



FORMATO FICHA DE FORMULACIÓN PROYECTO DE
INVERSIÓN

CÓDIGO
PE01-PR01-F09 ESTÁNDAR
MIPG

VERSIÓN: 1.0

PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG

12 DE JUNIO DE 2024

PROYECTO DE INVERSIÓN
FORTALECIMIENTO DE LOS PROCESOS CONTRAVENCIONALES
ASOCIADOS A LAS INFRACCIONES DE NORMAS DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE PÚBLICO EN BOGOTÁ D.C.

CÓDIGO BPIN: 2024110010075

PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO: BOGOTÁ CAMINA SEGURA
SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

Contenido

MÓDULO I – IDENTIFICACIÓN	3
1. Antecedentes y descripción de la situación actual	3
1.1. Participación de la ciudadanía	5
2. Contribución a la política pública	8
2.1. Contribución al Plan Nacional de Desarrollo	8
2.2. Contribución al Plan Distrital de Desarrollo	8
2.3. Planes Maestros	9
2.4. Objetivos de Desarrollo Sostenible	9
3. Problemática	9
3.1. Identificación y descripción del problema	9
3.2. Identificación de las causas generan el problema	11
3.3. Identificación de efectos generados por el problema	11
3.4. Descripción de la situación existente con respecto al problema	13
3.5. Magnitud actual del problema e indicadores de referencia	14
4. Identificación y análisis de participantes	15
4.1. Identificación de participantes	15
4.2. Análisis de los participantes	18
5. Población afectada y objetivo	19
5.1. Identificación de la población afectada	19
5.2. Población objetivo de la intervención	20
5.3. Características demográficas de la población objetivo	20
6. Objetivos	22
6.1. Objetivo general e indicadores de seguimiento	22
6.2. Relaciones entre las causas y los objetivos	23
7. Alternativas de solución	24
MÓDULO II- PREPARACIÓN	25
8. Estudio de necesidades	25
9. Análisis técnico de la alternativa seleccionada	26
9.1. Estudios que respaldan la información básica del proyecto	27
9.2. Resumen de la alternativa	27
10. Localización de la alternativa	28
10.1. Factores analizados	28
11. Cadena de valor	29
12. Verificación Final	30
13. Costos de la alternativa de solución (Insumos corresponden exactamente a los de la MGA web):	31
14. Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas	34

15.	Riesgos.....	34
16.	Ingresos y beneficios.....	36
MÓDULO III - EVALUACIÓN		38
17.	Indicadores representativos para el “análisis costo - beneficio”	39
18.	Evaluación Multicriterio	39
MÓDULO IV - PROGRAMACIÓN.....		40
19.	Asociación de indicadores y fuentes de verificación para cada producto.....	40
19.1.	Fuente de verificación de las metas a reportar.....	40
19.2.	Indicador de Gestión.....	41
19.3.	Fuentes de Financiación	41
20.	Regionalización de productos y recursos. Caracterización de la población.....	42
20.1.	Regionalización de la meta de los productos por recursos	42
20.2.	Caracterización de la Población.....	42
21.	Focalización en Políticas Transversales	44
22.	Resumen de la focalización Productos, Recursos y Personas.....	44
23.	Otros aspectos	45
24.	Actualizaciones	45
25.	Glosario	46
26.	Bibliografía	48
27.	Normatividad.....	48

MÓDULO I – IDENTIFICACIÓN¹

1. Antecedentes y descripción de la situación actual

De conformidad con lo ordenado por el Decreto 672 de 2018, la Secretaría Distrital de Movilidad debe fungir como autoridad de tránsito y transporte en el Distrito Capital, de tal forma que deberá adelantar los controles respecto del cumplimiento de la normatividad vigente en esta materia, adelantado los procesos administrativos del tránsito y del transporte para verificar el cumplimiento normativo, a través del proceso contravencional, y el control e investigación al transporte público, así como la realización de las visitas administrativas para verificar el cumplimiento de los requisitos de habilitación y cumplimiento a las demás normas de transporte a las empresas habilitadas, de la misma manera, la prioridad que se debe dar a las investigaciones originadas por la omisión o retardo en la consignación de los recursos de factor de calidad por parte de las empresas de transportes público y al tema de las desvinculaciones administrativas tanto del servicio público colectivo como individual.

