



SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD
Informe de Rendición de Cuentas
VIGENCIA 2022

Bogotá D.C., febrero de 2023

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	3
INFORME DE RENDICIÓN DE CUENTAS 2022	4
1. LA ENTIDAD	4
1.1 ORGANIGRAMA DE LA ENTIDAD (Decreto 672 de 2018).....	4
1.2 PLATAFORMA ESTRATÉGICA.....	5
1.3 PROCESOS	5
1.4 PRODUCTOS, TRÁMITES Y SERVICIOS.....	6
MECANISMOS PARA ADELANTAR EL PROCESO DE RENDICIÓN DE CUENTAS – SDM	7
2. INFORMACIÓN PRESUPUESTAL Y FINANCIERA	8
2.1 EJECUCIÓN PRESUPUESTAL	8
2.2 ESTADOS FINANCIEROS	9
3. PLAN DE ACCIÓN.....	9
4. AVANCE DE PROGRAMAS Y PROYECTOS ESTRATÉGICOS 2022.....	9
➤ SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD.....	9
➤ SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD.....	27
➤ SUBSECRETARÍA DE SERVICIOS A LA CIUDADANÍA	35
➤ SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN CORPORATIVA.....	42
5. INFORME DE GESTIÓN POR DEPENDENCIAS	44
6. METAS E INDICADORES DE GESTIÓN.....	44
7. ENTIDADES DE CONTROL QUE VIGILAN LA ENTIDAD.....	44
8. GESTIÓN CONTRACTUAL.....	45
9. CAMBIOS EN EL SECTOR O EN LA POBLACIÓN BENEFICIARIA.....	45
10. PLANES DE MEJORA	47

INTRODUCCIÓN

Este documento se construyó dando cumplimiento a la política de Rendición de Cuentas definida en el documento CONPES 3654 de 2010, la cual tiene como objetivo central “*Consolidar la rendición de cuentas como un proceso permanente de la rama ejecutiva a la ciudadanía*”, así como el Manual Único de Rendición de Cuentas expedido por la Presidencia de la República Secretaría de Transparencia, Departamento Administrativo de la Función Pública (DAFP) y el Departamento Nacional de Planeación (DNP), los Lineamientos Metodológicos para la Realización del Proceso de Rendición de Cuentas de la Administración Distrital expedidos por la Veeduría Distrital y el protocolo de Rendición de Cuentas de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.

El propósito de la rendición de cuentas por parte de los (as) líderes (as) del sector público y la ciudadanía es garantizar un manejo efectivo de los recursos, el cumplimiento de los programas de gobierno, el cumplimiento de las metas de los planes de desarrollo y la participación ciudadana, el acceso a la información pública y los mecanismos de lucha contra la corrupción. Respecto a este último tema, es importante tener en cuenta su marco normativo: Ley 1474 de 2011, por la cual se promulga el Estatuto Anticorrupción, Ley 1712 de 2014, por la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho al Acceso a la Información pública y la Ley 1757 de 2015, por la cual se dictan disposiciones de promoción y protección del derecho a la participación democrática.

Si bien, el documento CONPES está dirigido a las entidades de la rama ejecutiva en el orden nacional, también es aplicable por las entidades territoriales que tengan interés en seguirlo, en tal sentido, desde la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C. se han realizado las acciones pertinentes para ofrecer a la ciudadanía unas mejores y más claras explicaciones sobre el actuar de la Entidad.

Cabe resaltar que en relación al enfoque de derechos humanos y paz en la rendición de cuentas se tuvo en cuenta lo siguiente: “Los principios de los derechos humanos y la conceptualización de la paz, en un sentido amplio, establece que el proceso de rendición de cuentas debe ser participativo, inclusivo y responsable. Esto implica:

- Cimentar las bases para que los actores incidan en la definición de horizontes del territorio, hagan seguimiento a las políticas públicas, mitiguen riesgos de corrupción y generen compromisos colectivos.
- Asumir liderazgos que pasen de la queja – excusa a las propuestas.
- Entender la rendición de cuentas como acto de humanización. Es decir, fomentar el sentido de pertenencia, agudizar la capacidad de escucha, reconocer la situación del otro y tener la iniciativa y mantener el diálogo desde la diversidad.
- Rescatar las redes de relaciones y construcción de base social para la paz. La rendición de cuentas debe centrarse en la restauración y reconstrucción de las relaciones”. (Tomado de la página web del DAFP, link: [https://www.funcionpublica.gov.co/web/murc/que-implica-rendir-cuentas-con-enfoque-basado-en-derechos-humanos-y-paz-1#:~:text=Sobre%20el%20c%C3%B3mo%20de%20la%20rendici%C3%B3n%20de%20cuentas&text=Entender%20la%20rendici%C3%B3n%20de%20cuentas,el%20di%C3%A1logo%20desde%20la%20diversidad.\)](https://www.funcionpublica.gov.co/web/murc/que-implica-rendir-cuentas-con-enfoque-basado-en-derechos-humanos-y-paz-1#:~:text=Sobre%20el%20c%C3%B3mo%20de%20la%20rendici%C3%B3n%20de%20cuentas&text=Entender%20la%20rendici%C3%B3n%20de%20cuentas,el%20di%C3%A1logo%20desde%20la%20diversidad.))

Es por lo anterior que por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad se ha dispuesto el presente informe con el fin de que la ciudadanía, grupos de valor y partes interesadas conozcan desde la fuente principal de la gestión, sus resultados; facilitando de esta manera su derecho de la participación a través del control social. Este informe está elaborado con conceptos sencillos y lenguaje claro para que sea entendido por los (as) ciudadanos (as), colaboradores (as) públicos (as), contratistas, grupos de valor y partes interesadas.

Para permitir la visualización de la información clave de la Entidad y de interés para la ciudadanía, y teniendo en cuenta los contenidos exigidos para el informe de rendición de cuentas de la SDM, dichos informes se publican en la página Web de la institución, en el siguiente link: <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/informes-rendicion-cuentas>

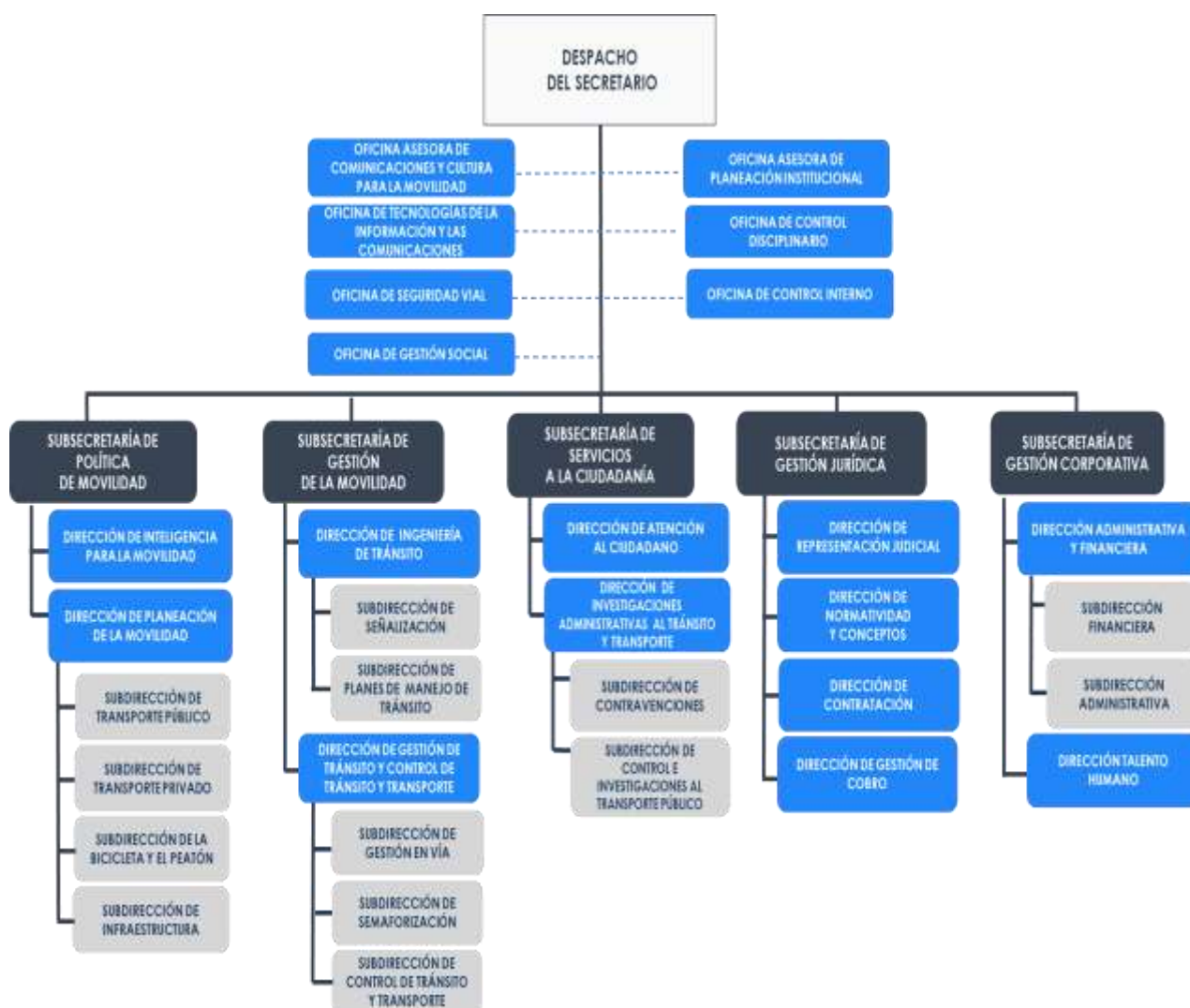
INFORME DE RENDICIÓN DE CUENTAS 2022

1. LA ENTIDAD

La Secretaría Distrital de Movilidad mediante el Decreto 672 de 2018 que derogó el Decreto Distrital 567 de 2006 define el objeto de la entidad 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.”

1.1 ORGANIGRAMA DE LA ENTIDAD (Decreto 672 de 2018)

IMAGEN NO. 1 ORGANIGRAMA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD



1.2 PLATAFORMA ESTRATÉGICA

A continuación, los elementos de la plataforma estratégica vigentes de la Secretaría Distrital de Movilidad, adoptada a través de la Resolución 307 de 2020:

MISIÓN: *“La Secretaría Distrital de Movilidad como líder del sector, formula políticas e implementa estrategias de movilidad multimodal, incluyente y sostenible que contribuyen a la equidad y mejoran la calidad de vida de la ciudadanía y la seguridad de los actores viales, potenciando la productividad, la competitividad y la integración de Bogotá y la región, con una gestión íntegra y transparente”.*

VISIÓN: *“A 2030 la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C. será referente mundial en movilidad sostenible, accesible, equitativa, y segura mediante la promoción de cambios comportamentales en la ciudadanía y los actores viales, la incorporación de enfoques territorial, de género y diferencial, la distribución eficiente y equitativa del espacio público, el incremento de la satisfacción en las experiencias de viaje, y la transformación digital y virtual de los trámites y servicios, con un equipo humano comprometido y competente”.*

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS:

1. Reducir las víctimas fatales en siniestros de tránsito a través de la implementación de acciones integrales con criterios de seguridad vial.
2. Formular e implementar estrategias de movilidad que reverdezcan a Bogotá y mejoren la experiencia de viaje de la ciudadanía y visitantes de Bogotá Región, en los aspectos de tiempo, calidad y costo, a través de la tecnología y la innovación.
3. Generar e implementar políticas de movilidad basadas en el análisis de datos fomentando la productividad, eficiencia y bienestar de la ciudad.
4. Desarrollar estrategias de cultura y respeto en la ciudadanía para el sistema de movilidad, protegiendo en especial a los actores vulnerables y promoviendo los modos activos, con enfoque incluyente diferencial, de género y territorial.
5. Prestar trámites y servicios eficientes, oportunos y de calidad, con una gestión ambiental adecuada, soportados en tecnologías de la información y las comunicaciones.
6. Fortalecer el bienestar de los (las) colaboradores (as), con un equipo humano altamente calificado, comprometido e íntegro, encaminado al logro de los objetivos de la Entidad.
7. Garantizar transparencia, oportunidad, inclusión y equidad de género en los procesos de la entidad, que promuevan la legalidad, participación, control social y rendición de cuentas.

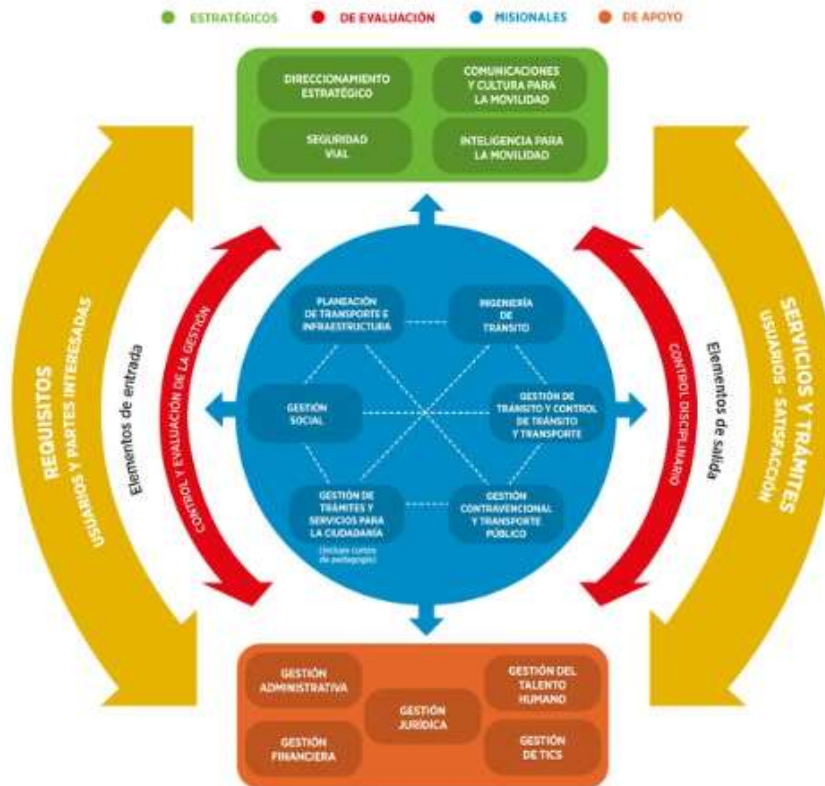
Debido a la dinámica del contexto de la Entidad, las debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas son analizadas y actualizadas de acuerdo a su necesidad y quedan consolidadas en la matriz DOFA disponible en el siguiente link: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/analisis_del_contexto

1.3 PROCESOS

La entidad ha adoptado el enfoque a procesos con el fin de aumentar la satisfacción de sus grupos de valor, cumpliendo tanto con los requisitos legales como con los de la ciudadanía que accede a los diferentes trámites y servicios.

En tal sentido se ha elaborado una representación gráfica de los procesos y sus interacciones, conforme a lo establecido en la Resolución 307 de 2020:

MAPA DE PROCESOS



1.4 PRODUCTOS, TRÁMITES Y SERVICIOS

En el portafolio de trámites y servicios de la Secretaría Distrital de Movilidad se encuentran aquellos prestados por las diferentes dependencias de la entidad, tanto directa como indirectamente, así como los diferentes medios de atención a la ciudadanía para efectuar dichos trámites y servicios. El portafolio de trámites y servicios puede ser consultado en la página web y en la intranet de la Entidad.

Toda la información relacionada con los Trámites y Servicios que presta la Entidad se encuentra publicada en la Guía de Trámites y Servicios, y el Sistema Único de Información y Trámites (SUIT). A continuación, la descripción de estas plataformas:

- **Guía de Trámites y Servicios:** es el Sistema de información distrital de carácter oficial, que acerca la Administración Distrital con la ciudadanía. Orienta acerca de los requisitos, sitios y horarios de atención para la realización de trámites y la prestación de servicios de las entidades distritales y demás entidades participantes en la Red CADE. Para la SDM se encuentran en el siguiente link: <https://bogota.gov.co/servicios/entidad/secretaria-distrital-de-movilidad-sdm>
- **Sistema Único de Información de Trámites – SUIT:** es un instrumento de apoyo para la implementación de cada una de las fases de la Política de Racionalización de Trámites que administra el Departamento Administrativo de la Función Pública en virtud de la Ley 962 del 2005 y del Decreto 019 de 2012, sistema que tiene como propósito ser la fuente única y válida de la información de los trámites que todas las instituciones del Estado ofrecen a la ciudadanía. SUIT es el repositorio de los trámites y procedimientos administrativos de cara a la ciudadanía - OPA que ofrecen las instituciones de la administración pública y en la página web de la entidad se encuentra en el siguiente link: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/tramites_y_servicios

MECANISMOS PARA ADELANTAR EL PROCESO DE RENDICIÓN DE CUENTAS – SDM

La Entidad formuló la estrategia de rendición de cuentas 2022 para realizarse en 2023, con base en la Metodología para rendición de cuentas de la Veeduría Distrital y el Protocolo de Rendición de Cuentas para las entidades del Distrito Capital de la Secretaría General – Circular 104 de 2020, cuyo objetivo se centra en pautas comunes de trabajo relacionadas con el despliegue de procesos de rendición de cuentas permanentes, integrales y transversales a la gestión pública: **demanda ciudadana, huella de gestión y balance ciudadano**; conceptos que complementan la Metodología tanto de la Veeduría como del Departamento Administrativo de la Función Pública (DAFP), respecto a los procesos de rendición de cuentas.

En consecuencia, la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad, en concurso con la Oficina de Gestión Social, iniciaron en 2023 las actividades de la estrategia de rendición de cuentas según la normatividad respectiva, y como resultado se publicó en la página Web de la Entidad la estrategia anual de rendición de cuentas 2022 a realizarse en 2023, la cual se puede consultar en el siguiente link: <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/informes-rendicion-cuentas>

De igual forma, se puede consultar en la página Web de la Entidad información de interés sobre participación ciudadana y el documento de caracterización de partes interesadas y grupos de valor de la Secretaría Distrital de Movilidad. Los links de acceso son los siguientes:
<https://www.movilidadbogota.gov.co/web/centros-locales-de-movilidad>
https://www.movilidadbogota.gov.co/web/analisis_del_contexto

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

- Comunicación interna y externa (página web y redes sociales) invitando a los (as) ciudadanos (as), personal vinculado y Entidades del Sector para que participen expresando por medio de un formulario qué temas del Nodo Sector Movilidad Distrital quisieran que sean presentados en la Rendición de Cuentas.



- Comunicación interna y externa (página web y redes sociales) con pieza comunicativa contándole a los (as) ciudadanos (as), personal vinculado y Entidades del Sector la importancia de la Rendición de Cuentas y la invitación para que participen en la capacitación virtual que se llevará a cabo el jueves 16 de febrero de 2023, con el acompañamiento de un Asesor de la Veeduría Distrital quien

Página 7 de 47

dictará la charla.

- Comunicación interna y externa (página web y redes sociales) con pieza comunicativa contándole a los (as) ciudadanos (as), personal vinculado y Entidades del Sector, que es la Rendición de Cuentas.



- Comunicación interna y externa (página web y redes sociales) con pieza comunicativa con el link para consultar el informe de Rendición de Cuentas 2022 e invitando a los (as) ciudadanos (as), personal vinculado y Entidades del Sector a participar en la Audiencia de Rendición de Cuentas 2022 del Nodo Sector Movilidad Distrital que se llevará a cabo el viernes 24 de febrero de 2023.
- Comunicación interna con pieza comunicativa del concurso organizado por la Entidad dirigido a las personas vinculadas para que diligencien un formulario de Google drive con preguntas relacionadas a la Rendición de Cuentas.

