acciones que permitieron visibilizar que los peatones son “El Actor más importante”.

Día Distrital del Peatón: En el marco del Acuerdo Distrital 668 del 2017 el segundo domingo del mes de noviembre la SDM celebró el Día del Peatón mediante eventos recreativos, deportivos, culturales y educativos.

Estudio accesibilidad (CAF): Revisión del estado de la infraestructura de circulación peatonal en términos de accesibilidad universal al medio físico y a los servicios de la ciudad en línea con lo establecido en el POT en donde la accesibilidad es uno de los pilares para lograr una ciudad del cuidado a través de la cooperación internacional (CAF).

Estrategia para la movilidad peatonal (C40): Formulación e implementación de una estrategia a largo plazo para la movilidad peatonal que se desarrolla a través de la cooperación internacional (C40). En el marco del Programa UCAP CAI de C40, financiado por la Embajada Británica en Colombia, se contrató a la firma Steer quien elaboró entregables técnicos asociados a: propuesta de estrategia de estímulos que incentiven los desplazamientos peatonales, una batería de indicadores económicos y de bienestar que genera la movilidad peatonal, diagnóstico actualizado para la identificación de los tramos de la red de infraestructura peatonal de la ciudad que deben ser mejorados, andenes

emergentes implementados en la ciudad, propuesta de una arquitectura institucional para el mejoramiento y conservación de la infraestructura peatonal, con principios de mejorar las condiciones de circulación peatonal, incorporando acciones climática. Estos entregables fueron entregados a la Secretaría de Movilidad al 26 de diciembre, haciendo cierre al apoyo de cooperación, de manera adicional C40 y Steer pactaron tres meses adicionales de apoyo que tendrán por objetivo acompañar al nuevo Gobierno Distrital en la revisión de estos documentos y determinación de acciones asociadas con la Política Pública del Peatón.

Logros

- Con la estrategia andenes para peatones durante el 2023, han sido conservados 290 mil metros cuadrados de andenes, imposición de 13.721 órdenes de comparendos por estacionamiento indebido en andenes, instalación de 1040 elementos de protección peatonal, sensibilizado 26.723 personas en calle y se han llegado a más de 870.201 mil personas mediante las redes sociales de la SDM, y 1.260 conductores de vehículos sensibilizados con la campaña “Ni cinco minutitos”. (15/12/2023)
- Construcción del documento técnico de soporte para priorizar la Red de Infraestructura Peonatal a intervenir en el marco del contenido programático del POT.
- Elaboración del Decreto de implementación de pasos a nivel como reemplazo de puentes peatonales, en atención a lo establecido por el Acuerdo 833 del 2022.
- Disposición de una nueva versión del manual del peatón con una edición especial del cuidado “Bogotá Camina Ciudad de Proximidad”.

Dificultades

- Coordinar las acciones de conservación de andenes realizadas por el IDU y la UMV para que coincidan con la priorización definida por la SDM.
- Inconformidad ciudadana por la implementación de elementos de protección peatonal en algunos sectores de la ciudad.

Retos y alertas

- Cumplir lo establecido por el decreto de implementación de pasos a nivel como reemplazo de puentes peatonales.
- Coordinación interinstitucional con las otras entidades involucradas en los temas peatonales.
- Culminar

Pasos a Seguir

- Elaboración y adopción de la metodología de viabilidad técnica y priorización para el reemplazo de puentes peatonales por pasos a nivel y del Proyecto de desmonte gradual de puentes peatonales, reglamentado por el Acuerdo 833 del 2022.
- Continuar con la estrategia de andenes para peatones, priorizando operativos de control e implementar elementos de protección peatonal como medidas al estacionamiento irregular en andenes.
- Fortalecer el componente de cultura ciudadana de la estrategia de andenes para peatones se requiere generar un consenso social alrededor del respeto a los espacios peatonales.
- Implementar los Proyectos Estratégicos Peatonales diseñados.

3.7.12.8. Fondo de Estabilización Tarifaria y Subvención a la Demanda del SITP – FET

Descripción y estado

Para contribuir a la sostenibilidad del SITP por medio de la provisión de recursos financieros para cubrir el diferencial entre la tarifa técnica del sistema y la tarifa cobrada a los usuarios, la Administración Distrital expidió el Decreto Distrital 383 de 2019, mediante el cual se creó el Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la Demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (FET), y fueron definidas, entre otras, las siguientes funciones para la SDM: Dictar el reglamento de funcionamiento del FET, definir los mecanismos que se deben implementar para la administración de los recursos del sistema, coordinar las acciones para la estimación de necesidades del FET en el Distrito Capital.

Posteriormente, a través de la expedición del Decreto Distrital 686 de 2019, se estableció que la SDM asumiría la totalidad de funciones de administración del FET desde la vigencia 2023. De conformidad con lo anterior, a partir del primero de enero de 2023, la SDM además de las funciones ya establecidas, asume las siguientes¹³:

- Coordinar las acciones para el funcionamiento del FET en el Distrito Capital.
- Ordenar y ejecutar los recursos que cumplan con el objeto del Fondo.
- Llevar los registros contables y presupuestales de la transferencia de inversión.
- Presentar al CONFIS Distrital un informe anual que refleje el desempeño financiero, contable y presupuestal del FET.

Logros

- Dadas las funciones del Decreto 383 de 2019, modificado por el Decreto 686 de 2019, la SDM mediante Resolución 488 de 2019, reguló aspectos para garantizar la incorporación, disponibilidad, asignación y gestión adecuada de los recursos, así como la adecuada transición en las funciones de administración, planeación y seguimiento a la ejecución de los recursos del FET.
- Una vez superado el tiempo de transición del Decreto, la SDM identificó la necesidad de fortalecer las funciones de administración y seguimiento que realiza la SDM a los entes gestores y delegar la ordenación del gasto de la cuenta presupuestal del FET, por lo cual se expide la Resolución 345191 de 2022, previa socialización con TTSA, y la SDH, derogando la Resolución 488 de 2019.
- Con el fin de dar claridad a la organización interna de la SDM y ampliar las herramientas de seguimiento y administración de los recursos del FET, la SDM adoptó el procedimiento interno PM01-PR13 (también socializado con TTSA y la SDH) de *“Planeación, Operación y Seguimiento del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la Demanda del Sistema Integrado De Transporte Público de Bogotá - FET”* y el PM01-

¹³ Con anterioridad a la vigencia establecida en el Decreto 686 de 2019, la cuenta presupuestal del FET estaba a cargo de la SDH. En cuanto a las funciones establecidas en los numerales 2, 3 y 4, estas eran responsabilidad de TTSA.

PR13-IN01 *“Instructivo para el 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”.*

- El FET ha permitido garantizar la prestación del servicio sin tener que trasladar el incremento en los costos del sistema a los usuarios, que se hubiera traducido en un mayor incremento de las tarifas del sistema.
- La SDM ha fortalecido las instancias de seguimiento a la proyección y ejecución de las necesidades de recursos de los entes gestores a través del Comité de Seguimiento Trimestral del FET y de los informes de seguimiento a la ejecución técnica y presupuestal del FET.
- A partir de la adición al Presupuesto General de la Nación, se logró negociar con el Gobierno Nacional y las demás ciudades capitales la asignación de cerca de 618 mil millones de pesos para financiar el diferencial tarifario del SITP de Bogotá en la vigencia 2023.
- Se ha consolidado un equipo de trabajo al interior de la SDM encargado de hacer seguimiento al FET, gestionar flujos eficientes de información entre la SDM y los entes gestores y ofrecer recomendaciones a nivel técnico y presupuestal para la optimización del Fondo.
- Se han creado fuentes sectoriales permanentes para aportar al FET, como es el caso de los recursos derivados de la medida conocida como Pico y Placa solidario.

Dificultades

- Se identifica el incremento paulatino del diferencial tarifario, principalmente desde el inicio de la pandemia, debido a la declaración de emergencia sanitaria que restringió la movilidad en la ciudad; esto ocasionó la disminución de la demanda de pasajeros y la modificación de los hábitos y modos de viaje de los usuarios, situación que a la fecha no se ha recuperado a los mismos niveles de demanda pre pandemia en el componente troncal.
- Adicionalmente, se presenta un mayor costo del sistema asociado a la implementación del 100% del SITP y la renovación de flota troncal de las Fases I y II. La incorporación de dicha flota en su mayoría corresponde a tecnologías de bajas y cero emisiones.
- En 2019 se requerían 890 mil millones de pesos para cubrir el diferencial tarifario del SITP, mientras que durante el 2023 se proyecta agotar el recurso asignado, correspondiente a 2,99 billones de pesos.
- El incremento del diferencial tarifario ha repercutido en las finanzas del Distrito, en tanto que aún con la asignación de las fuentes alternativas de financiación para el FET y los recursos propios distritales, estos no han sido suficientes para cubrir la necesidad del sistema, por lo tanto, se ha hecho necesario acudir a negociaciones con la Nación para llegar a los 3 billones de pesos requeridos en la vigencia 2023.
- La ejecución presupuestal del FET durante el primer trimestre del 2023, presentó una subejecución de cerca de 345 mil millones de pesos frente al PAC programado, ya que no se contó con los recursos de la Nación proyectados al iniciar la vigencia.
- Como consecuencia del déficit presupuestal por falta de la fuente de recursos proyectados de la Nación, ha sido necesario acudir a programaciones de PAC, emisiones de CDP y CRP con periodicidad mensual y no trimestral como se tiene programado según el procedimiento establecido.

Retos y/o alertas:

- Gestionar el aumento de recursos por medio de las fuentes alternativas de financiación existentes y consolidar nuevas fuentes fijas para cubrir el diferencial tarifario del SITP.
- Trabajar en conjunto con los entes gestores para aumentar los ingresos del sistema por tarifa al usuario a través de la disminución de la evasión y la elusión del sistema y la mejora en la prestación del servicio de transporte público.

- Trabajar en conjunto con los entes gestores para propender por mejoras operacionales y de reducción de costos, sin afectar la calidad en la prestación del servicio de transporte público.
- Apropiar y dar cumplimiento a los procedimientos establecidos para la administración, planeación y seguimiento de los recursos del FET.
- Estructurar una propuesta de cofinanciación de algunos componentes del sistema ya adquiridos, en el marco de lo previsto en el artículo 183 de la Ley 2294 de 2023

Pasos por seguir:

- Trabajar en conjunto con el Gobierno Nacional para la cofinanciación de infraestructura física, adquisición de vehículos para el SITP con estándares de bajas y cero emisiones, según lo establecido en los artículos 172 y 183 del Plan Nacional de Desarrollo.
- Continuar fortaleciendo la administración, planeación y seguimiento a los recursos que realiza la SDM al FET.
- Asignar los recursos del FET de manera independiente a cada ente gestor cuando inicie la operación de la PLMB.

3.7.12.9. Optimización (Renegociación)

Descripción y estado

El artículo 4 de la Ley 2299 de 2023 asignó un monto no inferior a un billón de pesos para la financiación de los déficit operacionales de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo - SITM y de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público - SETP del país, distribuido en partes proporcionales dependiendo del número de primeras validaciones realizadas en 2019, que serán certificadas por los entes gestores y verificado por el Ministerio de Transporte.

Además, establece como plazo hasta el 31 de diciembre de 2023 para renegociar las condiciones económicas y de distribución de riesgos de los contratos, para reducir costos y garantizar la eficiente prestación del servicio de transporte público.

De acuerdo con lo anterior, la SDM acompañó a TTSA, en las actividades de estructuración de las mesas de renegociación de los contratos del SITP, con el fin de identificar alternativas para la reducción de los costos y la continua y eficiente prestación del servicio público de transporte, a partir de la determinación de los efectos económicos adversos derivados de los costos actuales, número de usuarios, riesgos operacionales derivados por la pandemia por COVID-19, entre otras causas.

Dentro de la metodología se definió la realización de tres tipos de mesas: la estratégica, la de optimización y la de resultado. El desarrollo de las mismas, se realizó en cinco fases principales durante el segundo semestre de 2023, de la siguiente forma:

- Fase 1. Convocatoria: Inició el martes 25 de julio de 2023, con la convocatoria por parte de la SDM a los invitados y por parte de TTSA a los 44 concesionarios de los componentes zonal y troncal y el concesionario de recaudo del SITP.
- Fase 2. Informativa: Inició el lunes 31 de julio de 2023, con el desarrollo de la mesa estratégica, en la cual se definieron las temáticas a tratar en las mesas de optimización, los delegados por parte de los involucrados, y la agenda de desarrollo de las mesas.
- Fase 3. Desarrollo de las Mesas de optimización: Inició el 8 de agosto de 2023.
- Fase 4. Concertación: Avances significativos del proceso de concertación con los concesionarios, prevista para noviembre de 2023.
- Fase 5. Formalización de los Acuerdos: Prevista para diciembre de 2023.