Para garantizar los derechos de la ciudadanía, la Secretaría debe llevar a cabo los procesos contravencionales para determinar la existencia de infracciones y, en su caso, imponer las sanciones correspondientes, asegurando que todo se realice conforme al debido proceso.

El proyecto es necesario para mejorar la gestión y efectividad en la aplicación de las normas de tránsito, garantizar el cumplimiento de la ley y asegurar la justicia y transparencia en el tratamiento de infracciones. Además, ayuda a proteger los derechos de la ciudadanía al asegurar que todos los procedimientos se lleven a cabo conforme al debido proceso, lo que refuerza la confianza pública en las instituciones de tránsito. También contribuye a la seguridad vial, al disuadir comportamientos infractores y promover una cultura de respeto a las normas de tránsito.

El proyecto lleva a cabo dos grandes procesos:

El proceso contravencional de tránsito, según la Sentencia C-321 de 2022, incluye cuatro etapas principales. Primero, se emite una orden de comparendo, notificando al (la) presunto (a) infractor (a) para que se presente ante la autoridad de tránsito. En la segunda etapa, el inculpado comparece y puede aceptar la infracción o negarla, lo que llevaría a fijar una audiencia pública. La tercera etapa es la audiencia de pruebas y alegatos, donde el (la)

¹ Quienes realicen el ejercicio de formulación deberán tener en cuenta no sólo lo señalado en este formato, sino complementarlo con la “Guía para la formulación de proyectos de inversión con enfoques poblacional-diferencial y de género”, la “Cartilla paso a paso para la formulación de proyectos de inversión con enfoques poblacional y de género” y el anexo “Metodología para incorporar los enfoques poblacional-diferencial y de género en instrumentos de planeación distrital”, todas de la Secretaría Distrital de Planeación, así como la Resolución 2210 de 2021 “Por medio de la cual se adopta e implementa la metodología para incorporar los enfoques poblacional - diferencial y de género en los instrumentos de planeación del Distrito Capital”.

infractor (a) puede defenderse y presentar pruebas. Finalmente, en la audiencia de fallo, la autoridad decide sobre la responsabilidad del inculpado y las posibles sanciones, permitiendo la interposición de recursos de reposición y apelación. Las decisiones deben tomarse dentro de un año desde la ocurrencia de los hechos o la interposición de recursos, con la caducidad del proceso si no se cumplen estos plazos.

Del mismo modo, del Código Nacional de Tránsito se desprenden sanciones que, aunque no son reproches directos por la comisión de una infracción, sí están relacionadas con el procedimiento contravencional establecido en los artículos 135 y 136 de dicha norma. Estos escenarios surgen a partir de conductas de la ciudadanía que infringe reiteradamente las normas de tránsito (Artículo 124 de la Ley 769 de 2002. Reincidencias) o cuando las y los propietarios o infractores (as) de un vehículo de servicio particular incumplen el compromiso de subsanar la falta que generó la inmovilización del automotor (Artículo 125. Parágrafo 1 de la Ley 769 de 2002. Subsanaiones).

Ahora bien, con el fin de garantizar el derecho al debido proceso y en cumplimiento del artículo 93 de la Ley 1437 de 2011, la Secretaría Distrital de Movilidad, al expedir actos administrativos de carácter particular, tiene la obligación de estudiar las solicitudes de revocación directa de los actos administrativos que emanan de ella, ya sea de manera oficiosa o a solicitud de parte, verificando que se cumpla alguna de las causales establecidas en la norma mencionada y todos estos procedimientos deben realizarse en línea con lo mencionado sobre el Proceso Contravencional.

El procedimiento de investigaciones administrativas por violación a las normas de transporte público, que comienza con la imposición de informes de infracción por parte de los agentes en vía, los cuales se envían a la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público y se registran en el Sistema de Información Contravencional. Estos informes son asignados a profesionales para evaluar si procede iniciar una investigación administrativa. Si se decide abrir la investigación, se notifica al sujeto involucrado, quien tiene diez días para presentar descargos y pruebas. La SDM emite un auto sobre las pruebas y, tras otros diez días para alegatos, emite una resolución de fallo. Esta decisión puede ser recurrida mediante reposición y apelación, y, una vez resueltos los recursos, el caso se envía a la Dirección de Gestión de Cobro para su ejecución.