2. INFORMACIÓN PRESUPUESTAL Y FINANCIERA

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

La ejecución del presupuesto está relacionada de manera directa con el avance y cumplimiento de las metas del Plan de Desarrollo y de manera específica, con los 18 proyectos de inversión de la Entidad, los cuales cuentan con presupuesto y metas claramente establecidas.

En estos informes se reflejan los compromisos y los giros realizados por la Secretaría Distrital de Movilidad del presupuesto de inversión y funcionamiento en la vigencia 2022.

2.1 EJECUCIÓN PRESUPUESTAL

El comportamiento de la ejecución presupuestal de la Entidad se puede observar en el siguiente link: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/ejecucion_presupuestal

2.2 ESTADOS FINANCIEROS

En la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad se encuentran publicados los Estados Financieros con corte a 31 de diciembre de 2022: Estado de Resultados, Estado de Situación Financiera y Estado de Cambios en el Patrimonio; así como la certificación correspondiente. Esta información se encuentran en el siguiente link:
https://www.movilidadbogota.gov.co/web/estados_financieros

3. PLAN DE ACCIÓN

El Plan Operativo Anual (POA) es el instrumento para la planeación y el seguimiento de las metas y actividades a realizar por las diferentes dependencias de la Entidad, en el que se consolidan las acciones previstas para alcanzar los fines propuestos para la vigencia, de acuerdo con los objetivos del Plan Estratégico, las metas del Plan de Desarrollo Distrital, los proyectos de inversión y las funciones y responsabilidades asignadas a las áreas de la Secretaría Distrital de Movilidad.

En la Entidad se cuenta con el Plan Operativo Anual – POA para los proyectos de inversión y el Plan Operativo Anual – POA de gestión, los cuales conforman el Plan de Acción Institucional. En el primero se encuentra la articulación de las dependencias con el Plan Estratégico que formula la Entidad y el Plan Distrital de Desarrollo - PDD; en este instrumento se presentará la programación y avance de la ejecución de los diferentes programas y proyectos a cargo de la Entidad según la estructura del PDD. En el POA de gestión se articulan las funciones de cada una de las dependencias con el Plan Estratégico, en este instrumento se presentará un informe consolidado de los indicadores de gestión conforme a la actual estructura organizacional de la SDM.

La información del plan de acción anual se puede consultar en el siguiente link:
https://www.movilidadbogota.gov.co/web/planes_de_accion_anual

4. AVANCE DE PROGRAMAS Y PROYECTOS ESTRATÉGICOS 2022

➤ SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD

SEGURIDAD Y COMPORTAMIENTO PARA LA MOVILIDAD

Respecto al actor vial peatones, se tuvo una reducción de fallecimientos por siniestros viales. De manera específica, con respecto al mismo periodo de 2019 se tiene una reducción del 14% que corresponde a 32 vidas salvadas de este actor vial, el cual era el más vulnerable en época de pre pandemia. Dentro de las medidas que se han implementado desde la Secretaría Distrital de Movilidad están:

- Se realizaron diferentes análisis identificando puntos críticos, con el fin de generar alertas de riesgo para evitar posibles siniestros en la ciudad de Bogotá D.C.
- Se coordinó la planificación y desarrollo de actividades lúdico-pedagógicas en seguridad vial dirigidas a motociclistas durante el año, entre ellas se encuentra la ejecución del Día Distrital del Motociclista, jornadas de Conciencia Vial de Motociclistas en algunas localidades, cursos teórico-prácticos, entre otras.
- Se realizaron talleres sobre seguridad vial y género dirigidos a clubes de mujeres motociclistas.
- Se realizaron jornadas de sensibilización de seguridad vial en campo a la organización Corabastos en la localidad de Kennedy dirigidas a conductores de vehículos de carga pesada y bici usuarios de dicha organización.
- Se destaca que Bogotá D.C. es la primera ciudad del país en contar con un Centro de Orientación para Víctimas por Siniestros Viales, donde se informa y orienta a las víctimas por siniestros viales y sus familiares acerca de los procedimientos que pueden seguir en materia social, jurídica y

psicológica tras un incidente de tránsito, con el fin de brindarles herramientas para adaptarse adecuadamente a sus nuevas condiciones en la vida. En el año 2022 fueron atendidas 488 víctimas de siniestros viales (57 son conductores (as), 215 motociclistas, 57 pasajeros (as), 99 ciclistas y 60 peatones (as)), 488 citas de acogida, 559 citas de orientación jurídica, 352 citas de orientación social y 596 citas de orientación psicológica, para un total de 1.995 citas.

- Apoyo a la implementación del Sistema de Bicicletas Compartidas. Emisión de concepto frente a la disposición de los paneles publicitarios y la zona de aproximación para garantizar la seguridad vial de los actores viales en las ubicaciones de las estaciones del sistema. En el año se programaron 2.377 controles de velocidad, que han resultado en la imposición de 15.077 comparendos C29. Cámaras Salvavidas, se han impuesto 539.554.

LIBRO DE MAPAS

Se desarrolló el libro digital de Mapas llamado “Recorre Bogotá en mapas”, el cual es una herramienta geográfica que integra más de 90 cartografías distribuidas en 12 capítulos (Ambiente, visión ciudad, ciclistas, peatón, siniestralidad vial, mujeres y movilidad urbana, niñas y niños primero, señalización e infraestructura, transporte público, monitoreo y control, transporte privado y encuesta movilidad 2019) e integró ayudas audiovisuales, como imágenes y videos descriptivos de los diferentes proyectos de movilidad.

Este libro digital permite a los (as) usuarios (as) visualizar y ubicar espacialmente diferentes proyectos de la movilidad actual, a corto, mediano y largo plazo en la ciudad, incluyendo la vinculación de obras de infraestructura y transporte que se vienen desarrollando en la ciudad. Mediante estos mapas la ciudadanía puede ubicarse georeferencialmente, recorrer Bogotá y conocer todos los proyectos en movilidad que se están ejecutando a lo largo y ancho de la ciudad.

CONECTIVIDAD REGIONAL

- Regiotram de Occidente (RTO): La Estructuración de los estudios contempla la división de los trabajos en ocho (8) fases, de las cuales a la fecha se encuentran ejecutadas las primeras cuatro (4): Fase I: Metodología y Plan de trabajo, Preparación y definición de las necesidades para integrar, Fase II – Actualización del estudio de demanda, Fase III – Elaboración pre-diseño operacional de los escenarios, Fase IV – Selección del escenario base de integración. En esta última fase se definió un escenario escalable de integración con Regiotram de Occidente con el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá. La integración va a comenzar por la física mientras se avanza en la definición y requerimientos del componente tecnológico y financiero.

Para el año 2023 se tiene previsto finalizar y negociar con el concesionario la inclusión de los resultados de los estudios que actualmente adelantan el IDU y la EFR para lograr la integración física.

- Regiotram del Norte (RTN): Dado el nivel de maduración de los estudios de este proyecto, el logro más relevante tiene que ver con la concertación entre la Gobernación de Cundinamarca, Empresa Férrea Regional, Distrito Capital, Embajada Británica y Findeter de los condicionamientos mínimos de tipología y alternativa para adelantar la factibilidad de un tren de pre diseño cercanías entre Bogotá y Zipaquirá, donde se debe dar prioridad al enfoque regional esperando con ello que sea en esta zona donde se capten la mayor cantidad de viajes del sistema.

Para el año 2023 se tiene previsto finalizar estudios de factibilidad de una solución de movilidad integral que sirva tanto a Bogotá como a la Región.

BARRIOS VITALES

En el marco de la estrategia “Barrios Vitales” relacionada con acciones de urbanismo táctico en la ciudad, durante la vigencia 2022 se alcanzaron los siguientes logros:

- Implementación del urbanismo táctico en el Barrio Vital San Felipe, entre enero y febrero de 2022.
- Radicación en la Subdirección de Señalización del Documento Técnico de Soporte de la Estrategia de Barrios Vitales en el Sector de los barrios Las Cruces y San Bernardo (DPM-ET-004-2022) y El Porvenir (DPM-ET-005-2022).
- Finalización de diseño de urbanismo táctico del Barrio Vital Las Cruces y San Bernardo; presentación de la propuesta al Instituto Distrital de Patrimonio y Cultura (IDPC) para intervención en el marco del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá (PEMP-CHB).
- Desarrollo de pilotos de implementación de las medidas en los Barrios Vitales El Porvenir en la localidad de Bosa y San Carlos en la localidad de Tunjuelito.
- Inicio de mesas de trabajo de diseño de urbanismo táctico, con la Dirección de Ingeniería de Tránsito (DIT).
- Avance en la Fase de Planeación y diagnóstico de los sectores y sus dinámicas (DTS) en los tres (2) barrios restantes, 20 de Julio-San Blas en la localidad de San Cristóbal Sur y San Carlos en la localidad de Tunjuelito.
- En el marco de la Cooperación por parte del World Bank a través de los recursos del Gap Fund, en el Barrio Vital San Felipe se cuenta con la definición de los términos de referencia de la contratación de la factibilidad de estudios y diseños para la materialización de la infraestructura del Barrio Vital; ejecución de una consultoría de definición del modelo de gestión de la estrategia Barrios Vitales, en articulación Distrital; y otra consultoría de definición de lineamientos de diseño de Barrios Vitales para la ciudad de Bogotá.
- Se han adelantado las reuniones de gestión en cooperaciones internacionales con organizaciones interesadas en participar en las diferentes fases del proceso de planificación y gestión del proyecto, como WRI, NACTO y World Bank Group.
- Lanzamiento primer barrio vital - San Felipe en agosto del 2022.

Así mismo, para la vigencia 2023 se tiene previsto realizar las siguientes actividades:

- En el primer semestre del 2023 se tiene programado hacer la implementación de los Barrios Vitales ubicados en Las Cruces - San Bernardo (Santa Fe) y El Porvenir (Bosa).
- A mediados del primer semestre (marzo) se radicará el DTS del Barrio Vital San Carlos (Tunjuelito), para iniciar con el proceso de diseño del urbanismo táctico.
- A mitad de año se tiene programado finalizar el diagnóstico del Barrio Vital 20 de Julio - San Blas (San Cristóbal), para hacer la radicación del DTS de diagnóstico y planeación e iniciar con el diseño de urbanismo táctico.

PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE

Mediante Decreto 319 de 2006 se adoptó el Plan Maestro de Movilidad para el Distrito Capital (PMM), el cual se encuentra vigente e incluye el ordenamiento de estacionamientos y se dictan otras disposiciones. Por ser un instrumento de planeamiento de primer nivel, el PMM establece intervenciones integrales de corto, mediano y largo plazo.

Ahora bien, en el marco de la Resolución 20203040015885 del 2020 expedida por el Ministerio de Transporte, en la cual se reglamenta el procedimiento de formulación de los PMSS en el país, la SDM se encuentra hoy en el proceso de formulación del Plan. A partir del mes de diciembre de 2021 y hasta diciembre de 2022, la SDM ha avanzado en el proceso de formulación de los componentes estratégicos y de ejecución del PMSS, trabajando de manera articulada con entidades del Sector Movilidad y entidades distritales.

En el marco del proceso de formulación señalado anteriormente, ya se ha adelantado el componente estratégico compuesto por una propuesta con 4 objetivos (Objetivos enfocados en los siguientes atributos de la movilidad: accesibilidad y asequibilidad, sostenibilidad, inteligente y segura) y 12 estrategias que responden a cómo desarrollar estos objetivos, buscando atender las escalas del ordenamiento territorial (Regional, Distrital y Local o de Proximidad) en aspectos de la movilidad como el transporte público y privado de pasajeros (as) y el transporte y la logística de carga, de esta manera se

priorizan temas como la descarbonización del transporte público, la racionalización del transporte privado, la promoción de la movilidad activa, entre otros. De la misma manera, dentro del componente de ejecución se han identificado 27 programas y 77 proyectos producto de una profunda revisión con entidades del Distrito y que durante el mes de noviembre se presenta y discute con la ciudadanía en nuevos espacios de participación. Estos espacios incluyen temas como movilidad activa, peatones, bicicleta y micromovilidad, transporte público, tricimóviles, transporte público individual, cultura de apropiación y participación ciudadana en el sistema de movilidad, movilidad con enfoque diferencial y de género, y seguridad vial. Una vez hecho esto, se espera consolidar los resultados de esas discusiones para ajustar el documento, incorporar los aportes recibidos y poder avanzar en el trámite para su adopción en la vigencia 2023.

POLÍTICA TARIFARIA

Durante la vigencia 2022 la Secretaría Distrital de Movilidad realizó las acciones necesarias para que se congelaran las tarifas con beneficios para adulto mayor, personas con discapacidad y personas de menores ingresos en 2020, 2021 y 2022. Con el congelamiento de la tarifa se incrementan los subsidios reales de la población actualmente focalizada por los incentivos tarifarios de la SDM. 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. En complemento al incremento de los subsidios como porcentaje de la tarifa, se trabajó en el ajuste de los instrumentos de focalización, de manera que los subsidios e incentivos lleguen a la población que más los necesita, reduciendo los errores de inclusión y de exclusión de los beneficios tarifarios otorgados por el Distrito.

Así, la política tarifaria se alineó con las disposiciones más recientes en materia de identificación de potenciales beneficiarios, iniciando la transición de la metodología del SISBÉN III a SISBÉN IV. Esto permitirá tener información más reciente y confiable respecto a la capacidad de pago y condiciones de vida de los (as) residentes del Distrito Capital. La materialización de este cambio en la focalización se efectuó con la expedición del decreto distrital micro movilidad 004 de 2023 con la incorporación de los nuevos cortes de SISBÉN IV (A1 a C4), así como la definición del esquema de transición y la inclusión de población indígena en listados censales del Ministerio del Interior, como potenciales beneficiarios del Incentivo SISBÉN, lo 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. Es importante destacar que la justificación técnica del Decreto Distrital 004 de 2023 fue consolidada en el Documento Técnico DIM-F-006-2022.

Para el 2023 se tiene previsto la expedición del decreto de transición de la metodología de focalización SISBÉN III - SISBÉN IV le dará a la SDM el marco jurídico para adelantar la transición necesaria. Una vez expedido el decreto, la Secretaría mediante actos administrativos reglamentará las fechas y el procedimiento para la entrada de los nuevos beneficiarios clasificados mediante la metodología SISBÉN IV.

La implementación mencionada se deberá hacerse de manera gradual, según comportamiento de reclamo y uso del beneficio por personas inscritas en SISBÉN IV pertenecientes a los grupos A1 a C4; en consecuencia, se deberán expedir actos administrativos graduales que monitoreen el uso y reclamo de tarjetas, con el fin de determinar el ingreso.

Se deberá seguir en la tarea de incluir población que no está bien categorizada por el instrumento SISBÉN (Estudiantes, población LGBTI, madres cabeza de hogar) y seguir respondiendo con las acciones afirmativas que la Secretaría Distrital de Movilidad tiene con respecto a las poblaciones étnicas. Lo anterior teniendo en cuenta que hay que considerar los recursos presupuestales asignados al beneficio para cada vigencia fiscal.

IMPLEMENTACIÓN Y REGLAMENTACIÓN DEL POT

En el marco del Plan de Ordenamiento Territorial POT de la ciudad (Decreto 555 de 2021), durante el

2022 se logró avanzar en la implementación y reglamentación del sistema de movilidad multimodal y sostenible de la siguiente manera:

- Se avanzó en la estructuración del plan de trabajo y priorización de tareas, proyectos y reglamentación asociada al sistema de movilidad.
- Se avanzó en la estructuración de los proyectos de actos reglamentarios asignados a la Secretaría Distrital de Movilidad, como lo son el artículo 250 y los estudios de Movilidad, en artículo 163 y los proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible, y el artículo 487 con el Plan de Movilidad Segura y Sostenible.
- Se avanzó en la 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.
- Se avanzó en la 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.
- Se apoyaron los procesos de formulación de las manzanas del cuidado liderado por la Secretaría de la Mujer, y la formulación del Manual del Espacio Público liderado por la Secretaría Distrital de Planeación.
- Se apoyó en la articulación con Secretaría Distrital de Planeación 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 Transversal de Suba en el sector del Bosque Santa Helena.
- Estructuración de los proyectos de actos reglamentarios de los siguientes temas adoptados en el POT:
 - Artículo 250 - Estudios de Movilidad
 - Artículo 163 - Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible - PRUMS
 - Artículo 487 - Plan de Movilidad Segura y Sostenible.

ESTACIONAMIENTO EN VÍA

- Proyecto Zonas de Parqueo Pago: se realizó análisis de **2539** tramos viales y **592** espacios con morfología semejante a bahía de estacionamiento, de los cuales, se ha dado viabilidad para permitir el estacionamiento de **1.362** tramos viales y **368** espacios con morfología de bahía, compuesto por 13 zonas dentro del Distrito Capital.
- Zonas Amarillas: durante el 2022 se realizaron análisis técnicos de 6 zonas amarillas, relacionadas con los Grupos 2 y 3, correspondiente a las localidades de Chapinero, Fontibón, Engativá y Suba.
- Food Trucks: durante el 2022 se realizaron 2 atenciones relacionadas con solicitudes para viabilizar vehículos tipo Food Trucks en vías del Distrito Capital.
De igual manera, desde el 1 de enero hasta el 31 de octubre de 2022, se dio atención a 595 atenciones relacionadas con Peticiones, Quejas, Reclamos y solicitudes, así como a 293 atenciones solicitadas a través del Sistema Distrital de Quejas y Soluciones (SDQS) de la página Bogotá Te Escucha de la Alcaldía Mayor de Bogotá.

AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL

Se realizaron dos (2) Inspecciones de Seguridad Vial (ISV) a proyectos de desarrollo de la Secretaría Distrital de Movilidad, específicamente sobre las áreas de influencia de los proyectos barrios vitales Bosa-Porvenir y Las Cruces-San Bernardo, hallazgos que se tendrán en cuenta para la etapa de diseño de estos proyectos, y una (1) ISV en la Avenida Circunvalar entre Calle 83 y Calle 85 de la ciudad de Bogotá D.C.

ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES DE INFRAESTRUCTURA

Desde la Subdirección de Infraestructura de la Secretaría Distrital de Movilidad se realizaron diferentes acciones que permiten garantizar la accesibilidad al medio físico de los peatones, especialmente las personas con movilidad reducida. Entre estas acciones se encuentran:

- Se recolectó información suministrada por los Fondos de Desarrollo Local (FDL) de las alcaldías locales y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU). Para el indicador de infraestructura accesible, de 28.138.469 de m2 de espacio público (extensión andén) con los que cuenta la ciudad; 2.466.645 m2 de espacio público son accesibles según lo reportado por los FDL para el año 2021, lo que corresponde a un 8.77% del total.
- Se realizaron capacitaciones de “*Diseño de espacio público con garantías de accesibilidad*”, junto con el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), a los Fondos de Desarrollo Local, la Unidad de Mantenimiento Vial (UMV), la Empresa de Transporte del Tercer Milenio (Transmilenio S.A.), Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP), Dirección Técnica de Administración de Infraestructura del IDU y contratistas de diseño externos del IDU.
- Se desarrolló la metodología para la toma de información de diagnóstico de infraestructura accesible de andenes por parte de los FDL, para lo cual, se han apoyado visitas técnicas con los FDL y capacitaciones de evaluación de las respectivas fichas de diagnóstico.
- Se realizaron los diseños para intervención del sendero peatonal de Meissen.
- Se verifica que el diseño e implementación de los proyectos que llegan a la Subdirección de Infraestructura de la entidad garanticen las condiciones mínimas de accesibilidad, comodidad, conectividad, continuidad, directividad y seguridad vial de todos los actores, en especial para las personas con movilidad reducida.