Una vez coordinadas las actividades, el 31 de julio de 2023 se realizó la primera mesa estratégica con asistencia de la Alcaldesa Mayor de Bogotá, la alta gerencia de TTSA, la SJD, la SDM, el MinTransporte y los representantes de los 44 concesionarios de los componentes zonal y troncal y del concesionario de recaudo del SITP, con el fin de abordar el objetivo, la estructura, los plazos previstos, los cronogramas y las metas esperadas en las mesas de renegociación.

A la fecha, se han realizado 20 mesas de optimización presenciales y 14 virtuales, relacionadas con la evasión, la optimización operacional del sistema, financiera y de riesgos en las fases del sistema en el componente zonal y troncal que se encuentran en operación.

Logros

- Giro de \$618.308 millones a TMSA, por parte del gobierno nacional, destinados a cubrir el déficit del sistema, lo cual contribuye a atender las necesidades de recursos del FET para la vigencia 2023.
- Alta participación y voluntad por parte de los concesionarios en las mesas de trabajo realizadas en el marco de la renegociación de los contratos.
- Avances en el diagnóstico de las problemáticas asociadas a la evasión en los componentes troncal y zonal y en las deficiencias identificadas en la operación del SITP
- Acercamiento frente a la implementación de alternativas de solución frente a las problemáticas identificadas.
- Revisión y priorización de propuesta de mayor interés entre los representantes de los concesionarios y el Ente Gestor.

Dificultades

- Lograr la formalización de acuerdos con los concesionarios del SITP, que contribuyan a la reducción de costos del FET y a la mejora en la prestación del servicio del SITP.

Retos o alertas:

- Generar acciones conjuntas entre los concesionarios, la empresa de recaudo y TMSA que sean estratégicas y sostenidas en el tiempo para la disminución de la evasión en el componente zonal y troncal.
- Optimizar los costos de prestación del servicio y ajustar la oferta de buses a las necesidades de Bogotá en un nuevo panorama generado por los cambios en los hábitos de viaje (pandemia) y las nuevas infraestructuras que se integrarán al sistema (nuevas troncales y cables).

- Mejorar el servicio a través del ajuste de indicadores que se puedan cumplir de cara al usuario, frecuencias, horarios en función de la demanda de la ciudad y capacidad de los concesionarios.

Pasos por seguir:

- Continuar el apoyo y acompañamiento de las mesas de renegociación durante el cuarto trimestre del año.

3.7.12.10. Fuentes Alternativas de Financiación

Descripción y estado

Durante el 2022 y 2023 se realizó un análisis técnico y jurídico para determinar la viabilidad de nuevas fuentes alternativas de financiación para el Sector Movilidad, el Fondo de Estabilización Tarifaria y la Agencia Regional de Movilidad (ARM).

A partir de allí, y teniendo en cuenta la proyección del PMSS a 2035, se identificaron posibles fuentes de financiación y en los casos donde es posible el cálculo, se realizó la proyección de recaudo. Algunos casos, como las fuentes de financiación previstas para ARM, dependen exclusivamente de la proyección y ejecución de proyectos y programas, razón por la cual a la fecha no es viable su cuantificación.

Logros

- Dentro de las nuevas fuentes viables técnica y jurídicamente, para implementar en el Sector Movilidad y para aportar al FET están: contribución por estacionamiento fuera de vía, aprovechamiento económico por PMT, estampilla a favor del transporte público, impuesto a las transacciones de compraventa de vehículos, cobro por vehículos afiliados a empresas transportadoras y reestructuración impuesto de vehículos.
- En cuanto a la ARM, la Ley 2199 de 2022 contempla los mecanismos de financiación de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca (RMBC), que le permitan garantizar su funcionamiento, así como su sostenibilidad y, especialmente, su capacidad de gestión en el corto plazo de los planes, programas y proyectos relacionados con los hechos metropolitanos, dentro de los cuales se encuentran los relacionados con movilidad a cargo de la ARM. Para los proyectos de movilidad la Ley establece unas fuentes específicas: Peajes Regionales, Tarifas o precios públicos por el uso de los Centros de Intercambio Modal, Plusvalía, Contribución regional de valorización, Sobretasa al Impuesto de Delineación Urbana, Autorización para imponer sobretasas a los impuestos administrados por las entidades asociadas a la RMBC, Proyectos financiados con regalías, Cofinanciación de la infraestructura de accesos urbanos y Participación en la contraprestación aeroportuaria.

Dificultades

- La implementación de las diferentes fuentes de financiación a excepción del aprovechamiento económico por PMT, para el Sector Movilidad y el FET, dependen de cambios normativos del orden nacional o local.

Por esta razón su puesta en marcha está asociada a la generación de proyectos de ley o proyectos de acuerdo y de las correspondientes voluntades políticas que los impulsen.

- En cuanto a las fuentes de financiación especificadas en la Ley 2199 de 2022, cada una de las fuentes tiene aplicación según sea implementada la RMBC y la ARM.

Retos o alertas:

- Garantizar acuerdos con los Municipios de la RMBC para la puesta en marcha de las fuentes.
- Incluir en la agenda regulatoria la propuesta de gestión y desarrollo de fuentes alternativas de financiación para 2024 y siguientes vigencias.
- Dialogar con otras ciudades capitales para gestionar la creación de fuentes alternativas de financiación y promover la discusión con el legislativo.

Pasos por seguir:

- Desarrollar cronogramas de implementación y puesta en marcha de las diferentes fuentes de financiación planteadas tanto para el Sector Movilidad y el FET, como para la ARM.
- Asignar al interior de la SDM áreas que impulsen la formulación y desarrollo de las fuentes hasta lograr su implementación.

3.7.12.11. Plazoletas

Descripción y estado

El Programa Plazoletas Bogotá espacios para todos, es una estrategia de intervención urbana por fases que la Alcaldía Mayor puso a disposición desde el año 2018 con el fin de recuperar, transformar y generar espacio público que priorice la circulación y permanencia de los peatones.

Por medio de la adecuación de espacios viales remanentes o sub-utilizados, se generan puntos de encuentro, actividad y disfrute para las comunidades, fomentando la actividad física y el deseo de recorrer la ciudad, en calles que promueven la seguridad vial. De esta manera se fomenta un mejor uso y aprovechamiento de las calles, ya que éstas conforman el mayor sistema continuo de espacio público de la ciudad.

Logros

- Implementación y entrega de la Plazoleta de Verbenal en la Localidad de Usaquén en marzo de 2023. Esta plazoleta tiene un área de 1.047 m², e incluye la intervención de 207 metros, 6 intersecciones mejoradas y 11 pasos peatonales cebrados.
- Implementación y entrega de la Plazoleta de Patio Bonito en la Localidad de Bosa en julio de 2023. La plazoleta tiene un área de 1.195 m² y su intervención consideró la adecuación de 1.600 metros, mejora de 3 intersecciones y la implementación de 10 pasos cebrados.
- Reestructuración del programa de plazoletas y se transforma a Proyectos Estratégicos Peadonales -PEP-, con el objetivo de continuar recuperando espacio público para las comunidades y potenciar acciones de intervención urbana en Urbanismo Táctico (UT).

Dificultades

- Reprocesos y dificultades para conseguir la recuperación del espacio público, dada la resistencia de las comunidades evidenciadas en los procesos de gestión social y participación ciudadana.
- Difícil gestión para obtener las reservas de los CIVs¹⁴ del área de influencia de cada proyecto o el permiso de intervención por parte de la entidad encargada del segmento vial según su estado, resultando en largos tiempos para la implementación.
- Poca agilidad para realizar intervención integral y mantenimiento de la plazoleta o intervención ejecutada. Esto es importante, ya que las acciones con Urbanismo Táctico (UT)¹⁵ requieren de un mantenimiento periódico por su alto grado de exposición al deterioro, vandalismo y contaminación. Lo anterior, involucra la articulación con la UMV o cualquier entidad encargada del mantenimiento del segmento vial objeto de intervención.

Retos o alertas:

- Lograr apropiación por parte de las comunidades beneficiadas y de esta manera lograr la sostenibilidad del proyecto en el largo plazo, por lo que se requieren procesos sólidos y articulados con las comunidades.
- Gestionar los recursos con las entidades como el IDU o la UMV encargadas de materializar la obra civil definitiva de este tipo de proyectos de recuperación de espacio público.

Pasos por seguir:

- Como meta para el finalizar esta administración se proyectan 3 nuevos puntos de intervención en diferentes localidades:
 - Localidad de Barrios Unidos, con la Plazoleta en el barrio Colombia
 - Localidad de San Cristóbal, con la Plazoleta en el barrio San Pedro y,
 - Localidad de Chapinero, con el barrio El Lago.
- Dar continuidad en la ejecución de los proyectos estratégicos peatonales ubicados en: Calle 71 por Carrera 20 (Barrios Unidos), Calle 28C Sur por Carrera 9B Este (San Cristóbal), Calle 77 Por Carrera 14 (Chapinero).

3.7.12.12. Desmonte del Transporte Público Colectivo (TPC) - SITP Provisional

Descripción y estado

El desmonte del Transporte Público Colectivo (TPC) consistió en el retiro de la totalidad de rutas de transporte que eran prestadas por las empresas privadas bajo un esquema individual que propiciaba la denominada “Guerra del Centavo”, dando paso a la implementación del 100% del SITP, para lo cual se dio cumplimiento del cronograma de desmonte del SITP - Provisional, el cual tuvo fecha de finalización del permiso transitorio el 31 diciembre de 2021, con un total de 135 servicios desmontados que operaban bajo el esquema de provisionalidad.

¹⁴ “Código de identificación vial (CIV): llave de identificación única del segmento vial establecido en el Sistema de Información Geográfica del IDU – SIGIDU. Corresponde al identificador del segmento de la red vial.” IDU.

¹⁵ Urbanismo Táctico <https://observatorio.dadep.gov.co/publicaciones/abc-cartilla-urbanismo-tactico>

Logros

- El desmonte definitivo del TPC/SITP Provisional se dio luego de un proceso que se generó a partir del 2014 y que fue culminado por la actual administración distrital, después de diversas prórrogas formuladas por las anteriores administraciones.
- En el marco de la vigencia de los Decretos 068 de 2019 y Decreto 557 de 2021 se han adquirido 2.563 vehículos, y ejecutado alrededor de \$380 mil millones de pesos, siendo beneficiarios de estos pagos propietarios de vehículos del TPC/SITP Provisional.
- Sujetos a los procesos de finalización del TPC y SITP Provisional, se chatarrizaron alrededor de 5600 vehículos, los cuales ya no se encontraban en condiciones de prestar el servicio de transporte en la ciudad. TMSA, ha adelantado procesos de selección para la vinculación de flota eléctrica a la operación del componente zonal y, como resultado, el Sistema cuenta actualmente en su operación con el primer operador público de transporte, La Rolita.
- La implementación de flota 100% eléctrica con 1.485 buses un bus de hidrógeno, y cinco patios talleres 100% eléctricos, ubicados en las localidades de Usme, Suba, Fontibón y Ciudad Bolívar.
- En línea con la política fomentada parte del Distrito dentro de las metas nacionales, se adoptó a través del Decreto 477 de 2013 el Plan de Ascenso Tecnológico del Sistema Integrado de Transporte Público, el cual tiene por objeto *“(…) la sustitución progresiva de tecnologías tradicionales de combustión interna a tecnologías de cero o bajas emisiones en ruta, en un proceso liderado por la SDM, la Secretaría Distrital de Ambiente y TRANSMILENIO S.A. como ente gestor del SITP.”*
- Tras el desmonte de las 135 rutas provisionales, se sumaron más de 450.000 pasajeros a la demanda del SITP.
- A lo largo del proceso de implementación del SITP, sujeto al desmonte del SITP Provisional se implementaron y consolidaron las Unidades Funcionales (UFO): 6 Fontibón, 7 Fontibón, 8 Perdomo, 13 Usme y 17 Fontibón, consiguiendo de esta manera mejoras operacionales que permitieron absorber la demanda proveniente del esquema TPC y del SITP provisional.
- El estado actual reportado por el ente gestor de los recursos disponibles para pago a propietarios; establecido en el Artículo 78 del PDD 2016-2020 y prorrogado por el Artículo 157 del PDD 2020-2024; en el Fondo Cuenta es de \$11.759.394.763 (con corte al 30 de noviembre de 2023). Se iniciaron procesos de desistimiento a algunos vehículos en los términos establecidos en el Artículo 17 de la Ley 1755 de 2015.