Teniendo en cuenta las definiciones antes mencionadas, la Secretaría Distrital de Movilidad lleva a cabo los procesos contravencionales con los recursos con que cuenta la Dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte, evidenciando una demanda creciente de parte de la ciudadanía, ante las cifras de imposición de comparendos por infracción a las normas de tránsito y transporte, que evidencian un crecimiento anual, así:

Total anual de Imposición de comparendos

Concepto/Año	2021	2022	2023	2024*
Cifra total de imposición de comparendos	540.156	1.185.099	1.305.966	387.306
% incremento		119%	10%	

*Cifra parcial con corte 30 de abril

Fuente: Observatorio de Movilidad (2024)

Así las cosas, se requiere optimizar los recursos tanto humanos como tecnológicos para llevar a cabo los procesos contravencionales por infracción a las normas de tránsito y transporte público y todos los procedimientos que de esto se despliegue, dado que una mejor utilización de los recursos humanos asegura que los profesionales encargados puedan manejar adecuadamente el volumen de casos, reducir los tiempos de respuesta y mantener la calidad en la toma de decisiones. El uso de tecnologías avanzadas mejora la precisión y rapidez en la recopilación, análisis y gestión de datos, facilitando la identificación de infracciones y la comunicación con las y los infractores. Además, la optimización de recursos contribuye a la transparencia y la confianza en el sistema, asegurando que los procedimientos se realicen de manera justa y equitativa, y se minimicen errores y demoras, lo cual es crucial para mantener la seguridad vial y el orden en el transporte público.

Es importante mencionar que la prestación de todos los trámites y servicios en el marco del Proceso Contravencional por infracción a las normas de tránsito y transporte público se realiza de forma abierta y con posibilidad de atención a toda la ciudadanía, teniendo en cuenta las características diferenciales de la población, con las condiciones necesarias y los formatos establecidos para la prestación de un servicio acorde a las necesidades de toda la ciudadanía.

1.1. Participación de la ciudadanía

La estrategia de participación en la formulación del actual Plan Distrital de Desarrollo (PDD) se basa en la Ley 152 de 1994 y el Acuerdo 878 de 2023, junto con otras disposiciones legales (consultar marco normativo), que buscan asegurar el principio constitucional de participación ciudadana en la planificación de los territorios.

Con la construcción del nuevo Plan de Desarrollo Distrital (PDD) 2024-2027 "Bogotá Camina Segura", se pretendió asegurar la planificación participativa en Bogotá, mediante una estrategia dirigida a fomentar la confianza y la apropiación por parte de la ciudadanía en este esfuerzo democrático para el desarrollo integral de la ciudad. Esto se logró a través de mecanismos que ampliaron, innovaron y diversificaron la participación, así como promovieron la incidencia de las

contribuciones ciudadanas. Asimismo, se buscó fomentar el reconocimiento, la apropiación y la corresponsabilidad de la ciudadanía y los diversos actores, con sus diferentes formas de organización, para la futura implementación del plan. Así las cosas, la estrategia se organizó en cuatro fases, con diferentes alcances y para los diferentes momentos de formulación del PDD, como son:

- **Fase 1 (Sentires Ciudadanos):** Esta etapa se enfocó en identificar los sentimientos, perspectivas y experiencias de la ciudadanía respecto a los objetivos estratégicos, con el fin de formular el anteproyecto del PDD. Sirvió como punto de partida para la planeación participativa, donde se recopilaban los sentires de la ciudadanía sobre el desarrollo de Bogotá, para orientar la definición de los objetivos estratégicos y los lineamientos generales del plan. Esta fase se desarrolló simultáneamente a la elaboración del anteproyecto del PDD y concluyó el 28 de febrero, con la entrega del documento al Consejo Territorial de Planeación Distrital (CTPD) para su análisis. Se implementaron diversos mecanismos, como despliegues territoriales presenciales en zonas urbanas y rurales de Bogotá, difusión a través de medios virtuales y enfoques diferenciados para niñas, niños y adolescentes (NNA).
- **Fase 2 (Aspiraciones Comunes):** En esta fase se promovieron mecanismos de participación para la construcción, recepción y análisis de aportes de la ciudadanía y diversos actores, con el objetivo de influir en el contenido del PDD de manera viable, conveniente y coherente con el desarrollo integral de Bogotá. Se buscó identificar las aspiraciones colectivas que podrían abordar problemáticas, necesidades u oportunidades en los territorios urbanos y rurales de la ciudad, mediante espacios de pedagogía, información y diálogo. Se implementaron diálogos orientados territorialmente en zonas urbanas y rurales, así como con sectores sociales, grupos étnicos, poblacionales y el sector privado, entre otros, además de abordajes específicos para NNA.
Durante esta fase, se destaca el uso del chatbot distrital Chatico, diseñado principalmente para la ciudadanía, que facilitó la recopilación de contribuciones. Estas contribuciones se clasificaron en dos categorías: aportes priorizados (cuando se priorizaba algún objetivo, tema o alternativa de solución) y aportes a través de respuestas abiertas. Es importante destacar que las entidades distritales implementaron la metodología de diálogos orientados para guiar a la ciudadanía en los espacios de participación relacionados con los objetivos estratégicos, estrategias, programas y metas del Plan Distrital de Desarrollo, con el fin de obtener aportes más cualificados. La herramienta contó con un total de 41,832 participantes, quienes realizaron 148,129 aportes, generando así 1,439 ideas.
- **Fase 3 (Acuerdos de Ciudad):** En esta etapa se acompañó, informó y realizó pedagogía sobre la discusión del Proyecto de Acuerdo del PDD en el Concejo de Bogotá. Una vez formulado de manera participativa, el Proyecto de Acuerdo fue radicado ante el Concejo de Bogotá para su revisión y

debate, con el objetivo de ajustar los componentes del plan de acuerdo con las orientaciones de la ciudadanía. Durante esta fase, la Administración Distrital brindó acompañamiento técnico en el debate del Concejo y desplegó una estrategia de información y pedagogía para involucrar a la ciudadanía en el proceso.

- Fase 4 (Reconocimiento a la Acción Colectiva): En esta etapa se analizaron y ajustaron los componentes del plan de acuerdo con las orientaciones de la ciudadanía, durante el debate en el Concejo de Bogotá. La Administración Distrital proporcionó acompañamiento técnico y desplegó una estrategia de información y pedagogía para que la ciudadanía conociera el proceso en detalle. Se priorizó la transparencia, la retroalimentación y la rendición de cuentas para fortalecer la confianza entre la Administración y la ciudadanía, reconociendo los logros de la planeación participativa y devolviendo los resultados del proceso. Además, se llevó a cabo una amplia campaña de socialización para promover el conocimiento y la apropiación del plan, con miras a su implementación, seguimiento y control social.

Los aportes de la ciudadanía, la sociedad civil y las partes interesadas han sido cruciales en la elaboración del nuevo Plan Distrital de Desarrollo, con el objetivo de generar un impacto positivo en Bogotá y aumentar el reconocimiento y la legitimidad de las acciones de la Administración. En este sentido, las fases y mecanismos descritos han desempeñado un papel fundamental en la formulación de los proyectos de la Secretaría Distrital de Movilidad, la cual lideró y acompañó doce encuentros con diversos grupos poblacionales, tales como taxistas, colectivos LGBTIQ+, usuarios (as) de motos y bicicletas, miembros de la academia, mujeres, empresarios, entre otros. Estos encuentros permitieron recoger sus inquietudes y sugerencias respecto a las metas y proyectos propuestos en el nuevo Plan Distrital de Desarrollo; así, se dio respuesta a 77 derechos de petición respecto a inclusión de propuestas y recomendaciones para el proceso de formulación de cada uno de los proyectos de inversión de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Como resultado de este proceso participativo, se incorporaron algunas de las inquietudes planteadas, incluyendo:

Poblaciones rurales: La prioridad inicial de la movilidad sostenible en las áreas rurales se centró en mejorar la infraestructura vial rural para facilitar el acceso a servicios sociales diversos y promover la venta directa de productos agrícolas. Esto se alineó con la meta 4.26 del Plan Distrital de Desarrollo, que aborda específicamente la movilidad sostenible (Secretaría Distrital de Planeación, 2024)