ESTUDIOS DE TRÁNSITO

Entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2022 ante la Subdirección de Infraestructura se radicaron 81 Estudios de Tránsito, 27 Estudios de Demanda y Atención de Usuarios (as), 12 documentos de Metodología y 2 Análisis de Movilidad de proyectos asociados a instrumentos de planeación.

Entre los principales logros se encuentra la gestión realizada por todo el equipo para apoyar la revisión de estudios de todos los proyectos de desarrollo de infraestructura de malla vial y espacio público (factibilidad, estudios y diseños y construcción), entre los que se destacan los proyectos de valorización, andenes, aceras y ciclorrutas, Acciones Populares, controles de cambios de proyectos de infraestructura vial en construcción, entre otros.

Se ha contado con apoyo permanente de las diferentes Subdirecciones de la Dirección de Planeación de Movilidad y de la Subdirección de Semaforización en la elaboración de conceptos de proyectos integrales como la formulación de planes parciales o proyectos estratégicos de ciudad. No ha sido fácil que coincidan los tiempos de revisión con la disponibilidad de personal de las otras dependencias, pero con la oportuna gestión se ha logrado su efectivo aporte.

El 100% de las solicitudes de revisión y emisión de concepto sobre Estudios de Tránsito, se atendieron durante el tiempo previsto en la normatividad vigente. Los tiempos promedio (días hábiles) para dar respuesta son: 10 días para oficios, 15 días para documentos de Metodología, 31 días para Estudios de Tránsito y documentos de Control de Cambios de proyectos de desarrollo de malla vial.

GESTIÓN DE MALLA Y SISTEMA GENERAL DE REGALÍAS

- Plan de choque tapahuecos: desde el 25 de diciembre de 2021 se llevó a cabo un plan de choque para atender las necesidades de la malla vial establecido a partir de la mesa Interinstitucional definida desde el segundo semestre de 2021, en que la subdirección de Infraestructura participó en la coordinación de las acciones para la priorización de la atención de fallas puntuales en la infraestructura con un avance con corte a 28-10-2022, de 87 % (3.235) de reportes ciudadanos atendidos, restando cerca de 513 reportes programados para ser atendidos.

- Intervenciones en malla vial - vigencia 2022: en relación con los avances en el mantenimiento y la conservación de la malla vial de la ciudad, la SDM logró coordinar y articular de manera permanente las acciones conjuntas entre el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial - UAERMV y los Fondos de Desarrollo Local - FDL para armonizar, desde las competencias institucionales, la intervención de los corredores viales y la gestión en la información de estado por parte de cada entidad responsable.

Asimismo, la SDM a través de la Subdirección de Infraestructura tuvo a su cargo el seguimiento y el control de las intervenciones ejecutadas por tipo de malla vial que se adelantan en el marco de las metas misionales del sector movilidad y de los reportes obtenidos por la plataforma Gobierno Abierto de Bogotá - GAB, así como de la consolidación de información sobre las intervenciones terminadas, pendientes de atención y programadas para intervenir, a través de una mesa interinstitucional activa conformada por enlaces de información designados por cada dependencia.

Como resultado de las labores adelantadas en la vigencia 2022 por el sector movilidad, a diciembre 30 de 2022 se obtuvo un total ejecutado de 1641,35 km de malla vial conservada, 68,01km de malla vial construida y 264.97k de malla vial troncal conservados.

Adicionalmente, en el mes de noviembre de 2022 la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. instruyó a las entidades del sector de movilidad para implementar un plan específico de conservación y mantenimiento vial entre el 5 de diciembre de 2022 y el 13 de enero de 2023 que permitiera atender el mayor número de afectaciones presentes en la malla vial primaria y secundaria de la ciudad, además del espacio público, con labores de mantenimiento y conservación. Varias de las afectaciones presentes en la malla vial están relacionadas directamente con puntos críticos de alto impacto que generan riesgo potencial de siniestralidad en la ciudad.

- Desarrollo de capacitaciones: en accesibilidad y diseño vial urbano a funcionarios de Alcaldías Locales, IDU, Transmilenio S.A., UMV, DADEP; se realizaron diseños preliminares para intervención de la Quebrada de La Hoya, Meissen y para la implementación de la ciclorruta de la Calle 13.
- Conceptos del Sistema general de regalías: para el caso del proyecto de la intersección a desnivel en la NQS por avenida Bosa, estructurado por el IDU y el proyecto de Mejoramiento Integral de Barrios en Ciudad Bolívar estructurado por la Secretaría de Hábitat.
- Emisión de conceptos sobre intervenciones de infraestructura vial: entre los principales logros se encuentra la gestión realizada por todo el equipo para apoyar la revisión de estudios de todos los proyectos de infraestructura de los proyectos de desarrollo de infraestructura de malla vial y espacio público (factibilidad, diseño y construcción), entre los que se destacan la ampliación de estaciones y puentes, andenes, calles comerciales, proyectos de valorización, acciones populares, análisis de propuestas de contraflujos como el caso de la Avenida de Las Américas y las alternativas de la Avenida Suba, plazoleta del barrio Inglés, Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP), cierre y apertura de separadores o retornos e implementación de cicloinfraestructura en conjunto con la SBP.

Para el programa de bicicleta compartida se analizaron alrededor de 412 puntos para dar viabilidad a las 300 estaciones requeridas en la primera fase del proyecto. Se instalaron 150 estaciones, las cuales fueron visitadas para determinar el estado de la infraestructura antes de la implementación. Las restantes estaciones fueron implementadas a finales de 2022.

- Revisión de normativa: se generaron aportes a lineamientos y documentos técnicos y administrativos como el manual de señalización, sistemas de contención vehicular, estacionamientos, seguridad vial del distrito, y proyectos de decreto para la creación de comités intersectoriales.
- Iniciativas de senderos peatonales: se llevó a cabo el desarrollo de los análisis técnicos para la revisión de problemáticas y análisis de alternativas para las dificultades en la circulación peatonal en barrios como Meissen, Bochica- Bolivia-Bachué-Quirigua, y en la Avenida Boyacá en el sector

denominado Sotavento. Estos análisis se elaboraron desde la identificación de la problemática con la realización de un Documento Técnico de Soporte - DTS que respalda la selección de alternativas.

- Apoyo a elaboración de términos de referencia: también se participó en la revisión y ajuste de términos de referencia para contratación de estudios y diseños para la implementación de esquemas y modelos de barrios vitales, específicamente por parte del Banco Mundial.
- Apoyo a la Oficina de Gestión Social: según algunas solicitudes se apoyaron visitas técnicas a mesas de trabajo con las comunidades para la conceptualización de intervenciones a la infraestructura asociadas a la seguridad vial como implementación de reductores, pacificaciones de tránsito e intervenciones de malla vial local.
- Liderazgo para la priorización de intervenciones: la Subdirección de Infraestructura lideró los procesos administrativos y técnicos para la implementación de las iniciativas de intervención en infraestructura para ser ejecutadas por la UMV bajo el marco de lo contemplado en el artículo 95 del PDD. En general elaboró y procesó las priorizaciones y la interacción con el IDU para la generación de levantamiento y asignación de reservas a los elementos viales para viabilizar las diferentes intervenciones.

SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTIDAS (SBC)

En el marco del Contrato de Administración, Mantenimiento y Aprovechamiento Económico del Espacio Público (CAMEP) No. 2022-63, celebrado entre la Secretaría Distrital de Movilidad y M1 Transportes Sustentaveis Ltda. sucursal Colombia Nit. no. 901.551.376-6, cuyo objeto es “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”, la empresa M1 TRANSPORTES SUSTENTAVIES LTDA, se inició la fase de implementación del Sistema de Bicicletas Compartidas de la ciudad de Bogotá e inició su operación con más de 150 estaciones y opera con 1,500 bicicletas mecánicas, 150 Manocletas, y 150 bicicletas de cajón.

Adicionalmente, se instalaron 300 ciclotalleres para reparar bicicletas de uso público para el uso de toda la ciudadanía de manera gratuita, cuenta con 30 personas -gestores y gestoras en vía-, y ofrece un descuento de 20% en la tarifa del sistema para personas de menores ingresos. El valor de la retribución que recibirá la ciudad por el aprovechamiento Económico del Espacio Público en los 7.5 años de operación del sistema, entregarán a la ciudad cicloparqueaderos de uso público en una cantidad aproximada de 3.750 racks (30,000 cupos).

POLÍTICA PÚBLICA BICI

Implementación y seguimiento de los 44 productos y servicios del plan de acción de la Política Pública de la Bicicleta para Bogotá, con el objetivo de mejorar entre el 2021-2039 las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta. Como parte de las medidas de seguimiento se presentaron los reportes correspondientes a la Secretaria Distrital de Planeación (SDP) y el Concejo de Bogotá D.C. Firma del Decreto Distrital 480 de 2022 “Por medio del cual se crea la comisión intersectorial de la bicicleta del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones” y el Acuerdo Regional 002 de 2022 “Por el cual se crea y se reglamenta la Mesa Regional de la Bicicleta en la Región Central”, en cumplimiento a 2 productos de la política pública.

CICLO-INFRAESTRUCTURA

Para la red de ciclorrutas se elaboraron documentos técnicos de soporte para la implementación de 7 km de nueva ciclorruta, además de ofrecer apoyo técnico para la conservación de 17 km e implementación de 7 km de ciclorruta y para la operación de ciclovías temporales (5.3 Km a corte del 31/12/2022). Adicionalmente, desarrollo de inspecciones a la red de ciclorrutas existentes y seguimiento a la

implementación de 14 km del IDU y conservación de 44.74 km de la UMV e IDU. Para la red de cicloparqueaderos: a) 14.500 cupos de cicloparqueaderos gestionados (9.000 en infraestructura pública y 5.500 en infraestructura privada) completando una red total de 57.188 cupos en Bogotá. b) En retribución por el Aprovechamiento Económico del Espacio Público del contrato del Sistema de bicicletas Compartidas se instalaron durante el 2022, cerca de 414 racks de cicloparqueaderos de uso público con una cantidad aproximada de 3.312 cupos. c) En el marco del Acuerdo 794 de 2021 (Lineamientos para incentivar la oferta gratuita de estacionamiento de bicicletas), se han dispuesto 38 parqueaderos con sello de calidad Oro y 1.492 cupos de bicicleta gratuitos. d) Certificación de 6.600 cupos de cicloparqueaderos y 82 cicloparqueaderos recibieron sellos Oro o Plata.

PROMOCIÓN, PARTICIPACIÓN Y SEGURIDAD DE LA BICICLETA

Desarrollo del Día Mundial de la bicicleta en donde se entregaron 75 candados para bicicletas a niños y niñas de los programas Biciparceros; XV Semana de la Bicicleta (más de 80 actividades, en las cuales participaron y se beneficiaron más de 30 mil ciudadanos y ciudadanas y a la cual se sumaron 17 entidades distritales, 3 empresas privadas, 8 centros locales de la bicicleta, 8 colectivos ciudadanos, 7 universidades, 1 embajada, 2 municipios aledaños a Bogotá (Funza y Mosquera) y se entregaron 200 candados a ciudadanía general); Instalación del Consejo Distrital de la Bicicleta y aprobación de su plan de acción para la actual vigencia; Instalación de 18 Consejos Locales de la Bicicleta con un total de 73 consejeros y consejeras, las localidades de Tunjuelito y Sumapaz no cuentan con consejo local; Presentación del documento de postulación ante el consejo Distrital de patrimonio cultural en donde se dio un pronunciamiento positivo, el cual permite continuar con la siguiente fase de la postulación de la cultura Bogotá de los usos y disfrutes de la Bicicleta, la *formulación del Plan Especial de Salvaguardia (PES)*; Inicio del contrato interadministrativo 2022-1586 con la Secretaría Distrital de Cultura Recreación y Deporte para entregar estímulos a colectivos ciclistas que promuevan el uso de la bicicleta en cumplimiento del producto 4.2.1. Estrategias de estímulos, fortalecimiento y acompañamiento a las iniciativas y organizaciones ciudadanas del plan de acción de la política pública de la bicicleta; 132.084 nuevos registros de bicicletas en la plataforma de Registro Bici Bogotá para un total de 258.765 resultado de proceso de registro virtual y 1.013 jornadas en vía.

PEATÓN

Inicio del proceso de formulación de la Política Pública del Peatón cumpliendo con lo establecido en el Decreto Distrital 836 de 2022 “Por el cual se dictan los principios generales, y lineamientos de la política pública del peatón “en Bogotá, primero el peatón” y se dictan otras disposiciones”. Durante el 2022 se completó la fase preparatoria y se dio inicio a la fase de agenda pública en la cual se avanzó en la construcción del documento de diagnóstico teniendo como insumo el proceso de participación ciudadana que se realizó con 9 talleres territoriales distribuidos en las 20 localidades de la ciudad, 10 talleres poblacionales (3 con niñas y niños, 2 con adultos mayores, 1 con mujeres, 1 taller con jóvenes, 1 taller con población afro y población raizal, 1 taller con población LGBTI y 1 taller con población con discapacidad) con una participación total de 362 personas.

Desarrollo del diagnóstico y formulación para la reglamentación de la Red de Infraestructura Peatonal según lo establecido en el POT 555 del 2021. Desarrollo de 84 propuestas de intervención de calzada a través de las estrategias Andenes Emergentes y/o Pasos Seguros, en proyectos como Calles Comerciales y Proyectos Integrales de Movilidad y Seguridad Vial Peatonal para mejorar las condiciones de circulación peatonal. Apoyo en la elaboración de los Documentos Técnicos Soporte para la intervención de la Calle 17 y el contexto del 20 de Julio. Se planteó una intervención en el contexto del INEM Kennedy y ejecutó un piloto de esta propuesta durante la Semana de Seguridad Vial.

Organización y desarrollo de la celebración del día del peatón el domingo 13 de noviembre del 2022. Contó con el apoyo de la Secretaría Distrital de la Mujer con un taller de reflexión, dedicado a niñas y niños, con énfasis en la vulnerabilidad y condición de riesgo de las mujeres en el espacio público. Se realizaron actividades de sensibilización y mejoró el espacio público de encuentro.

PERMISOS DE MICROMOVILIDAD

En coordinación con la Subdirección de Transporte Privado se publicó la Resolución 205885 del 30 de septiembre de 2022 *“Por la cual se reglamentan las condiciones para el otorgamiento del permiso de uso para el aprovechamiento económico del espacio público para la actividad de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de vehículos de micromovilidad”*.

GESTIÓN DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE

- **Medida de restricción a la circulación del Pico y Placa:** Mediante el Decreto Distrital 002 de 2022 se modificó el horario de la restricción a la circulación de vehículos particulares “Pico y Placa” los días hábiles entre las 06:00 y 21:00 horas. Igualmente se incluyó la restricción de los puentes festivos (PyP Regional).
- **Pico y Placa Solidario:** Se ejecutó el piloto “¡Mídele la congestión a Bogotá!”, con 3 pilotos para poner a prueba soluciones tecnológicas para la gestión de cobros por externalidades en donde se identificaron beneficios y dificultades para utilizar este tipo de tecnologías en un esquema de cobros para la ciudad. Estos insumos servirán para estructurar futuras fases del programa de cobros por externalidades que actualmente funciona con el “Pico y placa solidario”.
Se otorgaron 1.541.372 permisos de “Pico y placa solidario” con recaudo de \$218.991.492.066, esto superando la meta proyectada para 2022, la cual era de 170 mil millones.
- **Estrategia de aumento de ocupación de vehículos privados - Movilidad Compartida:** Se obtuvieron 8.156.644 registros de excepción al pico y placa por alta ocupación. En promedio, se registran 348.437 vehículos diferentes cada mes, teniendo un promedio de 156.859 registros semanales.
La Red Muévete Mejor y el equipo de Gestión de la Demanda, llevaron a cabo el Piloto de carro compartido, donde participaron 6 organizaciones (Servientrega, Grupo Energía Bogotá, Universidad Javeriana, SDM, Coca Cola, Telefónica Movistar) y 2 plataformas (Try my Ride e iLiKKO); en el piloto se logró la realización de 1.382 viajes compartidos y la reducción de 2.5 toneladas de emisiones de CO₂.
- **Valet Parking:** Para el proyecto de valet parking, se aprobó la regulación asociada a la actividad mediante Resolución 151742 de 2022 y la circular externa 14 del mismo año. A partir de allí, se pre-aprobaron 34 cajones de los cuales se han realizado pago de 21 cajones que corresponden a \$50.642.266 recaudados, de estos 21 cajones, 20 de ellos (2 empresas) ya entraron en operación formal, una tercera empresa con un (1) cajón se encuentra a la espera de la revisión de pólizas de seguro para el inicio formal de la actividad. Conjuntamente, se ha trabajado en la socialización de las condiciones de la actividad con las alcaldías locales y la subdirección de control de tránsito y transporte, así como con los operadores autorizados para garantizar una mejor organización en el control y acompañamiento de la actividad.
- **Estacionamiento Fuera de Vía:** En línea con las demás acciones encaminadas a la promoción de modos sostenibles y la racionalización del uso del vehículo particular, en el marco del Decreto Distrital 003 de 2022 durante el primer semestre del año anterior se actualizó la tarifa máxima para los parqueaderos fuera de vía en el Distrito Capital, con un aumento global del 11% en el Valor Máximo por Minuto - VMPPM sobre el valor establecido desde el año 2019 y manteniendo el cobro de la tarifa máxima para bicicletas en todos los estacionamientos, con el objetivo de continuar incentivando este modo de transporte. Para la vigencia 2023, se avanzó en la definición de una tarifa que permitiera mitigar la brecha entre los gastos y costos de los operadores y las necesidades de la ciudadanía. Adicionalmente, se adelantaron capacitaciones a los operadores de los estacionamientos fuera de vía para el registro y actualización de datos en la plataforma del Registro Distrital de Estacionamientos (RDE). Con estas capacitaciones, organizadas por localidad, se logró difundir la información respecto a la normativa del RDE, de tal forma que los operadores (al registrarse) pudieran actualizar sus tarifas de acuerdo a la normatividad vigente. De esta manera, se lograron realizar cuatro (4) sesiones de capacitación, contando con la participación de operadores ubicados en las localidades de San Cristóbal, Antonio Nariño, Usme, Engativá y Ciudad Bolívar. Igualmente dentro del marco de lo establecido por el Decreto Distrital 769 de 2019, se realizó una estrategia de comunicación para la

incorporación a la plataforma RDE. de parqueaderos, logrando de tal forma incrementar los registros en más del 30%, con estas estrategias implementadas.

- Estacionamiento en vía: En la vigencia 2022 la Secretaría Distrital de Movilidad avanzó con la ejecución del contrato interadministrativo 2021-2470 con Terminal de Transportes S.A para la implementación, administración, operación, explotación y control de la operación pública del servicio de estacionamiento en vía en las áreas de implementación y segmentos viales autorizados. Durante lo corrido del 2022 el proyecto implementó en 13 zonas de la ciudad cerca de 5000 cupos de estacionamiento y recaudó más de 5500 millones de pesos.