Dificultades

- Durante la vigencia de los Decretos 068 de 2019 y Decreto 557 de 2021, no se presentaron la totalidad de los propietarios que podrían acceder a los beneficios de pagos por sus vehículos. Teniendo en cuenta que con el cierre de postulaciones del Decreto 557 de 2021, tan solo se aprobaron 67 solicitudes de 194 posibles, el 70,61% de los beneficiarios del desembolso de que trata el Decreto perdieron su derecho por el no cumplimiento del total de los requisitos establecidos en el mismo. En el caso del Decreto 068 de 2019 se preveía un total de 2.874 beneficiarios potenciales, de los cuales se acogieron al proceso 2.692 propietarios.
- De los vehículos postulados al Fondo Cuenta, están pendientes por terminar el procedimiento 155 vehículos, algunos con dificultades para finalizar el proceso.

Retos y/o alertas:

- A lo largo de los procesos de desmonte del SITP Provisional se veló por garantizar la cobertura parcial o total de los servicios a través de las rutas del SITP en sus componentes zonales y alimentación. Pese a las dificultades, el sistema zonal y alimentador tiene una oferta actual de 480 servicios en toda la ciudad, y se encuentra continuamente sujeto a modificaciones para garantizar el mejoramiento del servicio.

- En aras de optimizar los recursos disponibles para pago de vehículos pendientes en el marco de los Decretos Distritales, se llevan a cabo continuamente mesas entre TMSA, y la SDM, para evaluar alternativas jurídicas que permitan finalizar procesos pendientes y agilizar la destinación de recursos. Es necesario definir la continuidad en el nuevo Plan Distrital de Desarrollo a lo establecido en el PDD 2016-2020 y prorrogado por el PDD 2020-2024, para poder asumir los pagos de los vehículos pendientes por trámite a través del Fondo Cuenta de Reorganización del Transporte Colectivo Urbano de Pasajeros en el Distrito Capital.
- Lograr el cambio de mentalidad de los usuarios, para que se apropien del Sistema, reconociendo que el SITP no se contempló como un sistema igual al modelo del Transporte Público Colectivo, por el contrario, buscó optimizar los recorridos, la oferta, la accesibilidad, cobertura y seguridad de los usuarios, a través de mejores vehículos, puntos de parada designados y unificación tarifaria.
- Dar cumplimiento a lo estipulado en el Acuerdo 732 de 2018, mediante el cual se determinaron los objetivos y metas para la promoción y masificación de movilidad eléctrica en la ciudad.

Pasos por seguir:

- Gestión de la finalización de los trámites pendientes por los propietarios en el Fondo Cuenta, y definición en el nuevo PDD.
- Seguimiento a la calidad del servicio desde la SDM en aras de garantizar la eficiente operación, cobertura y alcance de los servicios del SITP.
- Ejecución de las alternativas jurídicas o administrativas como fundamentos para el cierre de los procesos pendientes dentro de los marcos de los Decretos Distritales, garantizando la correcta destinación de recursos disponibles, y definición de los necesarios para finalizar todo el proceso de acuerdo a los términos establecidos en los mismos decretos.

3.7.12.13. Fondo de Estabilización Tarifaria y Subvención a la Demanda del SITP – FET

Descripción y estado

Para contribuir a la sostenibilidad del SITP por medio de la provisión de recursos financieros para cubrir el diferencial entre la tarifa técnica del sistema y la tarifa cobrada a los usuarios, la Administración Distrital expidió el Decreto Distrital 383 de 2019, mediante el cual se creó el Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la Demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (FET), y fueron definidas, entre otras, las siguientes funciones para la SDM: Dictar el reglamento de funcionamiento del FET, definir los mecanismos que se deben implementar para la administración de los recursos del sistema, coordinar las acciones para la estimación de necesidades del FET en el Distrito Capital.

Posteriormente, a través de la expedición del Decreto Distrital 686 de 2019, se estableció que la SDM asumiría la totalidad de funciones de administración del FET desde la vigencia 2023. De conformidad con lo anterior, a partir del primero de enero de 2023, la SDM además de las funciones ya establecidas, asume las siguientes¹⁶:

¹⁶ Con anterioridad a la vigencia establecida en el Decreto 686 de 2019, la cuenta presupuestal del FET estaba a cargo de la SDH. En cuanto a las funciones establecidas en los numerales 2, 3 y 4, estas eran responsabilidad de TTSA.

- Coordinar las acciones para el funcionamiento del FET en el Distrito Capital.
- Ordenar y ejecutar los recursos que cumplan con el objeto del Fondo.
- Llevar los registros contables y presupuestales de la transferencia de inversión.
- Presentar al CONFIS Distrital un informe anual que refleje el desempeño financiero, contable y presupuestal del FET.

Logros

- Dadas las funciones del Decreto 383 de 2019, modificado por el Decreto 686 de 2019, la SDM mediante Resolución 488 de 2019, reguló aspectos para garantizar la incorporación, disponibilidad, asignación y gestión adecuada de los recursos, así como la adecuada transición en las funciones de administración, planeación y seguimiento a la ejecución de los recursos del FET.
- Una vez superado el tiempo de transición del Decreto, la SDM identificó la necesidad de fortalecer las funciones de administración y seguimiento que realiza la SDM a los entes gestores y delegar la ordenación del gasto de la cuenta presupuestal del FET, por lo cual se expide la Resolución 345191 de 2022, previa socialización con TTSA, y la SDH, derogando la Resolución 488 de 2019.
- Con el fin de dar claridad a la organización interna de la SDM y ampliar las herramientas de seguimiento y administración de los recursos del FET, la SDM adoptó el procedimiento interno PM01-PR13 (también socializado con TTSA y la SDH) de *“Planeación, Operación y Seguimiento del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la Demanda del Sistema Integrado De Transporte Público de Bogotá - FET”* y el PM01-PR13-IN01 *“Instructivo para el 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”*.
- El FET ha permitido garantizar la prestación del servicio sin tener que trasladar el incremento en los costos del sistema a los usuarios, que se hubiera traducido en un mayor incremento de las tarifas del sistema.
- La SDM ha fortalecido las instancias de seguimiento a la proyección y ejecución de las necesidades de recursos de los entes gestores a través del Comité de Seguimiento Trimestral del FET y de los informes de seguimiento a la ejecución técnica y presupuestal del FET.
- A partir de la adición al Presupuesto General de la Nación, se logró negociar con el Gobierno Nacional y las demás ciudades capitales la asignación de cerca de 618 mil millones de pesos para financiar el diferencial tarifario del SITP de Bogotá en la vigencia 2023.
- Se ha consolidado un equipo de trabajo al interior de la SDM encargado de hacer seguimiento al FET, gestionar flujos eficientes de información entre la SDM y los entes gestores y ofrecer recomendaciones a nivel técnico y presupuestal para la optimización del Fondo.
- Se han creado fuentes sectoriales permanentes para aportar al FET, como es el caso de los recursos derivados de la medida conocida como Pico y Placa solidario.

Dificultades

- Se identifica el incremento paulatino del diferencial tarifario, principalmente desde el inicio de la pandemia, debido a la declaración de emergencia sanitaria que restringió la movilidad en la ciudad; esto ocasionó la disminución de la demanda de pasajeros y la modificación de los hábitos y modos de viaje de los usuarios,

situación que a la fecha no se ha recuperado a los mismos niveles de demanda pre pandemia en el componente troncal.

- Adicionalmente, se presenta un mayor costo del sistema asociado a la implementación del 100% del SITP y la renovación de flota troncal de las Fases I y II. La incorporación de dicha flota en su mayoría corresponde a tecnologías de bajas y cero emisiones.
- En 2019 se requerían 890 mil millones de pesos para cubrir el diferencial tarifario del SITP, mientras que durante el 2023 se proyecta agotar el recurso asignado, correspondiente a 2,99 billones de pesos.
- El incremento del diferencial tarifario ha repercutido en las finanzas del Distrito, en tanto que aún con la asignación de las fuentes alternativas de financiación para el FET y los recursos propios distritales, estos no han sido suficientes para cubrir la necesidad del sistema, por lo tanto, se ha hecho necesario acudir a negociaciones con la Nación para llegar a los 3 billones de pesos requeridos en la vigencia 2023.
- La ejecución presupuestal del FET durante el primer trimestre del 2023, presentó una subejecución de cerca de 345 mil millones de pesos frente al PAC programado, ya que no se contó con los recursos de la Nación proyectados al iniciar la vigencia.
- Como consecuencia del déficit presupuestal por falta de la fuente de recursos proyectados de la Nación, ha sido necesario acudir a programaciones de PAC, emisiones de CDP y CRP con periodicidad mensual y no trimestral como se tiene programado según el procedimiento establecido.

Retos y/o alertas:

- Gestionar el aumento de recursos por medio de las fuentes alternativas de financiación existentes y consolidar nuevas fuentes fijas para cubrir el diferencial tarifario del SITP.
- Trabajar en conjunto con los entes gestores para aumentar los ingresos del sistema por tarifa al usuario a través de la disminución de la evasión y la elusión del sistema y la mejora en la prestación del servicio de transporte público.
- Trabajar en conjunto con los entes gestores para propender por mejoras operacionales y de reducción de costos, sin afectar la calidad en la prestación del servicio de transporte público.
- Apropiar y dar cumplimiento a los procedimientos establecidos para la administración, planeación y seguimiento de los recursos del FET.
- Estructurar una propuesta de cofinanciación de algunos componentes del sistema ya adquiridos, en el marco de lo previsto en el artículo 183 de la Ley 2294 de 2023

Pasos por seguir:

- Trabajar en conjunto con el Gobierno Nacional para la cofinanciación de infraestructura física, adquisición de vehículos para el SITP con estándares de bajas y cero emisiones, según lo establecido en los artículos 172 y 183 del Plan Nacional de Desarrollo.
- Continuar fortaleciendo la administración, planeación y seguimiento a los recursos que realiza la SDM al FET.
- Asignar los recursos del FET de manera independiente a cada ente gestor cuando inicie la operación de la PLMB.

3.7.12.14. Optimización (Renegociación)

Descripción y estado

El artículo 4 de la Ley 2299 de 2023 asignó un monto no inferior a un billón de pesos para la financiación de los déficit operacionales de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo - SITM y de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público - SETP del país, distribuido en partes proporcionales dependiendo del número de primeras validaciones realizadas en 2019, que serán certificadas por los entes gestores y verificado por el Ministerio de Transporte.

Además, establece como plazo hasta el 31 de diciembre de 2023 para renegociar las condiciones económicas y de distribución de riesgos de los contratos, para reducir costos y garantizar la eficiente prestación del servicio de transporte público.

De acuerdo con lo anterior, la SDM acompañó a TTSA, en las actividades de estructuración de las mesas de renegociación de los contratos del SITP, con el fin de identificar alternativas para la reducción de los costos y la continua y eficiente prestación del servicio público de transporte, a partir de la determinación de los efectos económicos adversos derivados de los costos actuales, número de usuarios, riesgos operacionales derivados por la pandemia por COVID-19, entre otras causas.

Dentro de la metodología se definió la realización de tres tipos de mesas: la estratégica, la de optimización y la de resultado. El desarrollo de las mismas, se realizó en cinco fases principales durante el segundo semestre de 2023, de la siguiente forma:

- Fase 1. Convocatoria: Inició el martes 25 de julio de 2023, con la convocatoria por parte de la SDM a los invitados y por parte de TTSA a los 44 concesionarios de los componentes zonal y troncal y el concesionario de recaudo del SITP.
- Fase 2. Informativa: Inició el lunes 31 de julio de 2023, con el desarrollo de la mesa estratégica, en la cual se definieron las temáticas a tratar en las mesas de optimización, los delegados por parte de los involucrados, y la agenda de desarrollo de las mesas.
- Fase 3. Desarrollo de las Mesas de optimización: Inició el 8 de agosto de 2023.
- Fase 4. Concertación: Avances significativos del proceso de concertación con los concesionarios, prevista para noviembre de 2023.
- Fase 5. Formalización de los Acuerdos: Prevista para diciembre de 2023.

Una vez coordinadas las actividades, el 31 de julio de 2023 se realizó la primera mesa estratégica con asistencia de la Alcaldesa Mayor de Bogotá, la alta gerencia de TTSA, la SJD, la SDM, el MinTransporte y los representantes de los 44 concesionarios de los componentes zonal y troncal y del concesionario de recaudo del SITP, con el fin de abordar el objetivo, la estructura, los plazos previstos, los cronogramas y las metas esperadas en las mesas de renegociación.

A la fecha, se han realizado 20 mesas de optimización presenciales y 14 virtuales, relacionadas con la evasión, la optimización operacional del sistema, financiera y de riesgos en las fases del sistema en el componente zonal y troncal que se encuentran en operación.