Ciudadanía en general: El concepto de una ciudad sostenible, que implica una planificación territorial adecuada, captó el interés de la ciudadanía en la segunda fase del proceso, especialmente en relación con la movilidad sostenible y el cambio climático. Esto motivó la búsqueda de medios de transporte eficientes y respetuosos con el medio ambiente, así como estrategias para abordar los desafíos del cambio climático (Secretaría Distrital de Planeación, 2024)

Además, los aportes de la ciudadanía se enfocaron en la generación de estrategias con un enfoque diferencial, tanto poblacional como de género, lo cual ha influido de manera integral en la elaboración de los proyectos de la entidad (Secretaría Distrital de Planeación, 2024)

Por último, la entidad realizó la publicación de la ficha de formulación, promocionando su consulta y observaciones, para garantizar la participación de la ciudadanía y su interés en la construcción del proyecto de inversión, de esta forma se recibieron observaciones e ideas que complementaron este documento.

2. Contribución a la política pública

El presente proyecto de inversión se encuentra alineado con las políticas públicas nacionales y territoriales, tal y como se describe a continuación:

2.1. Contribución al Plan Nacional de Desarrollo

Tabla 1 Programa

Sector		Programa	
Código	Nombre	Código	Nombre
45	GOBIERNO TERRITORIAL	4599	Fortalecimiento a la gestión y dirección de la administración pública territorial
Subprograma			
Código	Nombre		
1500	Intersubsectorial Desarrollo Social		

Tabla 2 Articulación con el Plan Nacional de Desarrollo

Nombre del Plan Nacional de Desarrollo - PND:	Colombia, potencia mundial de la vida
Transformación:	5. Convergencia regional
Pilar del PND asociado con el proyecto:	31. Bloque estratégico III 3. Bloque habilitador de la convergencia regional
Catalizador del PND asociada con el proyecto:	05. Fortalecimiento institucional como motor de cambio para recuperar la confianza de la ciudadanía y para el fortalecimiento del vínculo Estado-Ciudadanía
Componente:	b. Entidades públicas territoriales y nacionales fortalecidas

2.2. Contribución al Plan Distrital de Desarrollo

Tabla 3 Articulación con el Plan Distrital de Desarrollo

Nombre del Plan Distrital de Desarrollo - PDD:	Bogotá Camina Segura
Estrategia del PDD asociada con el proyecto:	Bogotá Confía En Su Gobierno
Programa del PDD asociada con el proyecto:	Programa 39: Camino hacia una democracia deliberativa con un gobierno cercano a la gente y con participación ciudadana.

2.3. Planes Maestros

Tabla 4 Alineación con el Plan Maestro de Movilidad

Plan Maestro: <u>PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE</u>	
Componente	Metas Plan de Desarrollo
Objetivo 4. Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad de la Ciudad Región	Meta PDD: Desarrollar el 100% de mejoramiento en la atención, participación ciudadana incidente y formación para la atención integral con enfoques de género, diferencial y territorial, a través de los canales definidos por cada entidad, del Sector Movilidad. Estrategia PMSS: Fortalecer la implementación de la Visión Cero y el enfoque de Sistema Seguro para el mejoramiento de la seguridad vial en Bogotá D.C.

2.4. Objetivos de Desarrollo Sostenible

Tabla 5 Alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

ODS: <u>16. Paz, justicia e instituciones sólidas</u>	
Meta del ODS	¿Cómo le aporta el proyecto al cumplimiento de la meta?
16.6 Crear a todos los niveles instituciones eficaces y transparentes que rindan cuentas.	Brinda a la ciudadanía el servicio solicitado de manera eficaz y transparente, incrementando la legitimidad del proceso y por ende la confianza en la Secretaría.