CARGA

- Fondo de carga: Dada la creación del fondo de carga en diciembre de 2021, mediante la Ley 2160, en 2022, las Secretarías Distritales de Ambiente y Movilidad firmaron el Convenio Interadministrativo 2022-1363 para articular esfuerzos para la puesta en marcha del fondo distrital precitado. En esa coordinación, se elaboró y se publicó para consulta ciudadana, en noviembre de 2022, el proyecto de decreto reglamentario del artículo 32 de la Ley 2169/21.
- Climate Smart Cities Challenge - ONU HABITAT: En enero de 2022, se anunciaron los 45 finalistas del Climate Smart Cities Challenge en el Pabellón Sueco de la Expo de Dubai. Cada finalista aportó una solución única a los retos definidos por las cuatro ciudades participantes en el Climate Smart Cities Challenge: Bogotá, Bristol, Curitiba y Makindye Ssabagabo. Con el apoyo estelar de Challenge Works, Ignite Sweden y Dark Matter Labs, los 45 finalistas fueron identificados y facilitados a través de un proceso para formar equipos - una cartera de innovaciones conectadas en cada ciudad. En abril de 2022, se recibieron 3 propuestas de equipos para el reto de Bogotá con las aportaciones de un panel asesor de expertos, las evaluaciones de las propuestas y las recomendaciones de los colegas de las ciudades, los equipos ganadores del Desafío de Ciudades Climáticamente Inteligentes fueron anunciados el 28 de septiembre de 2022.

El equipo Green Routes planea construir una plataforma integrada AIoT (Artificial intelligence of Things) para el transporte de mercancías en la ciudad de Bogotá.

El equipo ganador, junto con Bogotá, ha empezado a planificar la prueba piloto de la solución para ponerla en marcha en 2023.

- Beneficio ambiental: Se implementó y puso a disposición de los ciudadanos el programa de Beneficio Ambiental para Transporte de carga liviana reglamentado en el Decreto Distrital 546 de 2021, a corte 31 de diciembre de 2022 se han otorgado 102 excepciones a vehículos de carga liviana para circular sin restricción el día sábado los cuales cumplieron con todas las etapas de verificación de emisiones por parte de la Secretaría Distrital de Ambiente. Por otro lado, en articulación con la Secretaría Distrital de Ambiente se participó en la construcción de los proyectos de Etiquetado Ambiental Vehicular y del Programa de Autorregulación Ambiental los cuales serán herramientas importantes para reorganizar el modelo de circulación de vehículos de carga en la ciudad.
- Cargue y Descargue en horarios no convencionales: En el proyecto cargue y descargue de mercancías en horarios no convencionales se avanzó en la recolección de indicadores de 26 empresas que realizan abastecimiento en horarios no convencionales, adicionalmente se implementó la microplataforma logística en la terminal del sur, la cual está siendo operada por el grupo Nutresa, gracias a la ubicación de este espacio en el sur de la ciudad, la empresa ha reducido más de 4.900 kilómetros de recorrido, se han podido distribuir más 4.300 kilogramos adicionales de mercancías, esto representa un aumento en carga del 1,7% y disminución en rutas recorridas del 19,6%. Esto se traduce en dejar de quemar cerca de 450 galones de combustible, lo que implica una reducción de 3.600 kg de CO₂. Adicionalmente, ha mejorado la calidad de vida de los trabajadores porque no deben desplazarse para llegar a su lugar de trabajo y las jornadas son más cortas.

- **Climate Smart Cities Challenge (UN-HABITAT):** Bogotá ganó la financiación de 100.000 EUR del Proyecto Climate Smart Cities Challenge con ONU Hábitat, cuyo objetivo es mejorar la movilidad del transporte de carga y reducir las emisiones GEI y contaminantes atmosféricos provocados por la congestión a través de una solución tecnológica innovadora implementada en la ciudad con los diversos actores del sector transporte y ambiente. En el inicio de 2022 se adelantó la evaluación de empresas-entidades internacionales que se postularon con una solución innovadora para resolver el reto/problema precitado. En octubre, se anunciaron los equipos ganadores del desafío y se empezaron las mesas de trabajo para la puesta en marcha del proyecto piloto demostrativo para el 2023.
- **ICLEI (Ecologistics):** Bogotá con el apoyo de ICLEI desarrollo El Plan de Acción de Logística Urbana Baja en Carbono (LCAP-UF), un documento desarrollado bajo cuatro ejes estratégicos (1) Cambio tecnológico, (2) Acciones para la definición de la visión para el tránsito de la carga urbana, (3) Infraestructura, (4) Comunicación, pedagogía y corresponsabilidad; que demuestra cómo la Ciudad de Bogotá puede reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en el sector de logística urbana. Este documento contempla el sector de transporte de carretera, objeto de diagnóstico realizado por el equipo de Despacio e ICLEI, con apoyo de la administración pública de Bogotá y la Red de Logística Urbana (RLU), llevando en cuenta las tipologías vehiculares más comunes y utilizadas en las entregas de último kilómetro.
En el marco de este mismo proyecto se desarrolló el Piloto Demostrativo llamado *“Evaluación de alternativas de transporte de carga en vehículos de cero emisiones en la distribución de última milla de paquetes en zonas priorizadas de Bogotá D.C.”*, el cual Buscó evaluar la viabilidad en términos económicos, ambientales, operacionales y sociales de la distribución de última milla, usando diferentes tipologías de vehículos, mercancías y modelos operativos. Obteniendo como principales resultados la mejora en la eficiencia logística para las empresas participantes y el ahorro de 1.25 toneladas de CO2 equivalente, evitando la circulación de 5 vehículos de combustión interna y reduciendo la emisión de material particulado.
- **Red colaborativa de casilleros urbanos:** La Secretaría Distrital de Movilidad en articulación con la empresa SURBOX fue beneficiaria del Concurso Latinoamericano de Logística Urbana Sostenible y Segura de LOGUS el cual quería reconocer iniciativas y soluciones en logística sostenible, segura, inclusiva, productiva e integrada, que ayuden a resolver necesidades de la América Latina y el Caribe. La propuesta piloto tiene por objetivo la implementación de una red colaborativa de casilleros automáticos para la recepción de paquetería en las clases sociales de menor poder adquisitivo mediante un servicio que logre integrar todos los actores de la cadena logística, permitiendo un modelo neutral de recepción y entrega de paquetes para que cualquier e-commerce o proveedor de logística pueda integrarse a esta red. Al mismo tiempo este proyecto piloto ayuda a la reducción de vehículos participantes en la última milla, ofreciendo alternativas seguras, eficientes y de bajo costo. Como consecuencia se obtuvo el desarrollo del Plan de Implementación de Piloto y una propuesta de Acuerdo con el potencial implementador, que sirve como base para buscar fuentes de financiación para el desarrollo del piloto con el País Vazco.
- **Bicicarga:** Se estructuró el piloto Bicicarga con el apoyo técnico de MIT Farol LAB, Logyca y Despacio para realizar el diagnóstico de las operaciones de comercio electrónico de última milla. Piloto que se realizó mediante dos fases, la fase I que contó con dos modelos de operación. El modelo 1 se hizo a partir de una distribución centralizada, este involucró empresas con un centro de acopio ubicado en Bogotá, que se usó para distribuir su mercancía en un radio menor a 5 km con bicicletas o triciclos eléctricos propios. Por otra parte, el modelo 2, que involucró a empresas que hicieron uso de una plataforma colaborativa para distribuir sus mercancías partiendo de un único punto de acopio ubicado en una zona estratégica de la ciudad. En ella se recibían los pedidos para distribuirlos en bicicletas o triciclos eléctricos a su destino final. Y la fase II, la cual se realizó solo con el modelo 2 y se añadió la recarga de bicicletas con energía de paneles solares. Como resultado se transportaron más de 98 toneladas en 62.000 entregas, recorriendo 17.000 km en vehículos con asistencia eléctrica, evitando aproximadamente 3.5 ton de CO2. Se aumentó hasta el 67% en la cantidad de entregas realizadas por hora.

REDES EMPRESARIALES DE COLABORACIÓN

- Red Empresarial de Seguridad Vial (RSV): 1.615 organizaciones de diferentes sectores económicos hacen parte de la RSV, se realizaron 23 talleres virtuales con una participación de 6.364 personas, 71 organizaciones fueron reconocidas en las categorías oro, plata y bronce. Un total de 257 organizaciones públicas y privadas portan con orgullo este distintivo. Se desarrolló la cuarta versión de *‘Empresas Salvavidas en Moto’* donde 18 empresas se postularon agrupando en sus operaciones más de 3.000 motociclistas. Se realizó la primera premiación del Plan Padrino con 14 alianzas de empresas líderes en seguridad vial que apadrinaron a empresas que comenzaron su proceso en la RSV. Se realizaron 5 jornadas de marcación de *stickers* de puntos ciegos con un alcance de 213 vehículos de gran dimensión. Así mismo, se llevó a cabo la gestión de 194 solicitudes de las empresas aliadas para módulos, talleres y actividades de pedagogía.
- Red Muévete Mejor: En 2022, la Red realizó una revisión del procedimiento PIMS, lo que condujo a la creación, lanzamiento e implementación de una nueva metodología para su presentación, que ayuda a estandarizar la información, a mejorar la disponibilidad de los datos y a facilitar el trámite. Igualmente, el procedimiento PIMS fue objeto de auditoría interna, la cual fue superada exitosamente y ayudó a fortalecer la gestión documental. La Red finalizó el año con 109 PIMS vigentes, y fueron evaluados y aprobados 47 en el 2022. De esos 109: 40 son de entidades públicas, 19 son de empresas privadas, 2 son Instituciones de Educación Superior y 48 organizaciones presentaron el PIMS en el marco de Pico y Placa Solidario. 24 entidades públicas distritales están trabajando para presentar la actualización. La Red alcanzó un total de 566 organizaciones, con la vinculación de 136 este año. Se llevaron a cabo los *“Reconocimientos Red Muévete Mejor 2022”*, con la distinción de 15 organizaciones por su compromiso con la implementación del PIMS. Se premió a 3 entidades públicas en los Premios *“Al trabajo en bici”*. Se realizaron 20 eventos (con asistencia de 2016 personas), de los cuales 1 fue de Reconocimientos a mejor desempeño en PIMS, 2 fueron de socialización de criterios para los Reconocimientos y para los Premios Al Trabajo en Bici, 1 fue un evento de invitación a las empresas a comprometerse con la movilidad sostenible, 1 fue el evento de presentación de resultados del Piloto de carro compartido, 1 fue un encuentro para socializar acerca de la Semana de la bicicleta y el Día sin Carro y sin Moto y 14 fueron charlas de capacitación sobre temas de movilidad sostenible (3 de estas sobre enfoque de género y movilidad). Se facilitó el acceso a 188 actividades de capacitación (incluyen estas actividades módulos de sensibilización, jornadas de Registro bici, acompañamiento a ciclopaseos y sketch teatrales). Se registraron 120.966 viajes en bici con motivo trabajo en los Días de la Movilidad Sostenible (los primeros jueves de cada mes). La Red trabajó para amplificar la divulgación de las acciones de las organizaciones en redes sociales: En 2022 fueron publicados 96 trinos con la etiqueta #RedMuéveteMejor en pos de hallar la manera de involucrar con mayor fuerza a la empresa privada y a las universidades en la implementación de los PIMS, el equipo inició el trabajo de construcción de un decreto que derogue el actual Dec. 037 de 2019, en el cual el PIMS solo es obligatorio para las entidades públicas distritales. Se tiene planeado el envío del texto al área jurídica de la SDM en febrero 2023. -Realizadas 23 mesas de trabajo (internas e intersectoriales) para planear y llevar a cabo el Día sin Carro y sin Moto de septiembre. 2022.
- Red de Logística Urbana: A corte del 31 de diciembre de 2022, se vincularon 94 empresas nuevas, para un total de 280 miembros activos de la red, se desarrollaron cinco (5) charlas con temas de movilidad cero emisiones, sistemas de almacenamiento, consolidación de carga, activos digitales para la trazabilidad en logística con más de 730 asistentes, se institucionalizó el “Conversatorio Muévete con Carga” con la ejecución de cinco (5) mesas de diálogo con los medianos y pequeños transportadores, apoyo en 28 mesas de trabajo con entes como Alianza Logística Regional, Clúster de Logística de la Cámara de Comercio de Bogotá, Equipo ambiente de la SDM, proredes y Terminal de transporte, 21 reuniones de apoyo y seguimiento a desarrollo de proyectos de transporte de carga para la ciudad con el equipo interno de trabajo, diez (10) reuniones de socialización con empresas sobre la red, siete (7) visitas empresariales en el proceso de afianzamiento en establecer relaciones de confianza para la ejecución de proyectos, un (1) evento de reconocimiento a las buenas prácticas

logísticas de las empresas y el desarrollo de un (1) espacio de networking para las empresas y cierre de negocios conjuntos.

TAXIS

Para el año 2022 y en aras de seguir construyendo la propuesta de valor de “mejora de experiencia de viaje de usuario y prestador de servicio”, se estructuró el plan denominado “Sí Voy en Taxi”. El cual incorpora 6 diferentes líneas de trabajo y Líneas Transversales de Gestión intra e interinstitucional dentro de las cuales se tiene: 1. Experiencia de viaje 2. Componente tecnología y plataformas 3. Medio de cobro y tarifa 4. Zonas amarillas, 5. Renovación de flota y eléctricos, 6. Promoción del taxi y trabajo en líneas transversales de gestión intra e interinstitucional: formación de conductores (as), enfoque de género y construcción y seguimiento con el gremio. Los logros en el 2022:

- Se validaron los componentes y se tiene una propuesta el desarrollo Plan Piloto para el Modelo de Calidad del Usuario, logrando validar sus componentes y ajustar su propuesta de implementación.
- Se adelantaron los desarrollos tecnológicos necesarios para la implementación de mejoras al Sistema de Información y Registro de Conductores a partir de la implementación de un código QR.
- Expedición del Decreto 004 de 2022, el cual fija las tarifas para el transporte individual tipo Taxi en la ciudad de Bogotá.
- Se evaluaron 7 zonas amarillas (una con concepto favorable y 6 en evaluación), 5 visitas técnicas, 14 conceptos técnicos y en evaluación 14 zonas.
- Se realizó el cierre de la consultoría realizada por el Banco Mundial denominada “que dejó la conceptualización del esquema de administración y modelo de negocio propuesto de zonas amarillas para servicio de Taxi en Bogotá”.
- Se hizo entrega de 717 kits de bioseguridad, divulgación de la estrategia de Semilleros a través de twitter, articulación con las Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, de Salud, de Cultura y de la Mujer.
- En agosto de 2022 se llevó a cabo el mes del Taxista con 14 actividades, 2 de reconocimiento, 7 de capacitación, 1 de mantenimiento del vehículo y 4 de esparcimiento; con un 41% de participación reconocimiento a los participantes en la iniciativa de los Semilleros de género en articulación con la Secretaría Distrital de la Mujer y ONU Mujeres en la difusión del Curso “Transporte con Equidad”.
- Con la Oficina Asesora de Comunicaciones se realizaron aproximadamente 80 posts en redes sociales y se publicaron 5 notas en la página web de la Secretaría. Se realizaron 40 capacitaciones en formato virtual y 7 capacitaciones en formato presencial dirigidas a conductores y conductoras de taxi con 2127 participantes y un porcentaje de participación de 59% y un taller sobre sensibilización sobre siniestralidad en el servicio TPI. Se realizaron 5 talleres con los representantes y 5 mesas de seguimiento con el gremio.
- En noviembre de 2022 se firmó el pacto por la Seguridad de las Mujeres en el TPI en el marco del Día de la Eliminación de las Violencias en contra de las mujeres.

TRANSPORTE REGIONAL

Desde el componente regional durante el año 2022 se continuó en conjunto con Transmilenio S.A., con la revisión de la interacción con los municipios de Mosquera y Cota, que luego se integró en el marco de la Agencia Regional de Movilidad, logrando los siguientes avances en cada caso.

TRANSPORTE INTERMUNICIPAL

Se elaboró el estudio técnico: “Análisis de capacidad transportadora de la ruta intermunicipal Sibaté - Bogotá” con el fin de evaluar la operación de la ruta y determinar la pertinencia del pico y placa. De igual forma, se desarrolló el estudio de “Diagnóstico del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros (as) por carretera entre Soacha y Bogotá, y del servicio de radio de acción urbano de Soacha que ingresa y sale de Bogotá.”, que sirven de base para la toma de decisiones en el transporte intermunicipal en el corredor.

Se expidió la Resolución No 339381 de 2022, “Por medio de la cual se restringe la circulación dentro del perímetro urbano de Bogotá D.C., a los vehículos automotores que prestan el servicio de transporte público terrestre automotor de pasajeros por carretera con origen Sibaté - destino Bogotá y viceversa.”

Se realizaron 13 capacitaciones a 178 conductores (as) de vehículos de transporte intermunicipal que operan el corredor norte junto y se elaboraron y distribuyeron videos de buenas prácticas de conducción y uso del transporte intermunicipal en el corredor. Se asistió a mesas de trabajo y se socializó con las empresas de transporte intermunicipal del corredor de la Calera para los ajustes de trazado generados por el PMT de la Primera Línea del Metro de Bogotá. También se implementaron las mejoras en los paraderos de la autopista norte y el corredor Cota (Suba). Todos estos proyectos permitieron alcanzar la optimización del 61% de las rutas intermunicipales que operan en la ciudad.

TRICIMÓVILES

Se avanza en el desarrollo de mesas de trabajo y propuestas para la reglamentación con el Gobierno Nacional que permita la formalización de la prestación de servicio de transporte público de pasajeros (as) mediante uso de vehículos triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido.

En el segundo semestre del 2022 se desarrollaron 13 mesas de trabajo entre los meses de agosto a diciembre, con el Concejo de Bogotá, Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Fasecolda, Secretaria de Gobierno y representantes de organizaciones del gremio de bicitaxismo de la ciudad. En el marco de estas mesas se avanzó en la revisión conjunta con el Gobierno Nacional de la reglamentación existente, definición de escenarios de reglamentación y necesidades de ajustes en normatividad complementaria para viabilizar un escenario de formalización del servicio de transporte público de pasajeros (as) mediante uso de estos vehículos.

En este sentido se formularon consultas y solicitudes al Ministerio de Transporte encaminadas a solicitar la definición e inclusión en normatividad de condiciones mínimas técnicas, mecánicas y de seguridad que deben cumplir los vehículos para la prestación del servicio, así como actualizaciones y/o modificaciones frente a inclusión de vehículos en informes policiales de accidentes de tránsito (IPAT) y formatos de comparendo. Se plantearon escenarios de trabajo con Fasecolda para avanzar a futuro en una propuesta que viabilice con las aseguradoras la expedición de pólizas de seguro para este servicio.

Para el mes de diciembre la SDM realizó las observaciones sobre el proyecto de resolución de homologación para vehículos tricimóviles expedido por el Ministerio de Transporte, teniendo así un avance en potencial reglamentación para avanzar hacia generación de permisos definitivos y operación con vehículos debidamente homologados.

Adicionalmente, se avanzó en la preparación de documentos técnicos y legales de reglamentación local como son Proyecto de Decreto de adopción y reglamentación, que puedan ser publicados una vez se tengan la resolución de homologación y los ajustes necesarios en reglamentación Nacional (Resolución 3256) para avanzar con el proceso.

Mesas de trabajo gremio: Se realizaron 4 mesas de trabajo con representantes de las organizaciones de bicitaxismo de la ciudad, manteniendo la comunicación sobre el estado del proceso y pendientes para avanzar en la formalización y generación de permisos.

Plataforma tecnológica: Se avanzó en la definición de un modelo operativo y requerimientos funcionales para la plataforma tecnológica básica de registro de vehículos, empresas, conductores (as). Sobre esto se ha dispuesto presupuesto para el año 2023 avanzar en las fases de análisis y diseño. El desarrollo dependerá del cronograma final de acuerdo a los ajustes y reglamentación definitiva que se expida.