Logros

- Giro de \$618.308 millones a TMSA, por parte del gobierno nacional, destinados a cubrir el déficit del sistema, lo cual contribuye a atender las necesidades de recursos del FET para la vigencia 2023.
- Alta participación y voluntad por parte de los concesionarios en las mesas de trabajo realizadas en el marco de la renegociación de los contratos.
- Avances en el diagnóstico de las problemáticas asociadas a la evasión en los componentes troncal y zonal y en las deficiencias identificadas en la operación del SITP
- Acercamiento frente a la implementación de alternativas de solución frente a las problemáticas identificadas.
- Revisión y priorización de propuesta de mayor interés entre los representantes de los concesionarios y el Ente Gestor.

3.7.12.15. Fuentes Alternativas de Financiación

Descripción y estado

Durante el 2022 y 2023 se realizó un análisis técnico y jurídico para determinar la viabilidad de nuevas fuentes alternativas de financiación para el Sector Movilidad, el Fondo de Estabilización Tarifaria y la Agencia Regional de Movilidad (ARM).

A partir de allí, y teniendo en cuenta la proyección del PMSS a 2035, se identificaron posibles fuentes de financiación y en los casos donde es posible el cálculo, se realizó la proyección de recaudo. Algunos casos, como las fuentes de financiación previstas para ARM, dependen exclusivamente de la proyección y ejecución de proyectos y programas, razón por la cual a la fecha no es viable su cuantificación.

Logros

- Dentro de las nuevas fuentes viables técnica y jurídicamente, para implementar en el Sector Movilidad y para aportar al FET están: contribución por estacionamiento fuera de vía, aprovechamiento económico por PMT, estampilla a favor del transporte público, impuesto a las transacciones de compraventa de vehículos, cobro por vehículos afiliados a empresas transportadoras y reestructuración impuesto de vehículos.
- En cuanto a la ARM, la Ley 2199 de 2022 contempla los mecanismos de financiación de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca (RMBC), que le permitan garantizar su funcionamiento, así como su sostenibilidad y, especialmente, su capacidad de gestión en el corto plazo de los planes, programas y proyectos relacionados con los hechos metropolitanos, dentro de los cuales se encuentran los relacionados con movilidad a cargo de la ARM. Para los proyectos de movilidad la Ley establece unas fuentes específicas: Peajes Regionales, Tarifas o precios públicos por el uso de los Centros de Intercambio Modal, Plusvalía, Contribución regional de valorización, Sobretasa al Impuesto de Delineación Urbana, Autorización para

imponer sobretasas a los impuestos administrados por las entidades asociadas a la RMBC, Proyectos financiados con regalías, Cofinanciación de la infraestructura de accesos urbanos y Participación en la contraprestación aeroportuaria.

Dificultades

- La implementación de las diferentes fuentes de financiación a excepción del aprovechamiento económico por PMT, para el Sector Movilidad y el FET, dependen de cambios normativos del orden nacional o local. Por esta razón su puesta en marcha está asociada a la generación de proyectos de ley o proyectos de acuerdo y de las correspondientes voluntades políticas que los impulsen.
- En cuanto a las fuentes de financiación especificadas en la Ley 2199 de 2022, cada una de las fuentes tiene aplicación según sea implementada la RMBC y la ARM.

Retos o alertas:

- Garantizar acuerdos con los Municipios de la RMBC para la puesta en marcha de las fuentes.
- Incluir en la agenda regulatoria la propuesta de gestión y desarrollo de fuentes alternativas de financiación para 2024 y siguientes vigencias.
- Dialogar con otras ciudades capitales para gestionar la creación de fuentes alternativas de financiación y promover la discusión con el legislativo.

Pasos por seguir:

- Desarrollar cronogramas de implementación y puesta en marcha de las diferentes fuentes de financiación planteadas tanto para el Sector Movilidad y el FET, como para la ARM.
- Asignar al interior de la SDM áreas que impulsen la formulación y desarrollo de las fuentes hasta lograr su implementación.

3.7.12.16. Sistema Interoperable de Recaudo - SIR

Descripción y estado

El SITP está integrado 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 incluye 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 actual con los nuevos sistemas. Con base en lo anterior, la SDM inició la estructuración del proyecto SIR, para permitir la evolución del actual sistema de recaudo al nuevo sistema. Con la visión pactada entre las entidades, el SIR deberá:

- Ofrecer a los usuarios múltiples medios de pago para acceder a todos los sistemas de transporte público de Bogotá – Región.
- Garantizar un entorno de recaudo basado en estándares abiertos, o que la ciudad o la autoridad de transporte pueda hacer uso sin restricciones, en el que puedan coexistir e interoperar múltiples recaudadores, con la autonomía para adquirir infraestructura tecnológica y contratar servicios de diferentes proveedores.

- Facilitar el recaudo de servicios adicionales como: cobros de parqueo en vía, estacionamiento público, alquiler de bicicletas compartidas y micropagos, entre otros.
- Dar soporte a la integración tarifaria de los sistemas de transporte público en sus diferentes modos (buses, línea de metro, Regiotram, taxis, bicicletas públicas), realizar una operación integrada con otros sistemas clave de cara al usuario como son los sistemas de control y gestión de flota y el sistema de información al usuario.

Logros

- En conjunto con TMSA y EMB se realizó el diagnóstico del actual sistema de recaudo, y se desarrolló el Documento Técnico de Requerimientos del SIR que define la visión y objetivos del SIR a nivel estratégico, define a alto nivel los requerimientos del SIR y presenta el análisis inicial de los escenarios factibles para la transición del actual sistema de recaudo al SIR.
- Socialización de los requerimientos del SIR a potenciales proveedores. Mediante sesiones de trabajo transmitidas de forma abierta y socializadas por los medios digitales de la SDM, TMSA, y la EMB, se presentaron los diferentes componentes que hacen parte del SIR, obteniéndose retroalimentación del diseño conceptual planteado y valores de referencia preliminares de los costos de diseño y de implementación.
- Con base en el documento de requerimientos técnicos del sistema y el documento técnico de soporte STPUB-ET-002-2023, se expidió el Decreto 168 de 2023 que tiene por objeto: *“Crear el Sistema Interoperable de Recaudo para el Distrito Capital - SIR y dictar los lineamientos básicos para su diseño, implementación y operación.”*, el cual define a TMSA, como ente gestor del SIR, crea el comité técnico de interoperabilidad y establece el plan cuatro etapas para el diseño, implementación y operación del SIR.
- Suscripción del convenio interadministrativo No 2023-1790 (numeración TMSA) entre la SDM, TMSA y la Agencia de Analítica de Datos (Ágata), esta última goza de acuerdo comercial con el fabricante de la tecnología sobre la cual se opera la actual tarjeta “TuLlave”, con el objetivo de aunar esfuerzos para la estructuración del desarrollo e implementación del SIR, así como el uso de y analítica de datos de interés para el Distrito. En este convenio la SDM participa en tres espacios: el comité directivo, el comité técnico y en la supervisión del convenio.
- Suscripción del contrato interadministrativo derivado No. 2716-23 entre TMSA y Ágata, con el objeto de realizar el diseño conceptual de los componentes, propendiendo por la interoperabilidad del actual sistema de recaudo y medio de pago, la definición de la hoja de ruta para la transición hacia un escenario de interoperabilidad de Ciudad-Región y contar con una adecuada analítica de los datos obtenidos.
- Inclusión del SIR en el CONPES DC - POLÍTICA PÚBLICA BOGOTÁ TERRITORIO INTELIGENTE 2023-2032. Este documento CONPES tiene como propósito, *“Posicionar globalmente a Bogotá como territorio inteligente (Smart City)”*, y *“busca abordar la insuficiencia de condiciones habilitadoras para desarrollar una inteligencia colectiva de territorio, sustentada en el aprovechamiento de los datos, la tecnología y la innovación y que responda de forma integrada y eficiente a las problemáticas de ciudad.”* Para lo anterior, en el componente de movilidad se incluyó el SIR como uno de los ejes que permitirá la entrega la comodidad del uso de transporte en la ciudad.
- El Distrito realizó las gestiones para que, mediante alianza con la ciudad de Seúl, principal accionista de la empresa T-Money (propietario de la tecnología de la tarjeta TuLlave), y la ciudad de Bogotá se formalizará un acuerdo de cooperación que facilite a Bogotá la información bajo esquemas de custodia y seguridad pactados.

Dificultades

- La entrega oportuna de la información de la actual tarjeta y de los nuevos medios de pago. Con esta entrega, se honran los compromisos de la EMB y la EFR con los respectivos concesionarios de estos proyectos de infraestructura de transporte, de forma que los concesionarios diseñen o implementen los sistemas de recaudo haciendo uso de los medios de pago definidos por el Distrito.
- La formalización de un acuerdo con el actual concesionario de recaudo. Para que la interoperabilidad sea una realidad, además de ajustes de carácter técnico, se requiere la entrega de unos módulos de seguridad para la lectura y escritura de la tarjeta, al igual que otros aspectos técnicos y comerciales adicionales.

Retos y/o alertas:

- A la terminación del contrato interadministrativo No. 1726-23 entre TMSA y Ágata, la ciudad tendría las especificaciones técnicas, procedimientos y el conocimiento de los sistemas que soportan el actual sistema de recaudo, piezas que son fundamentales para permitir la transición. Un primer reto, sin embargo, será adelantar una negociación con el actual concesionario de recaudo para implementar la interoperabilidad con su sistema.
- Realizar la estructuración del componente comercial-financiero e institucional, integrando los actuales cambios en la gobernanza del transporte de la Ciudad-Región y los nuevos proyectos de infraestructura del transporte que se encuentran en estructuración y/o ejecución.
- Gestionar las fuentes de financiamiento del SIR, actividad que de acuerdo con el Decreto 168 de 2023, se encuentra en cabeza de la SDM.

Pasos por seguir:

Según los resultados del contrato suscrito entre TMSA y ÁGATA, las siguientes son las acciones que se necesitan continuar:

- Revisión y negociación contractual del SIRCI, acción a cargo de TMSA.
- Estructura el componente institucional y comercial del SIR (roles, responsabilidades y las correspondientes remuneraciones, entre otros).
- Estructurar y consolidar el ente Gestor del SIR, en los aspectos operativos, para asumir y ejecutar las funciones definidas.
- Estructurar el acto administrativo de implementación para la adopción de la integración del actual medio de pago (TuLlave).
- Gestión de las fuentes de financiación del SIR. Aunque el sistema interoperable de recaudo se incluyó en el CONPES DC de territorio inteligente, a la fecha no se tienen fuentes de financiación ciertas para las etapas de diseño detallado y de implementación.
- Estructuración y ejecución del diseño detallado e implementación del SIR. Con base en los resultados del contrato entre TMSA y Ágata, se requiere definir la estructura con la que se ejecutará y/o contratará el diseño detallado de los componentes técnico, institucional y comercial-financiero del SIR, y la estructura para su implementación.

3.7.12.17. Transporte Público Individual-Taxi

Descripción y estado

Para el servicio de transporte público individual se ha determinado que la propuesta de valor central debe estar orientada hacia el ofrecimiento de una experiencia de viaje positiva, tanto para el usuario como para el prestador de servicio (conductor). Se han identificado aquellos valores específicos sobre los cuales deberán orientarse los proyectos y líneas de trabajo, que corresponden a competitividad, sostenibilidad (ambiental), seguridad, confianza e inclusión, los cuales suman a apuntar a una experiencia positiva de viaje del usuario y del prestador del servicio.

Para lograr la consolidación de la propuesta de valor de *“mejora de experiencia de viaje de usuario y prestador de servicio”*, la SDM se ha planteado un plan denominado *“Sí Voy en Taxi”*. Este plan consiste en 6 líneas de trabajo y 2 soportes transversales: Línea 1 Experiencia de viaje, Línea 2 Componente tecnología y plataforma, Línea 3 Medio de cobro y tarifa, Línea 4 Zonas amarillas, Línea 5 Renovación de flota y eléctricos y Línea 6 Promoción del taxi. Dos soportes transversales: formación de conductores y enfoque de género.