3. Problemática

3.1. Identificación y descripción del problema

De acuerdo con la información presentada en los informes de gestión de la Secretaría Distrital de Movilidad y los datos que reposan en el Observatorio de la Entidad, la imposición de comparendos por infracción a las normas de tránsito y transporte público ha sido creciente durante el último cuatrienio, así:

Cantidad total de imposición de comparendos en Bogotá

Mes/Año	2021	2022	2023	2024
Enero	60.160	95.360	124.300	92.062
Febrero	60.408	81.621	110.519	135.956
Marzo	66.300	103.579	117.624	61.352
Abril	35.378	84.852	112.078	97.936
Mayo	6.179	118.564	118.401	
Junio	5.014	114.606	103.216	
Julio	17.552	119.449	113.339	
Agosto	42.092	69.634	103.396	
Septiembre	55.854	84.436	104.399	

Mes/Año	2021	2022	2023	2024
Octubre	58.812	109.842	116.276	
Noviembre	61.584	120.593	103.697	
Diciembre	70.823	82.563	78.721	
	540.156	1.185.099	1.305.966	387.306

Fuente: Observatorio de Movilidad (abril de 2024)

Teniendo en cuenta esta cifra, se observa una relación directa entre la impugnación de los comparendos por parte de la ciudadanía y la solicitud para iniciar el proceso contravencional correspondiente. Los datos actuales de impugnación, reflejados en la información de la Subdirección de Contravenciones, muestran que este comportamiento ha sido constante en el último cuatrienio, así:

Comparendos impugnados durante los años 2020-2021-2022-2023 y 2024 a corte 11 de marzo de 2024.				
2020	2021	2022	2023	2024*
19.926	37.228	82.176	49.319	7.639
Fuente: Reportes de impugnaciones 2020-2021-2022-2023-2024 actualizados a 11 de marzo de 2024				

Como se puede evidenciar, las cifras no muestran una tendencia específica creciente. Por el contrario, en algunas vigencias se incrementan y en otras disminuyen, pero no de manera significativa como para volver a las cifras iniciales. Esta variabilidad se debe tanto a la situación de salud pública causada por la pandemia de COVID-19 durante los años 2020 y 2021, como a diversas decisiones judiciales y desarrollos jurisprudenciales que han influido a lo largo del cuatrienio en la imposición e impugnación de comparendos.

En particular, las Sentencias de la Corte Constitucional (C-038 y C-321) y los conceptos emitidos en relación con estas, según los cuales la Secretaría Distrital de Movilidad gestiona los procesos contravencionales para sancionar o exonerar a las y los infractores, modifican el comportamiento de las impugnaciones por parte de la ciudadanía, basado en sus probabilidades de ser sancionados o exonerados.

Teniendo en cuenta la necesidad de garantizar el derecho fundamental al debido proceso, la Secretaría asegura a la ciudadanía la posibilidad de impugnar una orden de comparendo si no están de acuerdo con ella, siguiendo el procedimiento establecido en los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

Actualmente, la Entidad cuenta con 11 abogados de planta que llevan a cabo los procesos de impugnación y de acuerdo con los datos del Observatorio de Movilidad, la ciudadanía solicita al día aproximadamente 180 aperturas de impugnaciones, así

las cosas, teniendo como promedio de dedicación de dos horas por cada proceso, cada abogado requeriría de 32 horas diarias para completar los procesos que llegan, sin poder dedicar tiempo a los demás procedimientos que requiere el Proceso Contravencional, únicamente las impugnaciones.

Teniendo presente que los procesos contravencionales por infracción a las normas de tránsito y transporte se ven influenciados por diferentes factores externos y por ende la cantidad puede fluctuar conforme diferentes comportamientos de la ciudadanía y ante las cifras de capacidad para atender los procesos presentadas anteriormente, la problemática planteada es la Percepción negativa de la ciudadanía hacia la Secretaría Distrital de Movilidad por la resolución ineficiente de asuntos contravencionales por infracciones a las normas de tránsito y transporte público.

3.2. Identificación de las causas generan el problema

Causas Directas:

- Infraestructura y Recursos Limitados

Causas Indirectas:

- Escasez de personal capacitado para manejar el volumen de casos.
- Recursos tecnológicos obsoletos que dificultan la gestión eficiente de los casos.

3.3. Identificación de efectos generados por el problema

Efectos Directos:

- Percepción de ineficiencia y falta de transparencia en el proceso contravencional.
- Disminución de la efectividad de las medidas de control y prevención en el transporte público.

Efectos Indirectos:

- Disminución de la Confianza en las Autoridades.
- Impacto negativo en la seguridad vial.