ACCESIBILIDAD

Se realizó trimestralmente la mesa técnica de paraderos (acompañamiento de TRANSMILENIO S.A., IDU, DADEP y UMV), a su vez se han venido realizando visitas técnicas entre la STPu, SI, TMSA y

DADEP, a paraderos del SITP zonal, para verificar las condiciones existentes y ajustes a realizar para su adecuación en términos de accesibilidad, de acuerdo al plan de priorización para la adecuación de paraderos existentes del SITP.

Acompañamiento al desarrollo de los prototipos de los nuevos paraderos del DADEP y se generaron recomendaciones derivadas de algunas visitas en compañía de Personas con Discapacidad.

Se realizaron 3 informes de seguimiento a la tutela T192 y 4 mesas de seguimiento al Plan de Movilidad Accesible al SITP, en las cuales participan entidades como IDU, TMSA, Fondos de Desarrollo Local, Alcaldías Locales, UMV, Alta Consejería de las TICS y en donde se dan a conocer los avances en cuanto a la flota vehicular accesible como a paraderos accesibles y los demás ejes del Plan de Movilidad Accesible establecido mediante Decreto 324 de 2014.

El 5 de diciembre de 2022 el DADEP, implementó en la Ac. 72 con Carrera 105H el piloto de los nuevos mobiliarios de paraderos que serán instalados en diferentes puntos de la ciudad a partir del segundo semestre de 2023. Con base en dicho piloto y con el apoyo de una persona con discapacidad visual, se generaron recomendaciones para mejorar algunos aspectos.

Se realizaron ajustes al anexo técnico de la Resolución 269 de 2020 con el fin de llevar a cabo la actualización de este acto administrativo. Adicionalmente se viene trabajando en la estructuración de la consultoría a desarrollar en el 2023, que tiene por objeto “Actualizar la caracterización socioeconómica y los patrones de viajes de las personas con discapacidad, para proponer acciones que faciliten la accesibilidad a todas las personas usuarias del sistema de transporte de la ciudad”.

SITP - Decreto 557 de 2021: Se realizó acompañamiento al proceso del Decreto 557 de 2021 y Resolución 001 de 2022, a través del cual se adquieren los vehículos no vinculados al SITP, contando a 31 de octubre de 2022, se recibieron 107 postulaciones de 194 viabilizados, de los cuales fueron aprobados 57 y de estos 49 cuentan con acuerdos firmados. A 31 de octubre se tenían 37 vehículos en trámite de pago. Asimismo, para el 15 de noviembre de 2022, se aprobaron mediante resolución 371 de 2022, el desembolso a siete vehículos con un total de 1.177.602.166 pesos.

CARRILES PREFERENCIALES

Se adelantaron las gestiones para finalizar el documento de carril preferencial para la Calle 80 entre el portal 80 y el Puente de Guadua; una vez el IDU concluya la intervención de la infraestructura en el portal se dará inicio al piloto de este carril. Se avanzó en el análisis del proyecto de focalización de horarios para los carriles preferenciales, con el fin de poder optimizar el uso de la infraestructura vial en los corredores de transporte público. Adicionalmente, se adelantó el análisis de implementación de un carril preferencial sobre la calle 76 entre la carrera 7 y la avenida Caracas, revisando las particularidades del mismo.

Por otra parte, la Subdirección de Control al Tránsito y al Transporte, realiza operativos sobre los corredores de los carriles preferenciales para identificar los infractores de la medida. En 2022 se realizaron un total de 1273 operativos de carril preferencial y se impusieron 5262 comparendos por la infracción a esta medida.

ILEGALIDAD

Enmarcados en el documento realizado a través del contrato 2018-1761 cuyo objeto fue “Realizar el diagnóstico, determinar el impacto en la operación del Sistema Integrado de Transporte Público y formular alternativas de mitigación del transporte informal e ilegal en Bogotá D.C.”, con el que se realizó la evaluación y caracterización del transporte ilegal de pasajeros (as), en Bogotá D.C., identificando las modalidades que operan en la ciudad y realizando una descripción de los esquemas de control actuales, se ha trabajado en las siguientes estrategias:

- Se desarrolló una prueba piloto en octubre de 2022, enfocada en la sensibilización con los (as) usuarios (as) del SITP, materializada en: Pedagogía con rotafolios informativos de las rutas en el sector y las bondades del SITP, y Divulgación de volantes con información del SITP.
- Se realizó un trabajo en conjunto con TRANSMILENIO S.A., para mejorar el servicio en los puntos que presentan alta oferta de transporte ilegal y encontrar oportunidades de nuevos servicios.
- Se adelantó una revisión y actualización del diagnóstico de las rutas ilegales levantadas mediante la consultoría 1761 de 2018, el cual consistió en establecer las rutas del SITP (con corte de junio de 2022) afectadas en el sector donde operan estas rutas ilegales e identificar las acciones que se pueden ejecutar para mejorar la operación del sistema en las zonas afectadas, como mejoramiento de frecuencias, implementación de nuevas rutas, o estrategias de divulgación y comunicación de los beneficios del SITP.

FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA

Durante el 2022, se realizaron tres comités de seguimiento al FET en los cuales se realizó seguimiento monitoreo a los indicadores de gestión de la oferta y de gestión de la demanda del SITP, el entendimiento de la estructura de rubros del FET y la preparación para la llegada a la SDM de la cuenta presupuestal a partir del 2023, verificando tanto el uso eficiente de los recursos destinados, como su impacto en la calidad del servicio percibido por los (as) usuarios (as).

Por otra parte, de acuerdo con la transición establecida en el Decreto 686 de 2019 que modifica el Decreto 383 de 2019, mediante el cual se asigna a la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) la coordinación de las acciones para el funcionamiento del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) en el Distrito Capital, a partir del 1 de enero de 2023, la SDM y liderado por la STPU realizará las siguientes actividades:

- La expedición de la Resolución 345191 de 2022 “Por medio de la cual se reglamenta el funcionamiento del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la Demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá - FET y se dictan otras disposiciones”
- La adopción del procedimiento interno PM01-PR13 “PLANEACIÓN, OPERACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN DE LA DEMANDA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ - FET”
- La expedición de la circular externa 001 de 2023 “LINEAMIENTOS PARA LA PLANEACIÓN, OPERACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL FONDO DE ESTABILIZACIÓN TARIFARIA Y DE SUBVENCIÓN DE LA DEMANDA DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BOGOTÁ - FET”

SISTEMA DE INTEROPERABILIDAD DE RECAUDO

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) como cabeza de sector, conjuntamente con los entes gestores del sistema de transporte público, Transmilenio S.A. (TMSA) y la Empresa Metro de Bogotá (EMB), a través de la Subdirección de Transporte Público planteó un plan de acción para la estructuración del SIT in house para contar con herramientas que orienten el proceso de toma de decisiones, en torno a la garantía de interoperabilidad de la operación de recaudo para el transporte público del Distrito Capital y la Ciudad-región.

En ese sentido, en 2022 se estructuró y ejecutó la etapa de prefactibilidad del proyecto del Sistema Interoperable de Recaudo (SIR), desarrollada en conjunto con los equipos de TMSA y EMB, y que tiene como alcance establecer los lineamientos generales del sistema y los requerimientos técnicos de los componentes, entre otras especificidades a un alto nivel.

Las actividades realizadas se indican a continuación:

- Revisión bibliográfica de experiencias de implementación de los sistemas interoperables de recaudo de diferentes esquemas de las ciudades y de sus proveedores
- Análisis técnico, jurídico y comercial de la situación actual de la operación de recaudo del SITP.

- Construcción de la visión del Sistema Interoperable de Recaudo.
- Diseño a alto nivel del concepto general y de los requerimientos técnicos de los componentes del sistema desde la perspectiva técnica.
- Identificación de brechas institucionales para la implementación del Sistema Interoperabilidad de Recaudo.
- Definición preliminar de los escenarios de transición del sistema actual al sistema interoperabilidad de recaudo.
- Proyección del borrador de decreto de adopción de los lineamientos generales del SIR, documento técnico de soporte y documento de exposición de motivos.
- Socialización de concepto general del SIR a gerentes de los entes gestores.
- Preparación del material y jornada de workshop abierto para la socialización a proveedores del concepto general del SIR.

Como producto de esta etapa se cuenta con los siguientes documentos:

- Modelo conceptual 1: Estado actual del sistema de recaudo de Bogotá.
- Modelo conceptual 2: Documento de requerimientos del Sistema de Recaudo Interoperable para Bogotá-región.
- Estado del arte componentes SIRCI (Recaudo, control de flota e información al usuario).

POLÍTICA TARIFARIA DEL SITP

Iniciando el año 2022 se fijó la política tarifaria que regiría para dicho año y se fijó mediante Decreto Distrital 004 de 2002 un esquema tarifario pos COVID 19, que permitiera a la población vulnerable (personas con menor capacidad de pago y adulto mayor) mantener unas tarifas que se encontraban congeladas desde el año 2020, esto con miras a la recuperación general de la economía Bogotana, también se garantizó que dicho esquema fuera costeable por el distrito.

La política tarifaria del sistema tenía para el 2022 (Decreto 005 de 2022) el siguiente esquema tarifario:

- Tarifa Troncal: \$ 2.650
- Tarifa Zonal: \$ 2.450
- Transbordos de zonal a troncal: \$ 200
- Transbordos de zonal a Zonal: \$ 0
- Transbordos de Troncal a Zonal: \$ 0
- Franja de tiempo para transbordos: 110 minutos
- Número de transbordos con beneficio: 2 transbordos
- Tarifa para población con menor capacidad de pago SISBÉN: Troncal \$1.800 y Zonal \$ 1.650
- Grupo beneficiario de SISBÉN: del grupo de 0 a 30.56 puntos Sisbén III
- Tarifa para población adulto mayor: Troncal \$2.160 y Zonal \$ 1.980
- Subsidio para personas con menor capacidad de pago: Abono mensual de \$ 26.500 (corresponde a un descuento del 40% para 25 viajes y se aplica considerando la tarifa más alta del sistema).

Los beneficios de transbordo aplican para tarjetas personalizadas no anónimas, adicionalmente las tarjetas personalizadas permiten que en caso de pérdida el usuario pueda bloquearla y así proteger el saldo con el que cuente la tarjeta.

En el año 2022 con el fin de mantener una política tarifaria del Sistema integrado de Transporte Público, que permitiera garantizar la sostenibilidad del sistema, la costeabilidad de los (as) usuarios (as) y mantener un esquema tarifario para poblaciones especiales (adulto mayor, personas en condición de discapacidad y personas de menores ingresos) la SDM y Transmilenio S.A., adelantaron los análisis correspondientes para fijar un esquema tarifario para el 2023 que fuera costeable para el (la) usuario (a) y sostenible para el sistema; se realizaron los estudios soporte para el cambio del beneficio para personas con menor capacidad de pago, que permitiera utilizar la última base de datos de potenciales beneficiarios de programas sociales SISBÉN en su versión IV, también se incluyó una nueva población a este beneficio como es la población indígena, registrada en los censos del Ministerio del interior.

La política tarifaria del sistema tiene para el 2023 (Decreto 004 de 2023) el siguiente esquema tarifario:

- Tarifa Troncal: \$ 2.950
- Tarifa Zonal: \$ 2.750
- Transbordos de zonal a troncal: \$ 200
- Transbordos de zonal a Zonal: \$ 0
- Transbordos de Troncal a Zonal: \$ 0
- Franja de tiempo para transbordos: 110 minutos
- Número de transbordos con beneficio: 2 transbordos
- Tarifa para población con menor capacidad de pago SISBÉN: Troncal \$2.500 y Zonal \$ 2.250
- Grupo beneficiario de SISBÉN: del grupo A1 a B7 de SISBÉN IV
- Tarifa para población indígena registrada en Listados Censales del Ministerio del Interior: Troncal \$2.500 y Zonal \$ 2.250.
- Tarifa para población adulto mayor: Troncal \$2.500 y Zonal \$ 2.250.
- Subsidio para personas con menor capacidad de pago: Abono mensual de \$ 29.500 (corresponde a un descuento del 40% para 25 viajes y se aplica considerando la tarifa más alta del sistema).

Los beneficios de transbordo aplican para tarjetas personalizadas no anónimas, adicionalmente las tarjetas personalizadas permiten que en caso de pérdida el usuario pueda bloquearla y así proteger el saldo con el que cuente la tarjeta.

➤ SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

ESTACIONAMIENTO EN VÍA

Las Zonas de Parqueo Pago son áreas de la ciudad en las que la Alcaldía Mayor de Bogotá permite el estacionamiento de vehículos en vía a cambio de un pago por el uso de estos espacios.

Las Zonas de Parqueo Pago cuentan con señalización que incluye el ícono de parqueo e información sobre el horario y tarifa del servicio.

Los cupos de estacionamiento para personas con discapacidad, zonas amarillas, vehículos eléctricos, cargue y descargue y bicicletas tienen demarcación distintiva.

A partir del 2 de noviembre de 2022, se empezaron a implementar las 'Zonas de Parqueo Pago' en Bogotá, un programa de la Secretaría Distrital de Movilidad que estará a cargo de la Terminal de Bogotá quien será el operador público del servicio.

El proyecto en su primer año de operación de la Zona de Parqueo Pago, ha implementado 11 áreas, en ocho localidades de la ciudad (Chapinero, Usaquén, Teusaquillo, Los Mártires, Santa Fe, Puente Aranda, Barrios Unidos y Fontibón), con 5.008 cupos operativos, más de 940 mil usuarios (as) en total, de los cuales el 96% corresponden a usuarios (as) de automóvil/campero/camioneta y el 4% corresponden a usuarios de motocicleta, con un recaudo de \$5.550 millones y 292 empleos generados.

Con la APP se descarga para registrar el vehículo y facilitar el procedimiento para hacerlo más ágil; después será muy sencillo y solo deben seguir los siguientes pasos:

1. Se identifica en la vía las 'Zonas de Parqueo Pago' a través de la señal de tránsito, que se observa en la imagen, y los recuadros blancos en el piso.
2. Estaciona el vehículo en el cupo que encuentres disponible.
3. El cobro será anticipado, así que deben tener muy claro el tiempo en que van a usar el servicio porque debes pagarlo en fracciones de 30 minutos. Lo pueden hacer a través de la app o en efectivo, directamente con los facilitadores de la zona que estarán debidamente identificados.

4. Si tarda más tiempo de lo planeado, contará con 30 minutos para poder realizar el pago de la siguiente fracción. Si no renueva el pago, se procederá a inmovilizar el vehículo con un cepo en la llanta.
5. En caso de que te instalen un cepo, deberás pagar una sanción más el tiempo de estacionamiento pendiente.

Las Zonas de Parqueo Pago no operarán en:

- Vías principales, para no generar congestión vehicular.
- Paraderos del SITP.
- Vías de doble sentido con un solo carril por sentido.
- Sitios que no cumplan con los requisitos y lineamientos impartidos por la Secretaría Distrital de Movilidad (por ejemplo, vías con aproximación a intersecciones semaforizadas).
- Lugares estratégicos para la seguridad ciudadana (frente a embajadas, estaciones de policía, estaciones de bomberos, por ejemplo).

Los ciudadanos y ciudadanas podrán consultar los mapas georreferenciados de las Zonas de Parqueo Pago a través de la APP móvil “Zona de Parqueo Pago” disponible en tiendas iOS y Play Store y del botón Zonas de Parqueo Pago ubicado en las páginas web de la Terminal de Transporte (<https://www.terminaldetransporte.gov.co/>) y de la Secretaría Distrital de Movilidad (www.movilidadbogota.gov.co).

Las actividades que se desarrollaron durante la vigencia 2022 corresponden a la operación en vía con lo siguiente:

- Señalización: se realizaron actividades de revisión y aprobación de los diseños de señalización integral propuestos por el Terminal de Transporte S.A. y, en cumplimiento de las obligaciones contractuales contraídas en el Contrato Interadministrativo 2021-2470, se implementó la señalización horizontal y vertical en vía.
- Control.
- Gestión social: se hizo seguimiento y acompañamiento a las actividades de gestión social y de comunicaciones con los diferentes grupos de interés del proyecto, de manera previa y posterior a la implementación de los segmentos del proyecto.

A finales del 2022 se reporta la ejecución de la totalidad de actividades del proyecto, como supervisión, implementación, fiscalización, cepos para inmovilización y demás tareas sujetas al contrato interadministrativo dando cumplimiento a un avance del 65% del número de cupos que se prevén para el cuatrienio.

SISTEMA INTELIGENTE DE TRANSPORTE

Para el diseño, implementación, operación, mantenimiento y expansión del Sistema Inteligente de Transporte (SIT) para la ciudad de Bogotá, la SDM continuó aunando esfuerzos durante la vigencia 2022 con la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá D.C. S.A. E.S.P – ETB a través del Convenio Interadministrativo Marco No. 2237 suscrito en la pasada vigencia (2021), para lo cual se tuvieron los Anexos Derivados que se relacionan a continuación, los cuales son liderados por la Dirección de Gestión del Tránsito y Control de Tránsito y Transporte -DGTCTT:

- Convenio Interadministrativo Marco N° 2237 – Anexo Derivado 2021-2249

El 12 de agosto del 2021, se inicia el Convenio Interadministrativo Marco 2021-2237 con la Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá D.C. S.A. E.S.P – ETB como aliado y proveedor tecnológico, cuyo objeto es: “Aunar esfuerzos y recursos técnicos, tecnológicos, humanos y administrativos para la planificación, renovación, operación, mantenimiento y expansión del sistema inteligente de transporte para la ciudad de Bogotá”, vigente hasta el 11 de agosto de 2025.

Bajo el convenio anterior, se desarrolló durante el primer semestre de la vigencia 2022, el Anexo Derivado 2021-2249 que tuvo por objeto “Adelantar la renovación, operación, mantenimiento y expansión de los componentes del Sistema Inteligente de Transporte (SIT) en desarrollo del Convenio Interadministrativo Marco suscrito entre la SDM y ETB”; con este anexo se llevó a cabo la operación de la red de comunicaciones de SIT, el sistema de Detección Electrónica de Infracciones, la plataforma Mobility del CGT y la plataforma de Pico y Placa Solidario.

Este Anexo Derivado tenía como fecha de terminación inicial el 16 de marzo de 2022, sin embargo, dado los recursos que se tenían en el contrato, las actividades que se estaban ejecutando y la planeación de la continuidad y expansión de los componentes del SIT, se prorrogó el anexo Derivado, finalizando el 30 de junio de 2022.

- Contrato Interadministrativo N° 2248.

Se mantuvo vigente y en ejecución el Contrato Interadministrativo 2021-2248 entre la SDM y la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, el cual tiene por objeto “Realizar la interventoría integral (técnica, administrativa, contable, financiera y jurídica) al primer anexo derivado del convenio interadministrativo marco suscrito entre la SDM y ETB que tiene por objeto la planificación, renovación, operación, mantenimiento y expansión del Sistema Inteligente de Transporte (SIT).”, el cual finalizó el 30 de junio de 2022 de acuerdo a la terminación del primer Anexo Derivado 2021-2249.

Con este contrato fue posible en el primer semestre del 2022, contar con los recursos humanos profesionales para realizar la interventoría al primer Anexo Derivado suscrito para el SIT bajo el Convenio 2021-2237.

- Anexo Derivado 2022-1115.