Logros

- Para el 2022 y 2023, se incorporó la medición del Índice de Satisfacción del Cliente, a través de la Encuesta a usuarios del servicio de Taxi. Este índice vincula la percepción con la importancia dada a cada uno de los aspectos valorados, obteniendo un Índice de Satisfacción General del Servicio para 2023 de 3,1. Esta medición se mantendrá en el futuro para tener comparaciones en dicho índice que reflejan la mejoría en el servicio.
- Se avanza en la implementación de la herramienta de seguimiento a la experiencia de viaje para el usuario a través de un Código QR que permitirá la evaluación del servicio y el acceso a información del vehículo y el prestador en las etapas del viaje. Además, se encuentra en incorporación la evaluación del servicio en la interfaz de la APP MiMovilidad que agrupa varios servicios de la SDM para el ciudadano.
- Se avanza en la implementación de un Modelo de Calidad para el servicio de taxi, como herramienta de medición de la experiencia de viaje. Este involucra la encuesta de percepción anual, en la que los ciudadanos valoran la satisfacción general del servicio de taxi y una encuesta orientada a conductores y conductoras que indique prioridades de intervención en su bienestar y convivencia.
- Se extendió la operación del Piloto de Taxis Eléctricos a través del Decreto Distrital 377 de 2023, en concordancia con la promoción del uso de tecnologías limpias en la movilidad.
- Entre 2022 y 2023 se llevaron a cabo 15 capacitaciones presenciales y 40 capacitaciones virtuales a un total de 2471 conductores, en temas como cultura para la movilidad, seguridad vial y sostenibilidad. Con apoyo de la SDS y SDDE, Policía de Turismo y el IDT para brindar capacitaciones en: promoción en salud, bienestar, conciencia financiera y turismo.
- Se realizaron 8 semilleros con Enfoque de Género centrados en el reconocimiento y prevención de violencias en contra de las mujeres, por lo que se busca que las y los conductores sean canales de apoyo y orientación a las mujeres víctimas de violencia.
- Se realizaron eventos, publicaciones de redes sociales y piezas de comunicación para promocionar el servicio de taxi y sus beneficios entre la ciudadanía. En agosto de 2022 y 2023 se hicieron eventos especiales para los taxistas en cumplimiento del Acuerdo Distrital 606 de 2015.
- Se realizó el estudio de tarifa de taxi y el aumento de tarifa del 15.5% por medio del Decreto Distrital 013 de 2023.
- Se elaboraron 11 conceptos de viabilización de zonas amarillas, con 8 viables para implementación. Adicionalmente 20 conceptos de zonas amarillas en diferentes localidades.

Dificultades

- La presencia de vehículos particulares prestando servicio de transporte individual a través de plataformas informales y la nula o poca legislación nacional sobre el tema, impacta fuertemente la operación de los vehículos de taxi y el modelo de negocio de los actores.
- La normatividad nacional frente a la operación y organización del transporte público individual, tiene muchas falencias y vacíos que afectan el servicio y que repercuten en el trabajo que puede hacer la SDM con el gremio del taxi para mejorar sus condiciones e impactar positivamente la experiencia del usuario.
- En función de las directrices establecidas por el Consejo de Estado de cara a la solicitud de nulidad de la Resolución 2163 de 2016, la adopción de los lineamientos establecidos por la ciudad a través de los Decretos en mención tiene el carácter de OPTATIVIDAD, y por lo anterior, el proyecto no se ha podido implementar adecuadamente.
- El número de vehículos de servicio público individual que transitan por la ciudad varía dependiendo de las condiciones de cada vehículo y crea dificultades al momento de reportar características de la operación y hacer un seguimiento a la misma.
- La percepción de los usuarios frente al servicio y el índice de satisfacción frente al mismo es apenas aceptable y esto afecta el impacto de las políticas de promoción del servicio y la interacción de la entidad con los actores del gremio (conductores, propietarios y empresas)
- La capacitación de los conductores no es obligatoria, lo que hace que la asistencia y el compromiso de estos frente a los espacios de capacitación creados sea deficiente y eso impacta directamente la calidad del servicio.

Retos o Alertas:

- Trabajar con el Gobierno Nacional para que reglamente las condiciones de las plataformas tecnológicas de transporte y evaluar en conjunto que se establezcan capacitaciones mínimas obligatorias a los conductores.
- Se debe trabajar con el Ministerio de Transporte para la actualización de las condiciones normativas de este servicio, ajustándose a la realidad operativa del mismo y la subsanación de los errores cometidos en la expedición de la Resolución 2163 de 2016.
- Actualizar los datos del número de taxis (tal vez una actualización del censo de vehículos) para poder contar con datos más certeros de la flota existente.
- Mejorar esta percepción a través de la implementación y evaluación de políticas de seguimiento a la experiencia de viaje, la capacitación continua de los conductores y el acompañamiento a las empresas de taxis.
- Alineado con la política de cero y bajas emisiones se debe finalizar el piloto de taxis eléctricos, dando continuidad a las metas establecidas en la misma y al fondo de reposición.
- En el desarrollo de la inclusión del número único y entrega de código QR por parte del Sistema de Información y Registro de Conductores SIRC, con el apoyo de fábrica de software se viene trabajando en una fase I, para el primer trimestre de 2024 se debe dar continuidad al trabajo que permita la materialización de estas inclusiones, así como la construcción del nuevo protocolo de conexión con SIRC, como elemento esencial para el ajuste de la Resolución 220 de 2017 y del manual de uso del Sistema, así como la posterior socialización con el gremio de los ajustes que se realicen.
- Adicionalmente, una vez se implemente el proyecto, se hace necesario avanzar en una fase II de desarrollo que permitirá adicionar al código QR funcionalidades adicionales como la calificación del servicio, la validación de tarifas, y el reporte de peticiones, quejas y reclamos.

Pasos por seguir:

- Continuar con la implementación de la herramienta tecnológica para el seguimiento de la experiencia de viaje, incluyendo la tarificación como uno de los ejes principales.
- Continuar con la implementación del modelo de calidad de taxi, en cuanto a la aplicación de las encuestas de percepción de usuarios y de percepción de conductores, así como el desarrollo de indicadores para medir la calidad de las empresas de taxi.
- Realizar un estudio que defina las opciones de financiación para el ascenso tecnológico de la flota de taxis de la ciudad y definiciones respecto al piloto de taxis eléctricos.
- Continuar con la capacitación de conductores de la mano de las empresas y solicitar normatividad que haga obligatorias para los conductores estas capacitaciones.

3.7.12.18. Transporte intermunicipal

Descripción y Estado

Convenio Soacha Bogotá Soacha

El 08 de noviembre de 2013 la Alcaldía Mayor de Bogotá, la Alcaldía de Soacha, el Ministerio de Transporte y el Departamento de Cundinamarca, suscribieron el Convenio interadministrativo 1100100-004-2013, con el objetivo de “establecer las condiciones de operación del servicio de transporte público de pasajeros, colectivo e individual, en el corredor Soacha – Bogotá D.C.”. El convenio tiene como fecha de finalización el 7 de noviembre de 2023.

Teniendo en cuenta los cambios y las condiciones actuales del sistema de transporte de la ciudad, el 3 de agosto de 2023 la Alcaldesa Mayor de Bogotá D.C., remitió al Ministro de Transporte, al Gobernador de Cundinamarca y al Alcalde del municipio de Soacha, el oficio 2-2023-20776, en el cual se informa que Bogotá no se encontraba interesada como Distrito, en prorrogar dicho Convenio Interadministrativo, por lo cual el 7 de noviembre finalizó dicho convenio.

El 8 de noviembre de 2023 entra en vigencia el convenio 2744 de 2023, suscrito entre la ARM, el Ministerio de Transporte y la Alcaldía de Soacha. Dicho convenio transitorio tendrá una vigencia de 5 meses, en los cuales se definirán las nuevas condiciones de operación del corredor Soacha - Bogotá.

Corredores de ingreso a la ciudad

La ciudad cuenta con 8 accesos: Autopista Norte, Vía Suba Cota, Calle 80, Calle 13, Autopista Sur, Autopista al Llano, Vía a Choachí y Vía La Calera, por donde están autorizados recorridos internos a 46 rutas intermunicipales procedentes de diferentes municipios ubicados en el área de influencia del Distrito. Son prestadas por 97 empresas habilitadas por el MinTransporte en la modalidad del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera.

Logros

- Finalizar el Convenio Bogotá Soacha, el cual venía generando una serie de problemáticas, entre las cuales se resaltan las siguientes: afectación a la calidad en la prestación del servicio de transporte en el Distrito Capital, competencia desleal al SITP, riesgo frente a la seguridad de los usuarios por la falta de atención a los lugares de parada autorizados, generación de mayor contaminación ambiental, dada la alta edad del parque automotor.

- Firma del nuevo Convenio ARM, el Ministerio de Transporte y la Alcaldía de Soacha para revisar las acciones a seguir para la prestación del servicio entre Bogotá y Soacha, teniendo como propósito principal, no afectar los usuarios de transporte.
- Se adelantaron diferentes acciones en los principales corredores de la ciudad, en los cuales transita el transporte intermunicipal, así:
 - Calle 80: se elaboró el documento “Necesidad paraderos del servicio intermunicipal en la Calle 80. Área de influencia. Portal 80 hasta carrera 102.”, logrando tres paraderos que permitirán distribuir la oferta de vehículos intermunicipales y así mitigar el riesgo de los usuarios del transporte intermunicipal que utilizan el servicio para llegar y salir del sector. Se apoyó la gestión del tránsito de rutas intermunicipales en el Portal 80 entre la carrera 102 y el Portal 80. Se dio inicio a la implementación de prueba piloto con la toma de información para línea base dentro del portal 80 y elaboración del documento STPU-ET-016-2023 *“Análisis de alternativas de operación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera que opera en la Calle 80 de Bogotá. Caso de estudio: Portal 80 y su zona de influencia”*, sin embargo, analizados los indicadores antes y durante la implementación del piloto, no se evidenció una mejora respecto a la velocidad de ingreso al portal por parte del servicio intermunicipal y los usuarios continuaron descendiendo del bus sobre la calzada rápida de la Av. calle 80. Los resultados del piloto se encuentran consignados en el documento STPUB-ET-036-2023 *“Resultados del Piloto: Análisis de alternativas de operación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera que opera en la Calle 80 de Bogotá. Caso de estudio: Portal 80 y su zona de influencia”*
 - Calle 13: se apoyó el desarrollo del piloto sobre la Avenida Américas para la canalización de un carril desde Carrera 56 hasta Carrera 58, para realizar maniobras de ascenso y descenso. Se asistió a mesas de trabajo con las empresas de transporte intermunicipal del corredor de la Calle 13, socializando la problemática del sector de la avenida de las Américas y el objetivo del piloto. Se realizaron cuatro capacitaciones en los municipios de Mosquera, Funza, Madrid y Facatativá, a 170 conductores que prestan el servicio intermunicipal, con el fin de dar a conocer la operación y la ubicación de los paraderos autorizados. Se dio apoyo en la campaña pedagógica dirigida a los conductores intermunicipales y a los usuarios del servicio, buscando cambiar los comportamientos que aporten a una mejora de la movilidad en el corredor.
 - Autopista Norte: se apoyó la prueba piloto realizada en la Autopista Norte entre la calle 192 y Calle 197, en búsqueda de organizar el servicio de transporte público, para mejorar las maniobras de ascenso y descenso de usuarios únicamente en los sitios autorizados.
 - Vía La Calera: se socializó con las empresas de transporte intermunicipal del corredor de La Calera los ajustes de trazado generados por el PMT de la PLMB.
- Se elaboró el documento STPUB-ET-015-2023 *“Evaluación del trazado por contingencia del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera que ingresa y sale por el corredor de La Calera hacia y desde Bogotá”*, el cual será compartido con la Subsecretaría de Servicios, para que sea tenido en cuenta, en el marco de los Protocolos *“PM02-PR01-ANEXO 1 Autorizar o no los planes de manejo de tránsito (PMT) por obras y/o emergencias y realizar el seguimiento a su implementación”* y protocolo *PM02-PR04-PT01 “PROTOCOLO OPERACIÓN CENTRO DE GESTIÓN, en el que se dan alternativas de desvíos cuando se presentan fenómenos de afectación a la circulación por contingencias.”*
- Se construyó el documento que detalla los requerimientos funcionales para el desarrollo del aplicativo o página web *“Transporte intermunicipal en Bogotá”*, que permita la publicación de trazados autorizados del transporte intermunicipal dentro del perímetro Distrital, así como los paraderos habilitados para el ascenso y descenso de usuarios, horarios y tarifas, y búsqueda de rutas para un usuario que desee acceder al servicio.
- Se apoyó en la construcción de los lineamientos para adecuar o construir paraderos con condiciones de accesibilidad, específicamente para el servicio intermunicipal.

Dificultades

- Se evidenciaron limitaciones para que todas las empresas y conductores hicieran parte de las capacitaciones realizadas en el corredor de occidente. Debido a que la SDM no es el ente gestor del transporte intermunicipal, estas capacitaciones no pueden ser de obligatorio cumplimiento, por lo que no es posible asegurar el éxito del proyecto para mejorar la operación en el corredor con este tipo de acciones.
- La problemática de los servicios intermunicipales es común en todos los corredores, como estacionamiento en vía, regulación y ascenso y descenso en sitios no autorizados, debido al esquema empresarial que tienen diseñado.