Tabla 6 Árbol del problema- Identificación del problema o necesidad

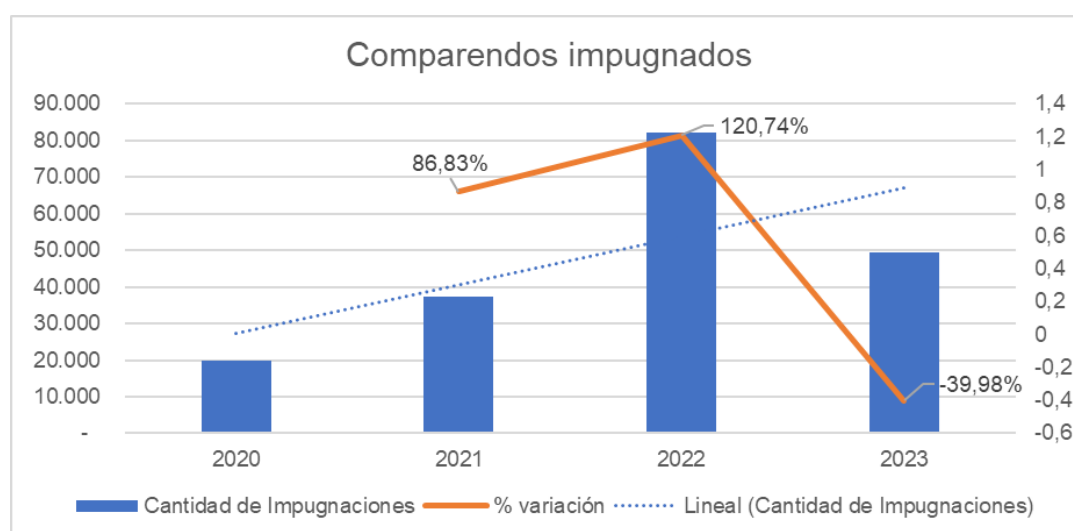
EFECTOS	EFECTO INDIRECTO	Disminución de la Confianza en las Autoridades.	Impacto Negativo en la Seguridad Vial
	EFECTO DIRECTO	Percepción de ineficiencia y falta de transparencia en el proceso contravencional.	Disminución de la efectividad de las medidas de control y prevención en el transporte público.
PROBLEMÁTICA QUE SE DEBE ATENDER CON EL PROYECTO		Percepción negativa de la ciudadanía hacia la Secretaría Distrital de Movilidad por la resolución ineficiente de asuntos contravencionales por infracciones a las normas de tránsito y transporte público	
CAUSAS	CAUSAS DIRECTAS	Infraestructura y Recursos Limitados	
	CAUSAS INDIRECTAS	Escasez de personal capacitado para manejar el volumen de casos.	Recursos tecnológicos obsoletos que dificultan la gestión eficiente de los casos.

3.4. Descripción de la situación existente con respecto al problema

La percepción negativa de la ciudadanía hacia la Secretaría Distrital de Movilidad en relación con la resolución ineficiente de asuntos contravencionales por infracciones a las normas de tránsito y transporte público se debe directamente a la baja calidad de la infraestructura tecnológica, la falta de un sistema de información contravencional eficiente, transparente y oportuno; junto con los recursos limitados, especialmente en cuanto al personal, que debe atender cerca de 16 procesos diarios para cumplir con todas las radicaciones recibidas, contribuye a esta percepción negativa.

Entre las causas indirectas se encuentran la escasez de personal capacitado para manejar el volumen de casos, actualmente, se encuentran constituidos equipos de trabajo que adelantan cada uno de los diferentes procesos y que se encargan de llevarlos a decisión final dentro de los términos establecidos por Ley, lo que implica realizar aperturas, autos de prueba, audiencias, emitir actos administrativos, notificar a la ciudadanía en cada una de las etapas y posteriormente atender las correspondientes apelaciones y recursos que se interpongan según la ley, sumado a las peticiones que sobre cada caso se reciba de parte de la ciudadanía.

La cantidad de procesos que se adelantan a partir de la imposición de los comparendos por infracción a las normas de tránsito y transporte fluctúa de acuerdo con el comportamiento de la impugnación para cada tipo de infracción, lo cual, según las cifras, no implica una variación constante, pero sí una tendencia creciente, como se puede observar en la gráfica:



(Cifras tomadas de Reportes de Impugnaciones de la Subdirección de Contravenciones a corte 11 de marzo de 2024)

Por otro lado, los recursos tecnológicos obsoletos que dificultan la gestión eficiente de los mismos, esto implica la falta de un sistema de información contravencional, que garantice el acceso transparente a la información, a través del cual se cuente con información clara, concisa y disponible en tiempo real para atender las peticiones de la ciudadanía y adelantar los procedimientos correspondientes en cada caso, así como contar con expedientes digitales y con capacidad de consulta en la nube.