El 01 de julio de 2022 se dio inicio al segundo Anexo Derivado del Convenio Interadministrativo Marco 2021-2237, este anexo derivado tiene por objeto “Adelantar la operación, mantenimiento y expansión de los componentes del Sistema Inteligente de Transporte (SIT) en desarrollo del Convenio Interadministrativo Marco No. 2021-2237, suscrito entre la SDM Y ETB.” Este anexo derivado tiene como fecha de finalización el 31 de marzo de 2023.

- Contrato Interadministrativo Marco 2022-1115.

El 01 de julio de 2022 se dio inicio al contrato mencionado anteriormente, cuyo objeto es “Realizar la interventoría integral (técnica, administrativa, contable, financiera y jurídica) al Anexo Derivado del Convenio Interadministrativo Marco suscrito entre la SDM y ETB que tiene por objeto adelantar la operación, mantenimiento y expansión del Sistema Inteligente de Transporte (SIT)”. Este contrato tiene como fecha de finalización el 30 de abril de 2023, con el fin de tener un mes adicional a la fecha de finalización del contrato objeto de Interventoría para gestionar y entregar la documentación correspondiente para los trámites de liquidación de este.

Con la contratación relacionada anteriormente, se ha logrado mantener la operación de los componentes Centro de Gestión de Tránsito, Red de Comunicaciones, sistema de Detección Electrónica de Infracciones y la plataforma de Pico y Placa Solidario del Sistema Inteligente de Transporte durante la vigencia 2022, haciendo posible la obtención de la información necesaria para la toma de decisiones en tiempo real, contribuyendo a la mejora de la movilidad en la ciudad.

Además, de lo anterior, con estos anexos derivados suscritos bajo el Convenio 2237, ha sido posible dar inicio a la exploración en el mercado de nuevas herramientas tecnológicas buscando la expansión y fortalecimiento del SIT. A continuación, se relacionan las funciones y actividades de los componentes del SIT para el 2022:

- Plataforma Mobility - Centro de Gestión de Tránsito – CGT

Durante la vigencia 2022, se mantuvo en operación el Centro de Gestión de Tránsito, que cuenta con una solución tecnológica que permite integrar datos de movilidad, seguridad y emergencias, para entregar en una plataforma toda la información relevante para la gestión y operación de la ciudad. Esta plataforma llamada Mobility, es una herramienta que permite la integración con soluciones de hardware y software de los diferentes componentes existentes, así como el crecimiento a través del desarrollo de nuevos módulos según las necesidades de la ciudad.



Es importante indicar que, durante el año 2022, fue posible llevar a cabo el reemplazo de los sensores de velocidad WiFi que se tienen en el corredor de la Cra. 7ma, por unos de una tecnología más avanzada, permitiendo tener datos más exactos y completos para realizar análisis que permitan establecer estrategias en aras de la mejora de la movilidad de la ciudad. Adicionalmente, fue posible adquirir 30 cámaras de monitoreo nuevas para complementar el sistema de video que se tiene en la ciudad.

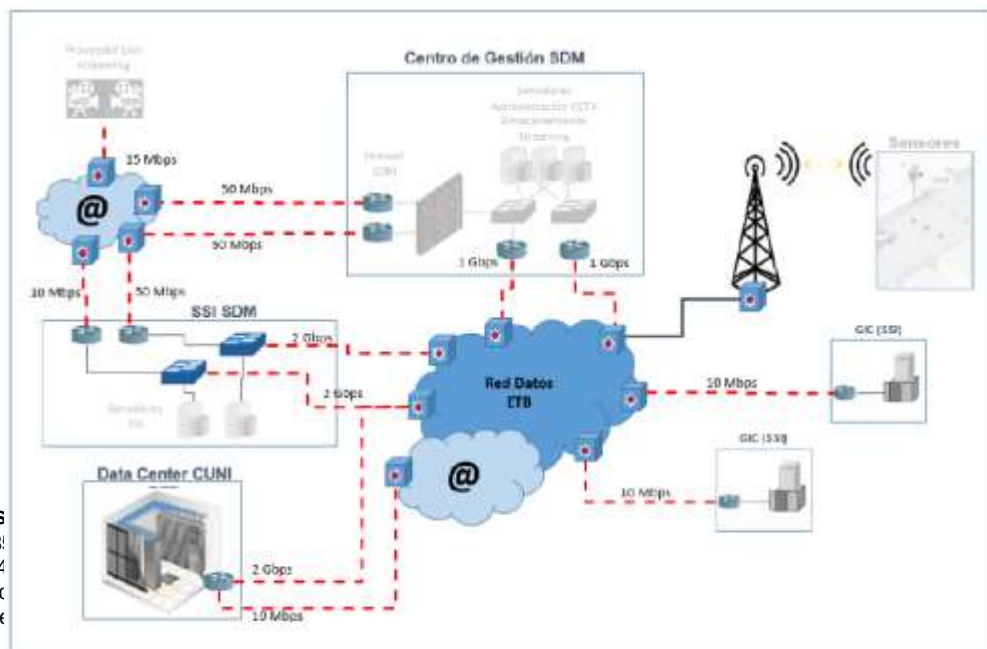
En cuanto a los dispositivos instalados en vía para el 2022 se tienen:

- 376 Sensores WiFi - Bluetooth.
- 16 Estaciones con sensores de conteo vehicular.
- 12 sensores de conteo de bicicletas.
- 148 Cámaras.

Por otro lado, en esta vigencia se implementó y puso en funcionamiento en el Centro de Gestión de Tránsito la unidad de Premier One, la cual al estar conectada con el Centro de Comando, Control, Comunicaciones y Cómputo – C4, permite conocer en tiempo real los incidentes que se reportan en la ciudad en materia de tránsito y movilidad, para poder gestionarlos de una manera más rápida y efectiva.

● Red de Comunicaciones

Mantener la operación de este componente durante el 2022, hizo posible la comunicación entre los diferentes dispositivos en vía que tienen el SIT y el CGT, considerando que en esta red de comunicaciones se encuentra la conectividad de todos los elementos del Sistema de Semáforos Inteligentes - SSI, los equipos del CGT ubicados en calle, los equipos de detección electrónica y demás elementos que requieran de la implementación de puntos en vía, así como el Datacenter, Hosting virtual y demás elementos necesarios para el mantenimiento, operación e implementación de nuevos puntos.



- Detección Electrónica de Infracciones – DEI

El sistema de detección electrónica de infracciones integra la implementación de setenta y dos (72) Cámaras Salvavidas, treinta y siete (37) Cámaras del CGT avaladas para la detección de presuntas infracciones de tránsito y la Central de Procesamiento de Infracciones de Tránsito (CPIT), constituyendo un sistema tecnológico capaz de capturar, procesar y validar por parte de la autoridad competente la posible comisión de infracciones de tránsito, mediante una arquitectura modular, escalable y segura que permite mejorar los procedimientos de infracciones al ciudadano.



Durante el año 2022, se realizaron las actividades correspondientes para mantener el sistema operando en su mayoría, considerando los múltiples vandalismos y hurtos que sufre el sistema constantemente, los cuales dejan por fuera de operación algunos de los dispositivos afectando el control que se realiza a las presuntas infracciones que se cometen en los lugares donde están ubicados los mismos.

Por otro lado, gracias a mejoras, actualizaciones y nuevos desarrollos realizados en este sistema, se logró aumentar la detección de algunas infracciones como lo es transitar sin el SOAT vigente o sin la revisión técnico-mecánica al día, lo que contribuye a que por parte de los (as) conductores (as) se tenga una mejor cultura y compromiso vial.



- Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular – PEAARV (Pico y Placa Solidario)

Esta plataforma permite llevar a cabo el proceso de registro y adquisición por parte de los ciudadanos del permiso para exceptuar los vehículos de la medida de pico y placa. Esta plataforma considera, entre otras funcionalidades, el proceso de registro de la solicitud, las validaciones correspondientes con la base de datos del RUNT, verificación de que el propietario no tenga comparendos pendientes de pago, el módulo de sensibilización, el agendamiento virtual de compensación social, así como la integración

de cada uno de estos componentes para entregar a la SDM la información generada en estos trámites.

- Gestión de tránsito

Durante el periodo 2022 se consolidaron proyectos como el contrato de administración del Grupo Operativo de Gestión en Vía, la implementación de nuevas tecnologías y la estrategia de gerencia en vía. De igual forma se avanzó en la implementación de medidas de gestión y en el desarrollo de auditorías de seguridad vial.

- Grupo Guía

En la parte operativa, se realizó la implementación, operación y seguimiento de:

- Carril priorizado escolar calle 80.
- Reversible corredor Cra 7.

- Contraflujo de la Av. Américas.
- Ajustes en operativo vía la Calera.
- Implementación de planes éxodo-retorno y de atención a corredores por reactivación económica.
- Atención a emergencias generadas por la ola invernal.

Referente a la parte administrativa del Grupo se efectuó:

- Apoyo al sistema distrital de atención y prevención del riesgo en los escenarios de la ola invernal 2022.
- Elaboración del documento de procesos y procedimientos del grupo operativo.

CENTRO DE GESTIÓN DE TRÁNSITO - CGT

- Se mantuvo el monitoreo y seguimiento al tránsito que circula por la malla vial de la ciudad de Bogotá, gestionando recursos para la atención de 136.592 incidentes, identificados como confirmados y eventos fortuitos que afectaron la movilidad.
- El tiempo promedio de atención a los incidentes fue de 32,25 minutos. Se gestionaron recursos en vía de manera coordinada con el COE distrital permanente para atender la ola invernal. Así mismo, se coordinó y participó en los PMU dispuestos para el plan éxodo y retorno.
- Se priorizó la atención y gestión en los 14 corredores principales de la ciudad.
- Se coordinó el apoyo de fallas semaforicas y regulación a las intersecciones fuera de operación con el grupo de Semaforización, Grupo Guía, Policía de Tránsito y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte.
- Se realizaron mesas de trabajo con SETRA para mejorar la comunicación y atención de incidentes viales, así como el apoyo en los 14 corredores y en los planes éxodo retorno.
- Con el grupo de Gerencia en vía se logró una mayor interacción y coordinación en los pilotos en los 14 corredores, planes especiales y éxodo retorno.
- Se articularon actividades en vía con el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte para atender los incidentes reportados por ellos y eventos de alto impacto.
- En la atención de incidentes y eventos, se interactuó con entidades como el IDIGER, UAECOB, Secretaría de Seguridad (C4), Secretaria de Gobierno, CRUE, Aeropuerto y Concesiones del Inviás, entre otras entidades.
- Se mantuvo la unidad de Premier One en el CGT y se realizó la capacitación a los nuevos operadores, mejorando el seguimiento y la gestión de incidentes con las entidades distritales de emergencia.
- Se adelantaron reuniones de sensibilización y capacitaciones al personal de CGT en temas de operación, manejo y actualización de herramientas y plataformas tecnológicas.
- Se realizó seguimiento constante de visualización a otros corredores viales mediante el enlace con 200 cámaras del C4.
- Se han automatizado las bases de datos, lo que ha permitido la mejora en la atención de incidentes.
- En lo corrido del año se han obtenido 70.018.000 usuarios (as) nuevos (as) en la cuenta de Twitter @BogotaTransito.
- En el mes de noviembre se realizó el relanzamiento de la cuenta @BogotaTransito, donde todas las entidades del distrito promocionan y visibilizan la cuenta de movilidad que informa en tiempo real todas las novedades viales, entre otros.
- Se logró un mayor número de interacciones en la cuenta @BogotaTransito sobre todo cuando se informan las afectaciones viales por manifestaciones.
- Los medios de comunicación y emisoras usan las redes sociales del CGT como referentes para informar a la ciudadanía de las afectaciones viales con un alto nivel de confiabilidad.

GERENCIAS DE ÁREA

En 2022 se continuó implementando la estrategia de Gerencia en Vía sobre los 14 corredores principales, en el marco de este proyecto se han planeado y ejecutado 27 intervenciones, todos en puntos cruciales para la movilidad de Bogotá. Algunas intervenciones destacadas son: Contraflujo Av. Américas jornada AM, Calle 13 x Cra 69F sentido oriente a Occidente, Reversible Carrera 7 durante los

planes retorno de domingos y lunes festivos desde la Cl. 245 hasta la Cl 180, todo con el apoyo de las diferentes áreas de la SDM con las cuales se realizan mesas de trabajo constantes al igual que con otras entidades el Distrito para la coordinación de acciones necesarias.

Es importante mencionar que algunas medidas piloteadas en el 2021 pudieron ser gestionadas de manera definitiva con ajuste de infraestructura durante el 2022, como son los puntos de Av. Boyacá x Diag. 62 Sur sector de Meissen en donde se reconfiguró el paso peatonal semaforizado mejorando las condiciones de fluidez vehicular, conectividad y accesibilidad de los peatones, de igual manera en la Av. Boyacá x Cl 12B se eliminó el separador lateral lo que mitigó las colas vehiculares por congestión sur a norte.

También se resalta que se planeó, coordinó y realizó seguimiento al apoyo de gestión de tráfico en puntos críticos de congestión aledaños a obras de construcción de infraestructura de ciudad como en la Av. 1 de Mayo y Av. Caracas por construcción de primera línea de metro, Estación Molinos por Extensión Troncal Av. Caracas, Carrera 68 con Calle 3 y Calle 26 por Troncal Transmilenio.

De la misma forma, el equipo de Gerencias ha participado en la planeación y seguimiento de 14 planes éxodo retorno en 2022 con lo cual se prestó apoyo principalmente a 9 corredores de ingreso y salida de la ciudad con el objetivo principal de realizar monitoreo y coordinar las acciones necesarias para mantener buenas condiciones de movilidad para todos los actores viales y garantizar la fluidez del tránsito. Se resalta también que el equipo de Gerencias realizó la articulación con los demás equipos de la entidad para la implementación de nuevas medidas de gestión de la demanda como el Pico y Placa Regional.

Durante el 2022 se implementó un nuevo Plan de Seguimiento para Fines de Semana, con el que se cuenta con personal en vía del equipo de Gerencia haciendo seguimiento a las principales implementaciones del sábado y domingo, como también a los eventos de alto impacto.

Adicionalmente en pro de mantener unas buenas condiciones de movilidad para todos los actores viales el equipo realizó recorridos de administración vial en los 14 corredores principales con el fin de identificar falencias en infraestructura, señalización entre otras y adelantó las gestiones para la mitigación de riesgos ante de las diferentes entidades, entre los principales hallazgos se encuentran las deficiencias en el estado de la malla vial, falencias referentes a drenaje, poda, iluminación entre otras.

En el 2022 la SGV con el apoyo de la OSV realizaron 12 Inspecciones de seguridad vial Urbanas (ISVU), en el marco de plan de choque de puntos críticos a nivel ciudad donde se evalúan los diferentes parámetros de seguridad vial de acuerdo con la Guía de auditorías de Bogotá, con el fin de identificar hallazgos y dar recomendaciones para la mitigación de la siniestralidad. Estas ISVU se constituyen como una herramienta para la gestión de hallazgos en la búsqueda de soluciones para disminuir la siniestralidad.

Con el objetivo principal de disminuir los tiempos de viaje y brindar condiciones de seguridad vial a la población estudiantil se dio continuidad a la planeación, gestión y, monitoreo de acciones de gestión de tráfico pilotadas el año anterior, con nuevas mejoras como son el Carril Escolar de Autonorte, en el que se realizó la segregación temprana del carril escolar desde la Cl 166 y priorización de rutas escolares y transporte público por calzada central en la Av. Calle 80 desde Portal 80 hasta Puente de Guadua ambos con indicadores de mejora para la población estudiantil.

El equipo también participó y aportó en las rendiciones de cuentas para las 20 localidades de la ciudad reportando las principales acciones realizadas desde la SGV para cada territorio con el fin de informar a las comunidades sobre los principales logros en materia de gestión en vía, adicionalmente se participa en los Consejos Distritales de Gobierno adelantados por la Alcaldía Mayor.

El equipo organizó el Plan Navidad de la SDM mediante la articulación con las demás entidades del Distrito, áreas internas de la SDM y el sector privado con el fin de planear las acciones a realizar en la temporada decembrina en los puntos de mayor aglomeración y de interés de la comunidad tales como

Centros Comerciales, Parques, Plazuelas Corredores de Movilidad entre otros, se organizaron los recursos para realizar gestión de tránsito, apoyar pasos peatonales, evitar estacionamiento irregular, monitorear en vía los puntos y realizar las adecuaciones que se necesiten para brindar las adecuadas condiciones de movilidad y seguridad vial para todos los actores viales, igualmente se prestó apoyo en el desarrollo de la ciclovía nocturna “Luce Bogotá”.

El lunes 28 de noviembre de 2022 se posesionaron 110 nuevos agentes de tránsito civiles, que ingresaron a fortalecer el actual equipo, quedando con un total de 254 agentes, adicionalmente dentro de las estrategias de fortalecimiento del cuerpo de agentes civiles de tránsito y transporte, se encuentra la estructuración y ejecución de un completo cronograma de capacitaciones, en donde se realizan diferentes actividades y jornadas de formación y perfeccionamiento de conocimientos principalmente en:

- Actualización en normas de tránsito y transporte, seguridad vial y policía judicial.
- Relaciones humanas, éticas, morales y manejo de emociones.
- Ejercicio de la autoridad de tránsito.
- Operación de radares de velocidad.
- Investigación de accidentes de tránsito
- Manejo de alcohosensores.

para un total de 326 horas de capacitación al Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte de la SDM, durante el año 2022.

IMPLEMENTACIÓN DE CONTROLES SALVAVIDAS

En el mes de marzo, la Secretaría Distrital de Movilidad lanzó la estrategia de Controles Salvavidas, la cual consiste en la ejecución de actividades disuasorias de control en las cuales se realizan canalizaciones y reducciones de carril en horario nocturno principalmente los fines de semana en los tramos donde la estadística registra altos índices de siniestralidad y en los cuales se han visto inmersos motociclistas, de esta manera se ha fortalecido la estrategia de gestión de la velocidad buscando desde el componente pedagógico el cumplimiento de los límites máximos de velocidad establecidos en el distrito. El papel de la subdirección en la continuidad de dicha estrategia es el de articular la información estadística con el recurso humano para la ejecución en puntos priorizados, para la vigencia se han programado 2603 acciones enfocadas a salvar vidas.

PARTICIPACIÓN COMO PONENTES EN EL XIV CONGRESO COLOMBIANO DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO

El pasado mes de agosto se presentó en el XIV Congreso Colombiano de Transporte y Tránsito el artículo de investigación denominado Caracterización de resultados obtenidos en los controles ambientales a vehículos de carga y de transporte público colectivo, trabajo adelantado por la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte con el propósito de caracterizar los resultados de las pruebas registradas en los equipos de flujo parcial (también conocidos como opacímetros) en los controles operativos a fuentes móviles en vía desarrollados en trabajo articulado entre la SDM-SDA y la Seccional de Tránsito y Transporte, dichas acciones buscan retirar de circulación aquellos vehículos que por sus condiciones mecánicas desfavorables aumentan los niveles de concentración de PM 2.5 y PM 10 e incumplen las bases normativas legales vigentes, referentes al tema de calidad de aire.

ESTRATEGIA CONTROL DE VELOCIDAD A MOTOS

Debido a que las cifras de siniestralidad han sido frecuentemente alimentadas por la interacción constante del actor vial motociclista, la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte tomó la iniciativa de realizar la revisión en material legal para poner en marcha el control efectivo en vía apoyado con dispositivo móvil dirigido a motociclistas buscan sancionar el exceso de velocidad por parte de tales usuarios (as). Se han llevado a cabo actividades de control en vía, en jornada diurna y nocturna conjuntamente con el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito, la Seccional de Tránsito y la Subdirección de Contravenciones, de manera que se han definido características específicas respecto a

implementación y procedimiento para realizar la individualización de los presuntos infractores, lo que ha permitido validar y perfeccionar las evidencias obtenidas en campo, este trabajo ha buscado reducir el número de impugnaciones que parten del material probatorio.