Retos:

- La RMBC es una oportunidad para lograr que se constituya una autoridad regional (ARM) que se encargue del transporte intermunicipal, en el marco del SITP.
- Migrar hacia una prestación del servicio de transporte público entre Soacha y Bogotá y viceversa, solo con vehículos autorizados para prestar el servicio de transporte público intermunicipal en el corredor, de manera eficiente y con una flota de mejores condiciones, en términos ambientales y de seguridad.

Pasos por seguir

- Realizar mesas de trabajo con ARM, el Ministerio de Transporte y Soacha para definir el esquema de la operación del servicio de transporte entre Bogotá a Soacha y viceversa, que genere un menor impacto a los usuarios.
- Es altamente conveniente que los municipios se adhieran a la RMBC y lograr una eficiencia en la prestación de este servicio, un buen sistema de transporte entre la región con Bogotá y la generación, financiación y gestión de proyectos de interés regional.

4. TEMAS PRIORITARIOS A ATENDER EN 2024.

4.1. Tarifas

- **Tarifas de Taxi:** La SDM realizó el estudio técnico para el aumento de tarifas y expidió el Decreto 013 de 2023 haciendo un aumento de tarifas del 15.5%. En el último trimestre de 2023 se llevó a cabo el estudio técnico y está pendiente que se haga la actualización de tarifas de Transporte Público individual para el año 2024.
- **SITP:** La SDM realizó el documento técnico de soporte de evaluación al “ESTUDIO TÉCNICO Y FINANCIERO DE SOPORTE A LA ACTUALIZACIÓN TARIFARIA E IMPLEMENTACIÓN DE LA METODOLOGÍA SISBÉN IV CON PROYECCIÓN DE DEMANDA Y COSTOS” DIM-F-006-2022, mediante el cual se evaluó el escenario tarifario escogido, que correspondió a un aumento de tarifas generales de \$300 pesos y a la unificación de tarifas a vulnerables (Adulto mayor y Sisbén), verificando el cumplimiento de los principios establecidos en el artículo 21 del Decreto Distrital 309 de 2009.
Dicho documento fue tomado como referencia por la Alcaldía Mayor de Bogotá para la expedición del Decreto 004 de 2023 mediante el cual se fijó la tarifa del SITP.

Durante el último trimestre del año 2023, la SDM realizó la evaluación para la fijación de tarifas del SITP para la vigencia 2023, la cual está pendiente de revisión y actualización, y se entregará al cierre de la vigencia.

- **Pico y Placa Solidario:** De acuerdo con el Decreto Distrital 749 de 2019 la tarifa se debe actualizar anualmente, por lo cual es necesario actualizar la Resolución 83464 de 2021.
- **Estacionamiento Fuera de Vía:** Mediante Decreto Distrital 012 de 2023 se definió actualizar la tarifa anualmente, durante el primer trimestre, siguiendo la metodología vigente, por lo cual es necesario modificar dicho decreto.
- **Estacionamiento en Vía:** El Decreto Distrital 011 de 2023 define la actualización de la tarifa durante el primer trimestre del año, de acuerdo con lo anterior se debe actualizar el Decreto Distrital 011 de 2023 con base en la metodología desarrollada en el Acuerdo 695 de 2017.

4.2. Pico y placa

- **Vehículos particulares:** El Decreto Distrital 003 de 2023 condensa las restricciones que se aplican a vehículos particulares. En enero de 2023 se realizó modificación en los dígitos restringidos, realizando una rotación de placas. Es necesario verificar los indicadores de seguimiento para decidir si se realiza una nueva rotación de placa de acuerdo con lo mencionado en el parágrafo del Artículo 2 de dicho Decreto.
- **Regional:** El Decreto Distrital 003 de 2023 reglamenta la restricción de ingreso a la ciudad durante los puentes festivos. Dado que es una restricción que implica a los municipios, es necesario continuar en comunicación con ellos para articular los horarios de restricción y cualquier modificación necesaria a la medida.
- **Solidario:** El Decreto Distrital 749 de 2019 reglamenta el permiso de pico y placa solidario, el cual en este momento contiene permisos diarios, semestrales y mensuales. De acuerdo con las líneas definidas en las diferentes políticas, PMSS, Política de cero y bajas emisiones, entre otras, es necesario revisar las siguientes fases de la medidas con el fin de continuar con la implementación de cobros por ingreso a zonas o kilómetros recorridos.

4.3. Día sin carro y sin Moto

A partir de la Consulta Popular realizada en el año 2000 donde los habitantes de Bogotá votaron "sí" por un día sin carro en la ciudad, el primer jueves de febrero de cada año se lleva a cabo la jornada. Actualmente el Decreto Distrital que regula la jornada es el 036 de 2023, el cual establece medidas para la circulación de carros y motos en la ciudad.

4.4. Contrato Línea 1 Metro de Bogotá

Aprobación del estudio de tránsito teniendo en cuenta los criterios de accesibilidad, seguridad y continuidad de los modos. Así mismo, se deben priorizar los PMT's para la construcción del viaducto, demolición de estaciones de TransMilenio sobre la avenida Caracas y plan de desvíos en el sector comprendido entre la calle 26 y la calle 80 para el hincado e izaje de pilotes y pilas.

4.5. Licitación Línea 2 Metro de Bogotá

Luego de la posible adjudicación del concesionario que desarrollaría la construcción, el equipo de revisión de la SDM tendrá que desarrollar mesas de trabajo para la aprobación de la metodología e inicio de elaboración de los estudios definitivos.

4.6. Estudios Línea 3 Metro de Bogotá

La aprobación y definición de un consultor que permita avanzar en la factibilidad de la Tercera Línea, requerirá la conformación de los equipos de trabajo de la SDM para la revisión de los distintos componentes del proyecto para su aprobación y posterior licitación.

4.7. Corredor Verde C7

Luego de la adjudicación, el constructor del Corredor deberá presentar una propuesta de plan de obras y cronograma de intervención durante el 2024, esta propuesta debe estar armonizada con la construcción del Viaducto de la Primera línea y de las obras que se ejecuten en los corredores de la Avenida Santa Bárbara y la terminación de la Carrera 9.

4.8. Troncales alimentadoras de la PLMB

Para la Troncal de la Avenida 68 es clave atender y hacer seguimiento a los PMT de gran impacto que están en operación, como el de Venecia, Av. Américas, Calle 13, Metrópolis, Floresta, Calle 100 y Carrera Novena.

Para la avenida Ciudad de Cali se debe mantener seguimiento permanente al avance del grupo 3, entre Avenida Villavicencio y Avenida Cepeda Vargas, estos contratistas tienen un PMT de alto impacto aprobado para no tener tropiezos en su construcción.

4.9. Cooperación internacionales pendientes para el primer trimestre

Proyecto Ciudad Kennedy: Activa, Inclusiva e Innovadora: Una vez GDCI y Rockefeller Philanthropy Advisors confirmen el contenido final y los ajustes al Acuerdo de Subvención, deben realizarse las verificaciones desde la SDM requeridas para ratificar este documento de recepción de recursos, en lo posible antes de finalizar el mes de enero del 2024, para avanzar en la implementación del componente de subvención del proyecto (el componente de apoyo técnico técnico inició en junio del 2023 y cuenta con insumos técnicos asociados a la factibilidad). Durante el primer trimestre, igualmente se debe avanzar en la construcción del documento contractual con UMV que permitirá la ejecución de la intervención asociada al Proyecto y las acciones de alistamiento financiero para la recepción del primer pago de la subvención, programado para junio de 2024 con un porcentaje del 40% del total de los recursos (400.000 USD). Esta cooperación considera un acompañamiento técnico permanente por parte de GDCI, por ende la nueva Dirección de la entidad deberá disponer de un equipo técnico multidisciplinario (que incluya a todas las dependencias con impacto sobre el proceso) para liderar la articulación y desarrollo técnico del Proyecto, de preferencia contando con un Directivo Líder que apalanque la toma de decisiones. La primera sesión de seguimiento técnico con GDCI para el 2024 se ha programado para el 9 de enero.

Proyecto AVANTIA: Durante el primer trimestre de 2024 se deberá avanzar de la manera más efectiva en la ejecución de las actividades: 1.1.2 Formación en vehículos de movilidad sostenible y tecnologías limpias y su cadena de valor (El proceso de mínima cuantía se declaró desierto a noviembre del 2023, es clave revisar las alternativas para lograr comprometer los recursos en el primer trimestre del año y poder iniciar la ejecución de la actividad lo antes posible) y 2.1.4 Adquisición de equipos para la medición del tráfico ciclista (contadores) asociados a la implementación de sistemas de movilidad sostenible. Estos avances serán requeridos para complementar el Segundo Informe Anual de reporte del Proyecto (el cual debe presentarse a Metropolis para su compilación y verificación a marzo 2023). Para

otras actividades del Proyecto establecidas por cronograma en 2024, es indispensable avanzar en la ejecución de los procesos contractuales que impliquen la ejecución de los recursos de subvención, dado que el flujo de desembolsos depende de la implementación. Para marzo de 2024 es necesario comprometer el 100% de los recursos asociados al pago A1 y A2 y el 70% de los recursos asociados al pago A3.

Cooperación técnica entre la ciudad de Copenhague y Bogotá: Se debe hacer la revisión del Plan de Trabajo de Movilidad Sostenible, para validar acciones adicionales que desde la dirección de la SDM requieran incorporarse y poder iniciar la ejecución formal del apoyo. Igualmente en el marco de la cooperación y la permanente colaboración entre la ciudad y la Embajada de Dinamarca en Colombia esta entidad, ha remitido a la SDM requerimientos asociados a los siguientes cursos, que involucran Comisiones Internacionales, que quedan pendientes para el año 2024:

Curso **“Sustainable and Inclusive Urban Development”** organizado por Danida Fellowship Centre Scholarship Programme/Danish Ministry of Foreign Affairs: Desde la Embajada de Dinamarca en Colombia se solicitaron dos nominados (Diego Andrés Suarez y Oscar Mauricio Velasquez, quienes cumplieran requisitos en términos de conocimiento y rol en la entidad) estos nominados recibieron carta de aceptación el día 4 de diciembre de 2023. El curso tendrá lugar Del 26 de febrero al 15 de marzo de 2024 (programa de aprendizaje) y del 16 de marzo de 2024 – 21 de marzo (visita al municipio de Copenhague).La Embajada solicitó remitir los nominados aún con posibles riesgos de cambio, para no desperdiciar la oportunidad del curso que cerraba convocatoria antes de finalizar el mes de noviembre.Este trámite de comisión internacional debe remitirse al Ministerio del Interior dado que los financiadores son entidades de naturaleza pública (este trámite puede tomar más de 30 días hábiles). Actualmente la SDM cuenta con los documentos requeridos para iniciar el trámite una vez sea autorizado por el Secretario/a de Movilidad, que asuma funciones del cargo desde enero del 2024.

Curso **"Data and digital technology as enablers for environmentally sustainable societies"** organizado por Danida Fellowship Centre Scholarship Programme/Danish Ministry of Foreign Affairs: Para este curso la Embajada de Dinamarca en Colombia realizó la postulación de un grupo de representantes por parte del Distrito (2 representantes AGATA, un representante SDP, un representante SDHT, un representante de la SDM, un representante de Acueducto de Bogotá, un representante del Grupo de Energía de Bogotá y un representante de ENEL Colombia), dicha postulación fue aprobada por el Centro de Becas, y como siguiente paso se nominó a Cristian Quintero, de acuerdo a los requisitos de tener vinculación de planta con la entidad y ser experto en Geodata. Dicho curso se realizará entre el 4 y 22 de marzo. A la fecha está pendiente la carta de aceptación y soportes para tener la documentación para iniciar el trámite que debe tener la aprobación del Ministerio del Interior, dado que el financiador es una entidad de

5. GESTIÓN CONTRACTUAL.

Los contratos de procesos estratégicos en ejecución son:

N° Contra to	Objeto	Fecha inicio	Fecha fin	Observacio nes
2022- 63	CONTRATAR LA ADMINISTRACIÓN, MANTENIMIENTO Y APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DE ZONAS DE USO PÚBLICO PARA DESARROLLAR LA ACTIVIDAD DE ALQUILER DE VEHÍCULOS DE MICROMOVILIDAD – SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTIDAS (SBC),		31/12/20 29	En Ejecución