IMPLEMENTACIÓN DISPOSITIVOS CEPOS

Con base en el Artículo 127 de la ley 769, a partir del 11 de febrero de 2022 se dio inicio a la medida de implementación del uso de bloqueadores vehiculares tipo CEPO en la ciudad, durante el primer semestre de 2022 se implementó dicha medida en las localidades de Chapinero y Usaquén, apoyando y complementando la labor correctiva y pedagógica adelantada por parte de la autoridad de tránsito en la ciudad, logrando así el cumplimiento de las normas de movilidad vigentes para la ciudad y la recuperación de zonas de circulación en vía que se ocupan de manera irregular por vehículos que estacionan en sitios prohibidos, ya en el segundo semestre se inicia implementa la medida en las localidades de Barrios Unidos y Teusaquillo, entre el 11 de febrero y el 31 de diciembre se han inmovilizado 3535 vehículos con estos dispositivos.

IMPLEMENTACIÓN DE LA CENTRAL DE RADIO DE AGENTES CIVILES

Con la entrada en funcionamiento del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte finalizando el año 2021, se evidenciaron varias necesidades operativas, entre ellas la adecuada articulación entre las diferentes áreas operativas que componen la subdirección. Para ello, Inicialmente la actividad se llevó a cabo con agentes civiles, pero este recurso es fundamental para la ejecución de acciones de control y prevención en vía. Como contramedida se planeó y posteriormente se puso en funcionamiento un equipo especializado para la atención de las necesidades operativas en cuanto a la coordinación de las actividades de control al tránsito y al transporte. Conformado por 8 colaboradores que cuentan con la experiencia y perfil requerido para la ejecución de las actividades, quienes se encuentran vinculados a la entidad desde el mes de agosto de 2022.

Con la entrada en funcionamiento de la Central de Comunicaciones SCTT, se han logrado importantes objetivos de coordinación y articulación de las necesidades operativas en vía, relacionadas con el control al tránsito y al transporte y las necesidades propias de los agentes civiles, además de permitir un adecuado control de los turnos de las unidades en vía y su cumplimiento por medio de seguimiento de bitácoras, entre ellos se destacan los siguientes:

- Ejecución ordenada y efectiva del seguimiento a los Agentes Civiles por medio del formato Seguimiento Actividades Diarias CACTT.
- Cobertura 24/7 para la atención de novedades en vía, que se presenten por parte de CACTT.
- Cohesión, constante y adecuada articulación con los recursos de grúa, comunicación ininterrumpida con la Central de Comunicaciones de SETRA y el CGT de la SDM, lo que permite la atención y acompañamiento en tiempo real a la operación en vía.

➤ SUBSECRETARÍA DE SERVICIOS A LA CIUDADANÍA

CONCESIÓN DE TRÁMITES Y SERVICIOS VENTANILLA ÚNICA DE SERVICIOS - VUS

En marzo de 2022, por medio de Contrato de Concesión 2519-2021, el Concesionario Circulemos Digital – CCD entró a administrar la Ventanilla Única de Servicios – VUS, con el objeto de prestar “...los servicios administrativos de los Registros Distritales Automotor y no automotor, de Conductores, de Tarjetas de Operación, demás registros de tránsito y transporte, así como los demás Trámites y Servicios que defina la SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD – SDM.”; la prestación de estos servicios fue previamente administrada por el Consorcio SIM a través de Contrato de Concesión 071 de 2007, el cual culminó el 28 de febrero de 2022.

Con el ingreso de la VUS, en términos operativos, de servicio y financieros, se presentaron los siguientes

Página 35 de 47

logros en 2022:

- **Aumento del 58% en la cobertura de la prestación del servicio para los ciudadanos:** Con el ingreso de la VUS, el Distrito incrementó un 58% la cobertura para atender a los ciudadanos que radican los trámites de tránsito de los registros distritales automotor - RDA, de conductores – RDC y de empresas de transporte público de pasajeros – RETP, pasando de tener doce (12) puntos de radicación, a diecinueve (19) puntos.
- **Aumento en la radicación de trámites y cobertura de atención de solicitudes en VUS:**
 - Aumento del 18% trámites radicados Registro Distrital Automotor, Registro Distrital de Conductores y Registro de Empresas de Transporte Público, pasando de 114.469 a 135.284 (en una comparación de 10 meses de ejecución).
 - **Aumento de canales de radicación de solicitudes:** Se dispuso un canal virtual de la VUS para recibir solicitudes relacionadas con señalización, reporte de fallas en semáforos y planes de manejo de tránsito entre otras, las cuales son gestionadas dentro de la SDM; permitiendo aumentar los canales de atención a las solicitudes de los (as) ciudadanos (as).
 - **Aumento en la cobertura para trámite de salida de patios:** Se incluyó la atención del trámite de salida de patios en cinco (5) puntos de atención de la VUS, permitiendo ampliar la cobertura en la atención de este trámite, a los siguientes puntos:
 1. Restrepo – VUS Antonio Nariño
 2. CC Tintal Plaza – VUS Kennedy
 3. CC Carrera – VUS Puente Aranda
 4. Fontibón Centro – VUS Fontibón 1
 5. CC Meridiano – VUS Fontibón 2

La atención se presta con equipos conformados por dos (2) analistas del Consorcio por sede, un (1) abogado sustanciador por sede y una (1) autoridad de tránsito de forma presencial o remota, (se cuenta con 5 autoridades de forma presencial y virtual garantizando la revisión y suscripción del acto administrativo que autoriza la salida del vehículo de patios).
 - **Aumento en la cobertura para prestación del servicio de cursos pedagógicos:** Se implementó la prestación de cursos pedagógicos por infracción a las normas de tránsito en cuatro (4) puntos de atención de la VUS, permitiendo de esta manera que los ciudadanos se puedan acercar a los diferentes puntos:
 1. Fontibón Centro - VUS Fontibón 1
 2. San Rafael - VUS Suba 1
 3. Restrepo – Antonio Nariño
 4. CC Tintal Plaza – Kennedy
- **Tiempos promedio de atención de trámites RDA, RDC y RETP a menos de 1 día de respuesta para los ciudadanos:** A lo largo de los 10 meses de operación (mar-dic 2022) que lleva la VUS, los tiempos promedio de respuesta en la atención de los trámites del RDA, RDC y RETP, se han mantenido por debajo de la mitad de los límites reglamentarios; de la siguiente manera:
 - Para los trámites relacionados con el Registro Distrital Automotor – RDA, la VUS mantiene un tiempo promedio de respuesta de 6 horas; teniendo presente que, el límite reglamentario es de 1 día y 4 horas, además de que muchos trámites son demorados por terceros como el RUNT o la Secretaría de Hacienda.
 - Para los trámites relacionados con el Registro Distrital de Conductores – RDC, la VUS mantiene un tiempo promedio de respuesta de 9 minutos; teniendo en cuenta que, el límite reglamentario es de 57 minutos.

- Para los trámites relacionados con el Registro Distrital de Tarjetas de Operación – RETP, la VUS mantiene un tiempo promedio de respuesta de 11 horas; teniendo presente que, el límite reglamentario es de 2 días y 2 horas.
- **Incremento del 59% en el recaudo distrital por concepto de trámites RDA, RDC y RETP**, pasando de recibir entre marzo a diciembre de 2021 SESENTA Y UN MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y CINCO MILLONES DE PESOS (\$61.695) través del Concesionario SIM, a recibir NOVENTA Y OCHO MIL DOSCIENTOS SESENTA Y SIETE MILLONES DE PESOS (\$98.267) en el mismo período de 2022, con la VUS.

En resumen, se presentan las cifras de la Nueva Concesión de Trámites y Servicios VENTANILLA ÚNICA DE SERVICIOS – VUS en el periodo del 1 de marzo al 31 de diciembre de 2022:



Adicionalmente, dentro de los propósitos principales de la Concesión de Trámites y Servicios se encuentra el de la virtualización de los trámites y servicios de la Secretaría Distrital de Movilidad, en el que se avanzó así:

• **Mejoras tecnológicas en los trámites y servicios a través de la Ventanilla Única de Servicios**

Virtualización de los 13 trámites prestados a través de la Ventanilla Única de Servicios más demandados, permitiendo al (la) ciudadano (a) registrarse en la plataforma, cargar los documentos requisito del trámite, recibir la pre aprobación, solicitar cita para la Ventanilla más cercana, realizar el pago a través de una pasarela virtual de pagos y finalizar el trámite de forma presencial (por exigencia del RUNT-Mintransporte), únicamente con la cita final.

A través de estas mejoras, se obtiene como beneficio para el (la) ciudadano (a) la disminución del tiempo que invierte en el trámite, mayor seguridad por el pago realizado de manera virtual, reducción de número de visitas presenciales en las ventanillas, prioridad en la agenda por iniciar el trámite de manera virtual; para la vigencia 2022 se adelantaron 144.521 trámites de manera virtual, siendo el trámite más realizado el de expedición de Certificado de Libertad y Tradición, en el 45%, (64.943 certificados).

CENTRO DE ORIENTACIÓN A VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES EN BOGOTÁ D.C-ORVI

La Secretaria Distrital de Movilidad adoptó la Política de Seguridad Vial Visión Cero con el fin de dar prioridad a la protección de las vidas en el tránsito, reducir muertes y lesionados en las vías bajo el Decreto 813 de 2017 “Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026”. En esta línea, en el Plan Distrital de Desarrollo, se fijó como meta sectorial N° 389 la

implementación del Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales, para dar respuesta a esto, se creó el proyecto de inversión 7907 Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales de Bogotá.

Durante las vigencias 2020 a 2022, se ha implementó a través de Contrato Interadministrativo con la Universidad Nacional, la operación del Centro de Orientación para Víctimas de Siniestros Viales –ORVI, que dentro del ámbito de sus competencias informa y orienta a las víctimas de siniestros viales y sus familiares sobre los procedimientos que pueden seguir en materia social, jurídica y psicológica, tras un siniestro vial, con el fin de brindar herramientas para adaptarse adecuadamente a las necesidades derivadas del evento.

La prestación del servicio arrojó las siguientes cifras en dichas vigencias:

Periodo	Personas atendidas por periodo	Hombre	Mujer
2020	4	1	3
2021	290	150	140
2022	488	266	222
total	782	417	365

Tabla 1. Personas atendidas

Lo anterior, a través de **3.088** citas en total, distribuidas de la siguiente manera:

Periodo	Citas acogida	Citas orientación jurídica	Citas orientación social	Citas orientación psicológica	Total de citas realizadas por periodo
2020	4	5	3	3	15
2021	290	277	179	337	1083
2022	488	559	352	591	1990

Tabla 2. Atenciones por cada área de orientación (acogida, social, jurídica y psicológica)

Durante el año 2022 se destacó el incremento en el número de personas que se han beneficiado con los servicios de atención recibidos en el Centro en contraste con los años precedentes, tal como se observa en la tabla N°1. Lo mismo se observa en la cantidad de citas realizadas para cada una de las áreas de orientación (tabla N°2).

Las **estrategias de comunicación y divulgación del centro** en medios locales y nacionales, así como la gestión a través de la información proporcionada por el Sistema de Información Geográfica de Accidentes de Tránsito (SIGAT), la socialización del centro en espacios de participación ciudadana como rendiciones de Cuentas del Sector y la articulación con entidades del sector público e instituciones privadas, son los principales medios por los cuales la entidad ha llevado información a la ciudadanía para dar a conocer la respuesta de servicios que tiene el distrito cuando las personas se han visto afectadas tras un siniestro vial.

Por otra parte, respecto a las acciones programadas en la estrategia de generación de conocimiento de las dinámicas y problemáticas sociales, psicológicas y jurídicas que se vinculan, uno de los logros más relevantes durante el 2022 ha sido la consolidación de la oferta formativa de ORVI que desde la prevención se enfoca en temas asociados a las diferentes situaciones experimentadas por las víctimas de siniestros viales, tales como: educación para la seguridad vial, realidad victimal, siniestros viales desde el derecho penal, responsabilidad civil extracontractual, manejo del duelo y el Primer diplomado

en victimología Vial.

Sobre la implementación del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales, la Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía identificó la importancia de prestar el servicio de forma más cercana y propia a los (as) ciudadanos (as), por lo que la propuesta a partir de 2023, se materializa de la siguiente manera:

- **Consolidación de la operación directa de la operación del Centro de orientación a Víctimas de Siniestros Viales por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad.**
- A partir de 2023 se implementará la operación de ORVI de manera directa por la Secretaría Distrital de Movilidad, prestando el servicio por parte de los colaboradores de la Secretaría y así mismo, tanto el agendamiento como las estadísticas del servicio.
- Con las diferentes áreas de orientación (acogida, social jurídica y psicológica), se continuará beneficiando a la ciudadanía que experimenta afectaciones a causa de un siniestro vial.
- Fortalecer el posicionamiento de ORVI continuando con las acciones de la línea formativa a través de la transferencia de conocimiento a los diferentes territorios que dentro de sus propósitos esté la creación y consolidación de centros de orientación a víctimas de siniestros viales en el país.

ESTRATEGIA DE DESCONGESTIÓN DE PATIOS

Uno de los temas prioritarios para la Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía corresponde a la estrategia de descongestión de patios, propuesta para maximizar y optimizar el espacio disponible dispuesto para la recepción de vehículos en estado de abandono, en los patios remanentes.

Lo anterior, considerando el alto número de vehículos que se encuentran en los patios remanentes de la Secretaría Distrital de Movilidad, que, al cierre de 2022 correspondió a **37.645 unidades**, en estado de abandono, distribuidos en ocho patios.

Los vehículos que se encuentran en los patios remanentes de la Entidad corresponden principalmente a los recibidos de parte de la Concesión de Patios y Grúas GyP, que de acuerdo con el Contrato de Concesión 2011-1411, menciona:

... En cuanto a los vehículos susceptibles de aplicación de la figura de la declaratoria administrativa de abandono, permanecerán bajo la custodia del concesionario hasta por un término de dos (2) años contado desde su fecha de inmovilización y serán trasladados a un parqueadero administrado por la Secretaría Distrital de Movilidad o al lugar que esta determine, una vez dicho período se cumpla. Una vez cumplido el término para dar aplicabilidad a la figura referida en párrafo precedente, es decir, doce (12) meses a partir de su inmovilización, la Secretaría Distrital de Movilidad podrá solicitar el servicio de traslado de vehículos en cualquier momento, al lugar que la misma disponga...

Es por este motivo, que la Subsecretaría ha enfocado sus esfuerzos en fortalecer las estrategias de entrega de vehículos remanentes, contando con las siguientes opciones legales:

- Por parte de los (as) **ciudadanos (as)** que desean sanear el estado de sus vehículos y retirarlos físicamente, para el año 2022 salieron **397** vehículos recaudando la suma de \$1.120.739.201.
- En cumplimiento de lo establecido en la **Ley 1730**, a través de subastas de los vehículos en estado de abandono, se subastaron **2.143** vehículos, recaudando la suma de \$1.334.450,000, quedando pendiente por entregar 575 vehículos de la subasta 16 para la vigencia 2023.
- **Cumplimiento e implementación Ley 1730 – Subasta de Vehículos:**

- **Procedimiento de declaratoria administrativa de abandono:** El objetivo de este procedimiento es identificar técnicamente los vehículos inmovilizados por infracción a las normas de tránsito y transporte, que hayan permanecido en tal estado por períodos superiores a un (1) año en los patios, sin que el (la) propietario (a) o infractor (a) haya subsanado la causa que originó la sanción y en consecuencia son susceptibles de aplicación del procedimiento de declaratoria de abandono, plasmado en la Ley 1730 de 2014.

En lo corrido de los años 2020 a 2022 se han llevado a cabo once (11) publicaciones en diarios de alta circulación, de las placas de los vehículos susceptibles de aplicación de la figura de declaratoria de abandono, **para la vigencia 2022, se publicó un total de 4.698 placas.**

Para la vigencia 2022, se llevaron a cabo las siguientes subastas:

FECHA	SUBASTA	VEHICULOS SUBASTADOS	VALOR DE LA SUBASTA
11/02/2022	Subasta 10	527	324.350.000
24/04/2022	Subasta 11	243	168.100.000
11/08/2022	Subasta 12	353	120.900.000
8/09/2022	Subasta 13	300	165.100.000
6/10/2022	Subasta 14	320	150.000.000
28/10/2022	Subasta 15	400	84.000.000
22/12/2022	Subasta 16	575	322.000.000
TOTALES		2.718	\$ 1.334.450.000

Tabla 3. Subastas vigencia 2022 información de Grupo Ley 1730

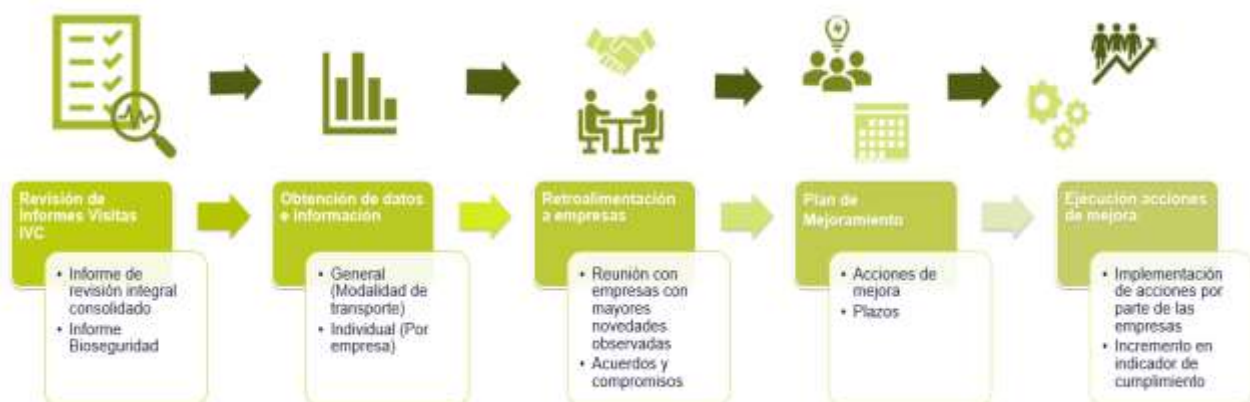
Así las cosas, al cierre de 2022 se subastaron 2.718 vehículos en estado de abandono, cifra que se espera duplicar para la vigencia 2023 a través del fortalecimiento del equipo y el seguimiento específico realizado de parte de la Subsecretaría al procedimiento de implementación de la Ley 1730.

IMPLEMENTACIÓN PLAN DE MEJORAMIENTO INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL A EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL-TPI

En cumplimiento de la función de inspección y vigilancia al Transporte Público, delegada mediante Decreto a la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público, se identificaron puntos en los que la formulación de estrategias de mejora permitiría a las empresas de transporte público individual-TPI, superar algunas falencias presentadas constantemente en los años anteriores.