	SUJETO A SU PRESERVACIÓN, BUEN USO, DISFRUTE COLECTIVO Y SOSTENIBILIDAD			
2022-1972	REALIZAR LA ENCUESTA DE MOVILIDAD, QUE COMPRENDE LA ENCUESTA ORIGEN-DESTINO DE HOGARES (EODH) Y LA ENCUESTA ORIGEN-DESTINO DE INTERCEPTACIÓN (EODI) PARA BOGOTÁ Y LOS MUNICIPIOS VECINOS DE SU ÁREA DE INFLUENCIA, Y LA ACTUALIZACIÓN DEL MODELO DE TRANSPORTE DE CUATRO ETAPAS DEL ÁREA DE ESTUDIO	2/1/2023	1/2/2024	En Ejecución
2022-1995	REALIZAR LA INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, LEGAL Y FINANCIERA AL CONTRATO DE CONSULTORÍA QUE TIENE POR OBJETO REALIZAR LA ENCUESTA DE MOVILIDAD, QUE COMPRENDE LA ENCUESTA DE ORIGEN DESTINO DE HOGARES EODH Y LA ENCUESTA ORIGEN DESTINO DE INTERCEPTACIÓN EODI PARA BOGOTÁ Y LOS MUNICIPIOS VECINOS DE SU ÁREA DE INFLUENCIA, Y DE LA ACTUALIZACIÓN DEL MODELO DE TRANSPORTE DE CUATRO ETAPAS DEL AREA DE ESTUDIO	2/1/2023	1/3/2024	En Ejecución
2023-2716	ACTUALIZAR LA CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA Y LOS PATRONES DE VIAJES DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, PARA QUE DESDE EL SECTOR MOVILIDAD SE FORMULEN ACCIONES QUE FACILITEN LA ACCESIBILIDAD A TODAS LAS PERSONAS USUARIAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.	11/9/2023	10/3/2024	En Ejecución
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.	15/8/2023	14/8/2023	En Ejecución

Convenios vigentes

N° Convenio	Objeto	Entidad asociada	Estado
2023-2671	AUNAR ESFUERZOS TÉCNICOS PARA EL DESARROLLO DE CAPACIDADES Y FORTALECIMIENTO DE LÍNEA BASE CON UN PORTAFOLIO DE ACCIONES DE MITIGACIÓN DE GASES DE EFECTO INVERNADERO GEI, EN EL SECTOR TRANSPORTE PARA BOGOTÁ, EN EL MARCO DE LA COOPERACIÓN CELEBRADA CON EL GREEN CLIMATE FUND GCF.	Secretaría Distrital de Ambiente (SDA) y Financiera de Desarrollo Territorial S.A. (FINDETER)	en ejecución

6. MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN

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 vigencia 2022 y 2023
- Cumplimiento de actividades asociadas al reporte de mapas de riesgos de gestión y corrupción (éste último en cumplimiento de las directrices del Plan anticorrupción y atención al ciudadano).
- 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 vigencia 2022 y 2023
- 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.
- Documentación de estándares para actividades propias del despacho en lo que se destacan los documentos:
 - PM01-PR05 Seguimiento a la Política Pública de Movilidad V2.0 del 03.05.2023
 - PM01-M01 Manual de Cooperación internacional V 1.0 del 28.07.2023

1. Gestión de requerimientos de Control interno y Entes de Control

1. Hallazgos Entes de Control y Control Interno

Durante la gestión se desarrollaron las acciones tendientes al cierre efectivo de hallazgos realizados por la contraloría de Bogotá: A continuación, el resumen de la gestión de los mismos:

VIGENCIA DE LA AUDITORÍA O VISITA	No. HALLAZGO	CODIGO ACCION	DEPENDENCIA	Tipo	Estado
2021	3.2.1.1.1	3	oficina asesora de planeación institucional, subsecretarías de la Entidad.	Administrativo	Cierre efectivo Ente de control
2021	3.2.1.2.1	3	oficina asesora de planeación institucional, subsecretarías de la entidad.	Administrativo	Cierre efectivo Ente de control

2022	3.2.2.6.1	1	subsecretaría de política de movilidad / dirección de contratación	Administrativo con incidencia disciplinaria	Cierre efectivo Ente de control
2022	3.2.2.6.1	2	Subsecretaría de Política de Movilidad	Administrativo con incidencia disciplinaria	Cierre efectivo Ente de control
2022	3.3.4.3.1	1	ordenadores del gasto	Administrativo	Cierre efectivo Ente de control

Fuente: Plan de mejoramiento Institucional PMI- SDM.

Nota: Total cuatro (4) hallazgos y cinco (5) acciones, concepto de cierre de Ente de Control otorgado en la vigencia 2023.

Respecto al plan de mejoramiento por procesos, durante la gestión realizada no se levantaron hallazgos al proceso en ejercicios de auditoría o revisión por parte de la OCI, sin embargo, la Subsecretaría de Política solicitó la apertura del plan de mejoramiento 007-2023 por autocontrol, cuyo resultado fue la actualización del procedimiento de seguimiento a la Política Pública de Movilidad. Las acciones fueron cumplidas y el hallazgo tuvo concepto de cierre por parte de la OCI.

Gestión PQRS

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.

2022	Derechos de petición	Gestión Oportuna	Gestión Extratemporal	Totales
Subsecretaría de Política de Movilidad	0	0	0	0
Dirección de Planeación para la Movilidad	1032	1024	8	1032
Dirección de Inteligencia para la Movilidad	223	216	8	223
Subdirección de Transporte Público	379	376	4	379
Subdirección de Transporte Privado	531	525	12	531

Subdirección de Infraestructura	720	715	10	720
Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	382	377	5	382
Oficina de Seguridad Vial	0	0	0	0
			TOTALES	3267

2023	Derechos de petición	Gestión Oportuna	Gestión Extratemporal	Totales
Subsecretaría de Política de Movilidad	2	2	0	2
Dirección de Planeación para la Movilidad	950	947	3	950
Dirección de Inteligencia para la Movilidad	201	199	2	201
Subdirección de Transporte Público	304	303	1	304
Subdirección de Transporte Privado	377	373	4	377
Subdirección de Infraestructura	941	938	3	941
Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	339	335	4	339
Oficina de Seguridad Vial	48	47	1	48
			TOTALES	3162

3. Gestión respuestas Entes de Control

Durante 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 lo cual permitió optimizar los tiempos de respuesta.

Los indicadores evidencian una gestión oportuna superior al 90% sin casos vencidos.

2022	Entes de control	Gestión Oportuna	Gestión Extratemporal	Totales
Subsecretaría de Política de Movilidad	0	0	0	0
Dirección de Planeación para la Movilidad	0	0	0	0

Dirección de Inteligencia para la Movilidad	41	40	1	41
Subdirección de Transporte Público	120	119	1	120
Subdirección de Transporte Privado	91	85	6	91
Subdirección de Infraestructura	196	186	10	196
Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	73	73	0	73
Oficina de Seguridad Vial	3	2	1	3
			TOTALES	524

2023	Entes de control	Gestión Oportuna	Gestión Extratemporal	Totales
Subsecretaría de Política de Movilidad	7	7	0	7
Dirección de Planeación para la Movilidad	37	35	2	37
Dirección de Inteligencia para la Movilidad	43	41	2	43
Subdirección de Transporte Público	69	66	3	69
Subdirección de Transporte Privado	50	49	1	50
Subdirección de Infraestructura	164	158	6	164
Subdirección de la Bicicleta y el Peatón	41	41	0	41
Oficina de Seguridad Vial	6	6	0	6
			TOTALES	417

7. GESTIÓN DOCUMENTAL Y ARCHIVO.

7.1. Gestión de Archivo Físico

En la vigencia 2023 se dio inicio a un plan de trabajo con acompañamiento de la subdirección administrativa, con el fin de cumplir con lo establecido en la Ley 594 de 2000 “por medio del cual se dicta la Ley General de Archivos y se dictan otras disposiciones” ese archivo físico estaba compuesto por 1.260 cajas referencia X200, que equivale a 315 metros lineales (4 cajas por 1 ml) las cuales se encuentran ubicadas en la sede Villa Alsacia de la SDM. En la actualidad aún se trabaja para lograr la entrega de todos los documentos con su respectiva organización de acuerdo a lo dispuesto en la normatividad vigente.

Actividades realizadas durante la vigencia 2023

ACTIVIDAD	CANTIDAD
Transferencia de la serie Tracción Animal	26 cajas
Transferencia de la serie Resoluciones	2 cajas
Transferencia de la serie Actas	5 cajas
Transferencia de la serie Pactos	4 cajas
Transferencia de la serie Circulares	1 caja
Transferencia de la serie Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV no aprobados	10 cajas
Transferencia de la serie Plan de Movilidad escolar	1 caja
Transferencia de la serie Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV aprobados	67 cajas
Transferencia al Fondo Acumulado	20 cajas
Acta de entrega a la Dirección de Contratación	184 cajas
Organización de serie conceptos	155 cajas
Cajas para eliminación pendientes por inventario	410 cajas
Pendientes por gestión	523 cajas

7.2. Gestión de archivo digital y orfeo

En la vigencia 2023 se estableció un plan de trabajo para la organización y disposición del archivo digital de la Subsecretaría de Política de Movilidad y sus dependencias con el acompañamiento de la Subdirección administrativa, con el fin de cumplir se validaron los archivos digitales por dependencia y se determinó un cronograma de acompañamiento en la identificación de la información producida para la creación de los expedientes en el sistema Orfeo con el fin de cumplir con los lineamientos de consulta y conservación de los documentos digitales.

El equipo de trabajo de la Subdirección administrativa analizará las variables para la creación de los nuevos expedientes repositorios y se presentará el balance de la gestión a nivel directivo al finalizar el primer cuatrimestre del 2024 donde se estima tener la información a disponible en el gestor documental de la entidad.

7.3. Biblioteca digital

Durante la vigencia, se publicaron 60 estudios en la plataforma SIMUR los cuales provienen de las distintas dependencias de la Secretaría Distrital de Movilidad siendo resultado de los proyectos implementados a nivel Ciudad.

A continuación se relaciona cada elementos:

2022				
DEPENDENCIA	NOMBRE	AÑO	MES	CONTENIDO
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-005-2022	2022	9	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-004-2022	2022	9	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Privado	STPRI -ET-003-2022	2022	9	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Dirección de Planeación para la Movilidad	DPM-ET-005-2022	2022	11	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-011-2022	2022	12	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-010-2022	2022	12	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-009-2022	2022	12	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-008-2022	2022	12	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-007-2022	2022	12	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Infraestructura	SI-ET-001-2022	2022	12	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Dirección de Inteligencia para la Movilidad	DIM-F-006-2022	2022	12	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Dirección de Inteligencia para la Movilidad	DIM-F-005-2022	2022	12	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Dirección de Inteligencia para la Movilidad	DIM-ET-007-2022	2022	12	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Privado	STPRI-ET-004-2022	2022	12	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/

Subdirección de Transporte Privado	STPRI-ET-005-2022	2022	12	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
------------------------------------	-------------------	------	----	---

2023				
DEPENDENCIA	NOMBRE	AÑO	MES	CONTENIDO
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-012-2023	2023	3	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-011-2023	2023	3	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-010-2023	2023	3	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-008-2023	2023	3	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-009-2023	2023	3	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-007-2023	2023	3	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-006-2023	2023	3	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-005-2023	2023	3	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-004-2023	2023	3	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-003-2023	2023	3	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Dirección de Planeación para la Movilidad	DPM-ET-002-2023	2023	4	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Dirección de Ingeniería de Tránsito	Documento técnico de soporte	2023	5	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Privado	STPRI-ET-001-2023	2023	5	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Dirección de Planeación para la Movilidad	DPM-ET-003-2023	2023	5	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/

2023				
DEPENDENCIA	NOMBRE	AÑO	MES	CONTENIDO
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-014-2023	2023	6	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-013-2023	2023	6	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Bicicleta y el Peatón	PROTOCOLO	2023	6	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Dirección de Inteligencia para la Movilidad	DIM-E-001-2023	2023	6	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Dirección de Planeación para la Movilidad	DPM-ET-004-2023	2023	6	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-017-2023	2023	7	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-015-2023	2023	7	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Dirección de Planeación para la Movilidad	DPM-ET-007-2023	2023	7	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Dirección de Planeación para la Movilidad	DPM-ET-007-2023	2023	7	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Dirección de Inteligencia para la Movilidad	DIM -F-002-2023	2023	7	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Dirección de Inteligencia para la Movilidad	DIM-F-003-2023	2023	8	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-032-2023	2023	9	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-031-2023	2023	9	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-030-2023	2023	9	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-029-2023	2023	9	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-028-2023	2023	9	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/

2023				
DEPENDENCIA	NOMBRE	AÑO	MES	CONTENIDO
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-027-2023	2023	9	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-026-2023	2023	9	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-025-2023	2023	9	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-024-2023	2023	9	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-023-2023	2023	9	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-022-2023	2023	9	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-021-2023	2023	9	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-020-2023	2023	9	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-019-2023	2023	9	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-018-2023	2023	9	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Transporte Público	STPUB-ET-016-2023	2023	9	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Dirección de Planeación para la Movilidad	DPM-ET-005-2023	2023	9	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Dirección de Planeación para la Movilidad	DPM-ET-009-2023	2023	10	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Dirección de Planeación para la Movilidad	DPM-ET-008-2023	2023	10	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/
Subdirección de Infraestructura	SI-CT-002-2023	2023	12	https://simur.gov.co/biblioteca-digital/



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG

GESTIÓN ADMINISTRATIVA

FORMATO INVENTARIO DOCUMENTAL

COD: PA01-PR05-F06

Versión 2.0

ENTIDAD REMITENTE :
ENTIDAD PRODUCTORA:
UNIDAD ADMINISTRATIVA:
OFICINA PRODUCTORA:

Secretaría Distrital de Movilidad
Secretaría Distrital de Movilidad
Secretaría Distrital de Movilidad
Subsecretaría de Política de Movilidad

OBJETO DEL INVENARIO (X)

I

A.C.E

T.P.