Por lo anterior, se desarrollaron actividades de prevención y promoción asociada al cumplimiento del marco normativo por parte de las empresas de Transporte Público Individual, como resultado del comportamiento observado en el año inmediatamente anterior, la actividad se fundamentó en la

retroalimentación cuantitativa del comportamiento presentado por las empresas durante las visitas administrativas de la vigencia 2021, desarrollando las siguientes fases:



ESTRATEGIA INTEGRAL PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE CUALIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN DE MUJERES EN OFICIOS NO CONVENCIONALES PARA EL TRANSPORTE URBANO DE BOGOTÁ, A TRAVÉS DE LA FORMACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE CONDUCTORAS DE BUSES

Entre diciembre de 2021 y mayo de 2022 se implementó el proyecto ***Desarrollar la estrategia integral para la ejecución del proyecto de cualificación y calificación de mujeres en oficios no convencionales para el transporte urbano de Bogotá, a través de la formación y certificación de mujeres en el oficio de conductoras de buses***. Se trata de una iniciativa promovida por la Secretaría Distrital de Movilidad, en coordinación con la Secretaría Distrital de la Mujer y la Operadora Distrital de Transporte La Rolita y con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo-BID, que fue ejecutada a lo largo de cinco meses y medio por el Consorcio Movilidad Analytica Proyectamos a través del contrato 2021-2513.

El proyecto se ha desarrollado como una experiencia piloto que busca explorar y poner a prueba vías nuevas hacia una mayor equidad de género y que, a la vez, se propone adelantar acciones transversales donde confluyan, en forma sinérgica, los aportes de diversas entidades públicas del orden nacional y distrital, así como también los aportes de actores privados.

El proceso de ejecución del proyecto comprende las fases de alistamiento, implementación, vinculación y formación en eco conducción. La primera considera **el diseño del proyecto**; la definición del perfil de las mujeres a vincular; el diseño del proceso de selección para vinculación, el diseño de lo que se podría llamar un proyecto, que abordaría específicamente la calificación y cualificación de mujeres en oficios no convencionales, a través de un operador externo, escogido por medio de un concurso de méritos; y el diseño de la estrategia integral. La fase de **implementación** se inicia con la convocatoria de postulantes, se continúa con su selección, comprende la adjudicación del contrato para hacer la calificación y cualificación de mujeres a la firma escogida para ello, y se prolonga hasta la evaluación del impacto del proyecto en la vida de las mujeres con la intervención de la Universidad de los Andes y el BID. La fase de **vinculación y formación** considera la propuesta de vinculación laboral con operadores público o privados, el desarrollo de la formación específica en el SENA en eco conducción y el inicio de la vinculación laboral por operador con Transmilenio.

El proyecto de cualificación y calificación de mujeres en oficios no convencionales para el transporte urbano de Bogotá desarrollado por el Consorcio Movilidad Analytica Proyectamos entre diciembre de

2021 y mayo de 2022 reportó como resultado **re categorización de las licencias de conducción de 430 mujeres que avanzaron a la siguiente fase del proceso de vinculación y fueron presentadas a la Operadora Distrital de Transporte La Rolita.**

El proyecto incluyó la identificación de barreras relacionadas con el acceso a recursos tecnológicos y de conectividad; barreras educativas; barreras asociadas con la violencia basada en género; barreras económicas; barreras relacionadas con las labores de cuidado; barreras relacionadas con la salud; y barreras relacionadas con la discriminación por motivos de género. Para cada una de las cuales se definieron acciones, unas relacionadas con 59 procesos formativos, acceso a información y/o con la articulación con la oferta institucional que atiende estas problemáticas en el Distrito, esto último liderado por la Secretaría Distrital de Movilidad.

De acuerdo con las entrevistas y testimonios recogidos a lo largo del proyecto se evidencia que el proyecto ha implicado para las mujeres la superación de un conjunto de barreras asociadas a estereotipos y sesgos de género, que durante muchos años han impedido que ocupen espacios en el oficio de conductoras del transporte urbano.

En efecto, conducir un vehículo pesado para el transporte de pasajeros, para la mayoría de mujeres ha significado demostrar que ellas pueden hacer todo lo que se proponen y demostrar que pueden romper esa brecha de género que ha caracterizado históricamente ese sector de la economía.

➤ SUBSECRETARÍA DE GESTIÓN CORPORATIVA

GESTIÓN DOCUMENTAL

La Subdirección Administrativa lidera la Política de Gestión Documental enmarcada en la dimensión sexta del Modelo Integrado de Planeación y Gestión MIPG (Dimensión de información y comunicación), entendiendo la actividad documental como un área estratégica de la gestión institucional, que permite el respaldo a la transparencia, garante de los derechos ciudadanos y parte del patrimonio documental de la ciudad.

Los resultados de la gestión realizada se muestran de acuerdo a las ocho operaciones a través de las cuales se desarrolla la gestión documental institucional (Planeación, Producción, Gestión y Trámite, Organización, Transferencias, Disposición Final, Preservación a Largo Plazo y Valoración). Estas son las bases conceptuales sobre las cuales se estructura y ejecuta el Plan Institucional de Archivos (PINAR) y el Programa de Gestión Documental (PGD), indicando las principales actividades adelantadas y los logros obtenidos:

- **Sistema de Información y Gestión Documental:** para la vigencia 2022, se abordaron campos de acción como la actualización al SGD y mejoras de seguridad, ajustes SGD, desarrollos Nuevos, Integraciones, atención continua.
- **Liberación de zonas comunes y centralización de espacios:** De acuerdo al modelo de trabajo inteligente implementado por la Secretaría Distrital de Movilidad, se realizó la identificación, clasificación y selección de la documentación por áreas. Posteriormente con el fin de liberar espacios físicos y a la vez centralizar la documentación se realizó el traslado a la sede de Álamos. de 6.222 cajas de ref. x-200.
- **Tablas de Valoración Documental-TVD:** Para la vigencia 2022 como parte del proceso de elaboración de las TVD, se elaboró Plan Archivístico Integral que abordara la clasificación y levantamiento del inventario técnico por cada uno de los fondos identificados que son cinco (5), teniendo en cuenta lo plasmado en el Acuerdo 002 de 2004 (AGN), y las recomendaciones del equipo evaluador por el Archivo de Bogotá.

En desarrollo del Plan, se han identificado 43.500 cajas aprox. de ref. x-200 y 300, de las cuales se han clasificado por fondos y asuntos documentales 26.900 cajas, actividad realizada con 10 auxiliares y con el acompañamiento de profesionales.

- **Transferencias Documentales:** Se realizaron 21 transferencias primarias con destino al Archivo Central de la Entidad, con un total de 4.961 cajas las cuales equivalen a 1.240,25 ml, y representan un avance del 91%, de 5.822 cajas proyectadas dentro del plan anual de transferencias primarias.
- **Aplicación de Tabla de Retención Documental – TRD:** Se realizó la publicación de 628 registros de inventarios documentales objeto de eliminación de la serie Cursos Pedagógicos para Infractores a las Normas de Transporte Público han cumplido con su tiempo de retención y que su disposición final es eliminación, según lo establece el Acuerdo 004 de 2019 del AGN, en su art. 22.

Se realizó la clasificación a nivel de área de 16.424 radicados de comunicaciones oficiales de las vigencias 2020 y 2021 en la sede de Álamos.

- **Comités de Archivo:** Durante la vigencia 2022, se realizaron tres (3) sesiones de Comité de Archivo, dos (2) de ellas de carácter ordinario, y una (1) de carácter extraordinaria, en esta última sesión se realizó la Presentación de la actualización de la Tabla de Retención Documental – TRD.
- **Actualización de las Tablas de Retención Documental-TRD/ Decreto 567 de 2006 y Decreto 672 de 2018:** Frente al proceso de actualización de TRD, según el Decreto 567 de 2006, fue radicada al Archivo Distrital de Bogotá para su revisión y convalidación. Actualmente se están adelantando las actividades que con llevan al desarrollo y trámite de la TRD pertinente al Decreto 672 de 2018.
- **Servicio de correspondencia:** El SGD Orfeo, utilizado en la SDM, emplea las normas técnicas y prácticas para la administración de los flujos documentales y archivísticos, con su implementación se ha logrado el fortalecimiento del proceso de Gestión Documental, la trazabilidad de las comunicaciones, agilidad en trámites, consultas en línea, centralización de la ventanilla única de correspondencia, disminución en tiempos por consultas, generación de paz y salvos, garantizando la calidad de los procesos documentales dentro de la SDM.

A continuación, se señala el número de radicados de entrada gestionados durante cada mes de la vigencia 2022:

TIPO	01/22	02/22	03/22	04/22	05/22	06/22	07/22	08/22	09/22	10/22	11/22	12/22
Entrada	23.195	26.485	30.680	28.166	30.152	32.631	35.794	40.023	43.017	40.148	46.354	34.044
Salida	53.559	59.240	90.530	76.850	92.081	92.610	98.770	69.709	62.787	105.187	51.229	50.492

Para la vigencia 2022, se cuenta con el contrato No. 2021-1040 (Contrato con vigencias futuras aprobadas), suscrito con Servicios Postales Nacionales 4-72, para el servicio de mensajería expresa y el servicio integral de correspondencia.

SISTEMA DE GESTIÓN ANTISOBORNO

Para el 2022 la SDM actualizó su matriz de riesgos de soborno, elemento clave para identificar que actividades presentan una alta exposición a hechos de soborno de acuerdo a su interacción con externos, así mismo, permite identificar que cargos son los que tienen esta alta exposición y poder así definir controles que vayan alineados al cumplimiento de la política antisoborno, así mismo, ha establecido diversos controles los cuales son aplicados en los diferentes procesos contractuales que

adelanta la Entidad con el fin de informar a cualquier socio de negocio sobre las implicaciones que puede traer el no acatar los lineamientos antisoborno que tiene definidos la SDM.

Adicional a lo anterior, se estableció la matriz de riesgos de soborno de la concesión de grúas y patios (GYP), uno de los socios de negocio críticos por las actividades que realiza en nombre de la Entidad, en esta matriz se determinaron los posibles hechos de soborno a los cuales están expuestos los trabajadores de este contratista.

Se llevó a cabo la auditoría interna del SGAS, la cual fue desarrollada por un proveedor externo que contaba con la idoneidad, formación y competencia para realizar un ejercicio de revisión transparente y enfocado a la mejora del sistema; así mismo, se realizó la auditoría de seguimiento a la certificación en el mes de noviembre la cual permitió demostrar el compromiso que tiene la Entidad con este tema, como resultado de esta auditoría no se presentaron No Conformidades ni observaciones, lo que evidencia la madurez que el sistema ha tenido en esta vigencia.

Con el fin de reforzar la cultura antisoborno, en el año se realizaron jornadas de sensibilización e interiorización de temas relacionados con la transparencia, integridad, conflicto de intereses y antisoborno con profesionales externos, que compartieron sus experiencias y conocimientos con la Entidad, demostrando así, la importancia de este tema en todas las actividades que se adelantan día a día.

Se realizó la incorporación de 150 nuevos (as) agentes de tránsito civiles, los cuales debieron pasar diversos filtros encaminados a la posible materialización de hechos de soborno, al ser un personal con alta exposición a este tipo de situaciones la SDM ha buscado ser muy riguroso con la selección de estas personas.

En el **Anexo 1** se presenta el informe evaluativo de proyectos de inversión 2022, el cual también puede ser consultado en el siguiente link:

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/plan_del_gasto_publico

5. INFORME DE GESTIÓN POR DEPENDENCIAS

La gestión de la Secretaría Distrital de Movilidad de la vigencia 2022 por cada dependencia se puede observar en el informe publicado en el siguiente link:

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/informes_de_gestion

6. METAS E INDICADORES DE GESTIÓN

Las metas y los indicadores de gestión de la vigencia 2022, se pueden observar en el siguiente link y/o en el informe de gestión:

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/planes_de_accion_anual

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/informes_de_gestion

7. ENTIDADES DE CONTROL QUE VIGILAN LA ENTIDAD

7.1 Entidades que vigilan

- Contraloría de Bogotá D.C www.contraloriabogota.gov.co

- Personería de Bogotá D.C. www.personeriabogota.gov.co
- Veeduría Distrital www.veeduradistrital.gov.co
- Procuraduría General de la Nación www.procuraduria.gov.co
- Departamento Administrativo de la Función Pública www.dafp.gov.co
- Contaduría General de la Nación www.contaduria.gov.co
- Superintendencia de Puertos y Transporte www.supertransporte.gov.co/
- Defensoría del Pueblo www.defensoria.gov.co/
- Concejo Distrital concejodebogota.gov.co
- Dirección Archivo de Bogotá de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor contactoarchivobogota@alcaldiabogota.gov.co
- Secretaría Distrital de Ambiente atencionalciudadano@ambientebogota.gov.co
- Fiscalía General de la Nación <http://www.fiscalia.gov.co/>
- Archivo General de la Nación. contacto@archivogeneral.gov.co

7.2 Informes entes de control

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/informes_entes_de_control

8. GESTIÓN CONTRACTUAL

La Secretaría Distrital de Movilidad respecto a la gestión contractual adelantada en la vigencia de 2022 coloca a disposición de la ciudadanía, grupos de valor y partes interesadas la relación de los procesos contractuales terminados y en ejecución a 31 de diciembre de 2022. Esta información se puede consultar en el **Anexo 2**, el cual se encuentra publicado en el siguiente link:

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

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

<https://www.movilidadbogota.gov.co/web/centros-locales-de-movilidad>

9. CAMBIOS EN EL SECTOR O EN LA POBLACIÓN BENEFICIARIA

La Secretaría Distrital de Movilidad a través de la Oficina de Gestión Social (OGS), incorporó para la vigencia 2022, enfoques diferenciales, facilitando que los planes, programas y proyectos estratégicos que se gestionaron desde la entidad frente a la movilidad en la ciudad, se reconocieran las diversidades y diferencias poblacionales, territoriales y de género en aras de contribuir a la reducción de brechas de exclusión social en lo relacionado con este sector en el distrito capital.

De esta manera, la Oficina de Gestión Social llevó a cabo acciones dirigidas a los grupos étnicos (comunidad gitana Rrom, Indígenas, Palenquera, Raizal, Negra y Afrocolombiana), mujeres en todas sus diversidades, niñas, niños, adolescentes, jóvenes, adultez, personas mayores; personas con discapacidad, migrantes y de los sectores sociales LGBTI; incidiendo en los diferentes espacios de participación ciudadana, logrando así desarrollar escenarios de concertación abierta, donde se crean acciones que benefician a las comunidades.

En estos procesos de concertación del Artículo 66 del PDD 2020- 2024, la participación activa de laSDM en el acompañamiento de las políticas públicas de los cinco grupos étnicos por parte de la OGS, se logra dar cumplimiento a las siguientes acciones:

- Se han realizado reuniones para hacer seguimiento de acciones afirmativas, presentación de informes, diligenciamiento de matrices, jornadas de planeación, mesas de trabajo con las comunidades en lo concerniente a espacios de participación y políticas públicas de los grupos étnicos a nivel distrital.

- Se dio cumplimiento a los compromisos realizados con la comunidad palanquera, afrocolombiana e indígena logrando la vinculación laboral con la Secretaría de Movilidad de 24 personas afrodescendientes afrocolombianas; 2 palanqueros, y 9 personas de comunidades indígenas en el año 2022.
- Con el Grupo Étnico Comunidad Gitana Rrom: Se acompañó a la inauguración de la casa Gitana en Bogotá, se realizó taller “estrategia de sectores para la reformulación de las políticas étnicas” citado por la Secretaría Distrital de Gobierno- Subdirección de Asuntos Étnicos.

Se caracterizó 120 niños y niñas en la localidad de Kennedy para el proyecto Circuitos del cuidado, que pretende garantizar espacios seguros en los recorridos del colegio a la casa y de la casa al colegio, vinculando a madres, padres y cuidadores; se apoyan los proyectos de *guarda caminos*. Se realiza acompañamiento en difusión con los rectores de las entidades públicas seleccionadas y en la entrega de kits del proyecto; para *ciempiés* y al *colegio en Bici* con procesos de difusión.

Se actualizó en la página de la SDM, el portal infantil con referencia a los servicios para niñas y niños prestados desde los Centros Locales de Movilidad.

Para la presente vigencia, a través de ORVI se plantearon dos propuestas de investigación para desarrollar en el marco de contrato 2022-1095 y un documento de sistematización de la experiencia de ORVI: "Enfoque diferencial y de género en el análisis de las relaciones entre salud, experiencia de conducir y el riesgo de siniestralidad vial", "Género, factores humanos y determinantes sociales reportados por usuarios y usuarias del Centro de Orientación para Víctimas de Siniestros Viales ORVI y Sistematización y evaluación con enfoque de género de la producción investigativa y la experiencia de gestión e implementación del Centro para atención de siniestros viales ORVI. Se prestó acompañamiento a 487 personas víctimas directas o indirectas, de los cuales 265 fueron hombres y 222 mujeres. Adicionalmente se realizaron acciones pedagógicas en cultura ciudadana y educación vial para personas adultas y se desde la SDM la delegación al Comité Operativo Distrital de Adultez – CODA.

Como parte de la oferta formativa de ORVI, se realizaron en total 20 capacitaciones, en las que participaron 1201 ciudadanos. Estos procesos formativos fueron dirigidos a organizaciones, instituciones y comunidad en general interesada en temas como seguridad vial, primeros auxilios psicológicos, responsabilidad extracontractual y solicitud de servicios de ORVI.

En cuanto a la población con discapacidad La Secretaría Distrital de Movilidad ejerció secretaria técnica de la Mesa de Discapacidad y se dio cumplimiento a cada uno de los objetivos propuestos en el Plan Operativo Anual del Sistema Distrital de Discapacidad. Adicionalmente se apoyó el proceso de reformulación de la política pública, la cual se encuentra en revisión, además se ha dado alcance con el acompañamiento de la entidad en los procesos electorales de representantes locales y distritales de la población.

En el año 2022, se asistió a los espacios de participación de la política (mesa técnica de envejecimiento y vejez y el comité operativo de envejecimiento y vejez). En estos espacios se ha brindado información sobre acciones internas que benefician a las personas mayores desde el Sector y se ha dado respuesta a los compromisos obtenidos por el documento CONPES.

En articulación entre la SDM y la Secretaría Distrital de la Mujer se incluyó un equipo del Servicio Nacional de Aprendizaje – SENA, bajo el enfoque de género, se implementó el proyecto de eco-conducción, para la cualificación y calificación de mujeres en oficios no convencionales para el transporte urbano de Bogotá. Re categorizando licencias B1 a C2 de las 450 mujeres vinculadas; En el periodo reportado este proyecto presenta avances en la fase de implementación con la ejecución de la consultoría CMA 108-2021, las 450 mujeres participantes, se capacitaron en tres cursos de manera virtual, en temas: Educación financiera, habilidades socioemocionales para la vida y competencias digitales; Adicionalmente con el convenio interadministrativo SENA y SDM, 150 de ellas se certificaron en habilidades para conductoras de Sistemas integrados de transporte masivos. Finalmente se menciona que se certificaron 25 mujeres

taxistas en el curso complementario de inglés.

Se fortalece el proceso de transversalización del enfoque de género, realizando diagnóstico para la implementación del Sello en Equidad, estrategia a través de la cual la SDMujer reconoce, promueve y mide la transversalización del enfoque de género en las entidades distritales donde la SDM se destaca.

Por último, se crea la metodología diferencial para las mujeres en todas sus diversidades en Rendición de Cuentas, desde la identificación de sus necesidades de movilidad y relacionamiento con el uso de medios y formas de transporte público, hasta brindar respuestas particulares a sus inquietudes; atendiendo a 104 mujeres en conversatorio; ganando primer puesto distrital en el Reto Senda de Integridad “*Rendición de cuentas con enfoque de género*”, en el proceso general de Rendición de cuentas el 60% fueron mujeres con la participación de 1037 mujeres.

10. PLANES DE MEJORA

Los planes de mejoramiento de la Secretaría Distrital de Movilidad se pueden consultar en el siguiente link:

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/reportes_de_control_interno