N.P.

O.A.G

AE(x)

ARCHIVO CENTRAL - REGISTRO DE ENTRADA

aaaa

mm

dd

No. de Transferencia

Hoja No.

De:

NUMERO DE ORDEN	CÓDIGO SERIE, SUBSERIE	NOMBRE DE LA SERIE, SUBSERIE O ASUNTO	DESCRIPCION	FECHAS EXTREMAS						UNIDAD DE CONSERVACIÓN				No. Folios	SOPORTE	FRECUENCIA DE CONSULTA				SIGNATURA TOPOGRÁFICA -AC				INDICADORES DE DETERIORO			SEGURIDAD		NOTAS
				DD	MM	AA	DD	MM	AA	Caja	Carpeta	Tomo	Otro			A	M	B	N	Depósito	Módulo	Estante	Entrepañó	B	D	MA	G	R	
1	200-10-2	Acta de comité institucional de gestión y desempeño	Acta N°05 del 2022	27	9	2022	27	9	2022	N/A	N/A	N/A	N/A	7	Soporte Digital				x	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		x	Se encuentran publicadas en el siguiente enlace: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/consulta-informacion
2	200-10-2	Acta de comité institucional de gestión y desempeño	Acta N°06 del 2022	28	10	2022	28	10	2022	N/A	N/A	N/A	N/A	12	Soporte Digital				x	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		x	Se encuentran publicadas en el siguiente enlace: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/consulta-informacion
3	200-10-2	Acta de comité institucional de gestión y desempeño	Acta N°07 del 2022	29	11	2022	29	11	2022	N/A	N/A	N/A	N/A	5	Soporte Digital				x	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		x	Se encuentran publicadas en el siguiente enlace: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/consulta-informacion
4	200-10-2	Acta de comité institucional de gestión y desempeño	Acta N°01 del 2023	24	2	2023	24	2	2023	N/A	N/A	N/A	N/A	5	Soporte Digital				x	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		x	Se encuentran publicadas en el siguiente enlace: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/consulta-informacion
5	200-10-2	Acta de comité institucional de gestión y desempeño	Acta N°02 del 2023	26	5	2023	26	5	2023	N/A	N/A	N/A	N/A	10	Soporte Digital				x	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		x	Se encuentran publicadas en el siguiente enlace: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/consulta-informacion
6	200-10-2	Acta de comité institucional de gestión y desempeño	Acta N°03 del 2023	25	8	2023	25	8	2023	N/A	N/A	N/A	N/A	6	Soporte Digital				x	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		x	Se encuentran publicadas en el siguiente enlace: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/consulta-informacion
7	200-10-2	Acta de comité institucional de gestión y desempeño	Acta N°04 del 2023	5	12	2023	5	12	2023	N/A	N/A	N/A	N/A	5	Soporte Digital				x	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		x	Se encuentran publicadas en el siguiente enlace: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/consulta-informacion
8	200-35-1	Circular interna	Circular Interna N°20 de 2022	26	12	2022	26	12	2022	N/A	N/A	N/A	N/A	19	Soporte Digital					N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		x	Se encuentran publicadas en el siguiente enlace: https://gestiondocumental.movilidadbogota.gov.co/web/consulta-informacion
9	200-35-2	Circular Externa	Circular Externa N°13 de 2023	25	5	2023	25	5	2023	N/A	N/A	N/A	N/A	19	Soporte Digital					N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		x	Se encuentran publicadas en el siguiente enlace: https://gestiondocumental.movilidadbogota.gov.co/web/consulta-informacion
10	200-200-1	Resolución	RESOLUCIÓN NÚMERO 199987 DE SEPTIEMBRE DE 2022	16	9	2022	16	9	2022	N/A	N/A	N/A	N/A	3	Soporte Digital				x	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		x	Se encuentran publicadas en el siguiente enlace: https://gestiondocumental.movilidadbogota.gov.co/web/consulta-informacion
11	200-200-1	Resolución	RESOLUCIÓN NÚMERO 205885 DE SEPTIEMBRE DE 2022	30	9	2022	30	9	2022	N/A	N/A	N/A	N/A	10	Soporte Digital				x	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		x	Se encuentran publicadas en el siguiente enlace: https://gestiondocumental.movilidadbogota.gov.co/web/consulta-informacion
12	200-200-1	Resolución	RESOLUCIÓN NÚMERO 339381 DEL 05 DE DICIEMBRE DE 2022	5	12	2022	5	12	2022	N/A	N/A	N/A	N/A	5	Soporte Digital				x	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		x	Se encuentran publicadas en el siguiente enlace: https://gestiondocumental.movilidadbogota.gov.co/web/consulta-informacion
13	200-200-1	Resolución	RESOLUCIÓN NÚMERO 345191 DEL 30 DE DICIEMBRE DE 2022	30	12	2022	30	12	2022	N/A	N/A	N/A	N/A	11	Soporte Digital				x	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		x	Se encuentran publicadas en el siguiente enlace: https://gestiondocumental.movilidadbogota.gov.co/web/consulta-informacion
14	200-200-1	Resolución	RESOLUCIÓN NÚMERO 79939 DEL 21 DE ENERO DE 2023	21	1	2023	21	1	2023	N/A	N/A	N/A	N/A	7	Soporte Digital				x	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		x	Se encuentran publicadas en el siguiente enlace: https://gestiondocumental.movilidadbogota.gov.co/web/consulta-informacion
15	200-200-1	Resolución	RESOLUCIÓN NÚMERO 79940 DEL 21 DE ENERO DE 2023	21	1	2023	21	1	2023	N/A	N/A	N/A	N/A	3	Soporte Digital				x	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		x	Se encuentran publicadas en el siguiente enlace: https://gestiondocumental.movilidadbogota.gov.co/web/consulta-informacion
16	200-200-1	Resolución	RESOLUCIÓN NÚMERO 81469 DEL 27 DE ENERO DE 2023	27	1	2023	27	1	2023	N/A	N/A	N/A	N/A	4	Soporte Digital				x	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		x	Se encuentran publicadas en el siguiente enlace: https://gestiondocumental.movilidadbogota.gov.co/web/consulta-informacion
17	200-200-1	Resolución	RESOLUCIÓN NÚMERO 132490 DEL 09 DE MAYO DE 2023	9	5	2023	9	5	2023	N/A	N/A	N/A	N/A	16	Soporte Digital				x	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		x	Se encuentran publicadas en el siguiente enlace: https://gestiondocumental.movilidadbogota.gov.co/web/consulta-informacion
18	200-200-1	Resolución	RESOLUCIÓN NÚMERO 137609 DEL 26 DE MAYO DE 2023	26	5	2023	26	5	2023	N/A	N/A	N/A	N/A	10	Soporte Digital				x	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		x	Se encuentran publicadas en el siguiente enlace: https://gestiondocumental.movilidadbogota.gov.co/web/consulta-informacion
19	200-200-1	Resolución	RESOLUCIÓN NÚMERO 149772 DEL 23 DE JUNIO DE 2023	23	6	2023	23	6	2023	N/A	N/A	N/A	N/A	9	Soporte Digital				x	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		x	Se encuentran publicadas en el siguiente enlace: https://gestiondocumental.movilidadbogota.gov.co/web/consulta-informacion
20	200-200-1	Resolución	RESOLUCIÓN NÚMERO 157912 DEL 18 DE JULIO DE 2023	18	7	2023	18	7	2023	N/A	N/A	N/A	N/A	5	Soporte Digital				x	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		x	Se encuentran publicadas en el siguiente enlace: https://gestiondocumental.movilidadbogota.gov.co/web/consulta-informacion
21	200-200-1	Resolución	RESOLUCIÓN NÚMERO 236664 DEL 04 DE SEPTIEMBRE DE 2023	4	9	2023	4	9	2023	N/A	N/A	N/A	N/A	5	Soporte Digital				x	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		x	Se encuentran publicadas en el siguiente enlace: https://gestiondocumental.movilidadbogota.gov.co/web/consulta-informacion
22	200-200-1	Resolución	RESOLUCIÓN NÚMERO 313780 DEL 17 DE OCTUBRE DE 2023	17	10	2023	17	10	2023	N/A	N/A	N/A	N/A	7	Soporte Digital				x	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		x	Se encuentran publicadas en el siguiente enlace: https://gestiondocumental.movilidadbogota.gov.co/web/consulta-informacion
23	200-200-1	Resolución	RESOLUCIÓN NÚMERO 322613 26 DE OCTUBRE DE 2023	26	10	2023	26	10	2023	N/A	N/A	N/A	N/A	6	Soporte Digital				x	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		x	Se encuentran publicadas en el siguiente enlace: https://gestiondocumental.movilidadbogota.gov.co/web/consulta-informacion
24	200-200-1	Resolución	RESOLUCIÓN NÚMERO 443001 DEL 21 DE DICIEMBRE DE 2023	21	12	2023	21	12	2023	N/A	N/A	N/A	N/A	15	Soporte Digital				x	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A		x	Se encuentran publicadas en el siguiente enlace: https://gestiondocumental.movilidadbogota.gov.co/web/consulta-informacion

COPIA NO CONTROLADA

Elaborado Por: Juan Javier Vargas Moreno

Cargo: Contratista- Apoyo Administrativo

Firma :

Lugar y Fecha : Bogotá- 12-01-2024

Entregado Por: Óscar Julián Gómez Cortés

Cargo: Subsecretario de Política de Movilidad

Firma :

Lugar y Fecha : 12-01-2024

Recibido Por:

Cargo:

Firma :

Lugar y Fecha :

CONTRAVENCIONES

AG

ARCHIVO GESTIÓN

AC

ARCHIVO CENTRAL : Diligenciar para Transferencia

FRECUENCIA DE CONSULTA

A

ALTA

M

MEDIA

B

BAJA

N

NINGUNA

OBJETO DEL INVENTARIO :

I

Inventario inicial

N.P

Entrega de archivo por novedad de personal

A.C.E

Apertura Conformación Expedientes

O.A.G

Organización Archivo de Gestión

T.P

Transferencias Primarias

E.A

in, supresión, creación dependencias)

INDICADORES DE DETERIORO

B

Biológico

D

Desgarros

MA

Material Agregado

SEGURIDAD

G

General

R

Reservado



BOGOTÁ D.C.

Oscar Julian Gomez Cortes <ogomez@movilidadbogota.gov.co>

Remisión documento PA01-PR05-F06

Oscar Julian Gomez Cortes <ogomez@movilidadbogota.gov.co>

16 de enero de 2024, 17:22

Para: Neyfi Rubiela Martinez Guata <nmartinez@movilidadbogota.gov.co>, José Fredy Garzón Garavito <jgarzong@movilidadbogota.gov.co>

Cc: Julieth Zulima Rojas Rodríguez <jzrojas@movilidadbogota.gov.co>, Juan Javier Vargas Moreno <jjvargasm@movilidadbogota.gov.co>

Cordial saludo,

De manera atenta confirmo el envío del formato PA01-PR05-F06 diligenciado con la información del inventario documental producido entre el 6 de septiembre de 2022 y el 12 de enero de 2024.

Así mismo, certifico que los soportes del inventario fueron cargados en la carpeta compartida por la Subdirección Administrativa.

https://docs.google.com/spreadsheets/d/1H2wTgJz9VPPrHLeo9p_w6dzu4yp60B3j/edit?usp=drivesdk&oid=107173225908279105941&rtpof=true&sd=true

Gracias,

ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**ÓSCAR JULIÁN GÓMEZ CORTÉS****Subsecretario de Política de Movilidad**

Secretaría Distrital de Movilidad

Cl. 13 # 37-35, Bogotá

Teléfono: (571) 3649400 extensión 8104

ogomez@movilidadbogota.gov.co

2 adjuntos



pa01-pr05-f06-formato-inventario-documental-v-2.0-del-16.02.2021.xlsx.pdf
68K



pa01-pr05-f06-formato-inventario-documental-v-2.0-del-16.02.2021.xlsx
293K