Estos problemas generan una percepción de ineficiencia y falta de transparencia en el proceso contravencional, así como una disminución de la efectividad de las medidas de control y prevención en el transporte público. A nivel más amplio, los efectos indirectos incluyen una disminución de la confianza en las autoridades y un impacto negativo en la seguridad vial.

3.5. Magnitud actual del problema e indicadores de referencia

El problema se mide con la cantidad de PQRS sobre temas contravencionales y de investigaciones al Transporte público recibidas, que en 2023 fueron 185.749 peticiones y en 2024 con corte 11 de marzo se han recibido cerca de 31.254 peticiones.

Actualmente la Entidad cuenta con 11 abogados de planta que llevan a cabo los procesos de impugnación y de acuerdo con los datos del Observatorio de Movilidad, la ciudadanía solicita al día aproximadamente 180 aperturas de impugnaciones, así las cosas, teniendo como promedio de dedicación de dos horas por cada proceso, cada abogado requeriría de 32 horas diarias para completar los procesos que llegan, sin poder dedicar tiempo a los demás procedimientos que requiere el Proceso Contravencional, únicamente las impugnaciones (Cifras tomadas del grupo PQRS de la Dirección de Atención a la Ciudadanía).

4. Identificación y análisis de participantes

4.1. Identificación de participantes

A través de la Caracterización de Partes Interesadas y Grupo de Valor, realizada en 2023 por la Secretaría Distrital de Movilidad, se identificaron los siguientes participantes que se relacionan directamente con el proyecto de inversión:

Tabla 7 Identificación de participantes

Nivel del Actor	Actor	Interés – Expectativa	Posición	Contribución - Gestión
Distrital/Nacional	Rama Judicial	Emite decisiones jurisprudenciales que son argumento para los procesos contravencionales Requiere información oportuna, veraz y confiable.	Cooperante	Ejercer control y claridad sobre las normas de tránsito y transporte
Nacional	Ministerio de Transporte	Emite lineamientos que son argumento para los trámites y servicios de movilidad. Hace seguimiento a los acuerdos definidos Interconexión para el intercambio de información en tiempo real facilitando la interoperabilidad entre las entidades	Cooperante	Emite lineamientos y claridad sobre las normas de tránsito y transporte. Requiere Repositorio de respuestas dadas que facilite el acceso a información suministrada previamente.
Nacional	Superintendencia de Transporte	Ejerce control sobre decisiones que son argumento para los procesos contravencionales Requiere información oportuna, veraz y confiable.	Cooperante	Ejercer control y claridad sobre las normas de tránsito y transporte
Distrital/Nacional	Entes de Control	Interesados en el estricto cumplimiento a los requisitos normativos y que se haga buen uso de recursos públicos. Requiere información oportuna, veraz y confiable.	Cooperante	Ejercer control sobre las actuaciones administrativas de la Secretaría Distrital de Movilidad

Nivel del Actor	Actor	Interés – Expectativa	Posición	Contribución - Gestión
Distrital	Ciudadanía	Su preocupación es que se realice una gestión eficaz y transparente en el desarrollo de los procesos e investigaciones administrativas por la violación de las normas de tránsito y transporte público. Buscan Contraprestaciones mediante los acuerdos de corresponsabilidad y disponibilidad de la Plataforma tecnológica	Beneficiario	Mediante este proyecto, se promueve el adecuado desarrollo de los procesos e investigaciones administrativas por la violación de las normas de tránsito y transporte público. Fortalecimiento del conocimiento en las usuarias y usuarios sobre la prestación de trámites y servicios y proyectos del sector movilidad
Distrital	Moteros	Requieren más información sobre la norma para su interpretación Buscan Contraprestaciones mediante los acuerdos de corresponsabilidad y disponibilidad de la Plataforma tecnológica	Beneficiarios	Se establecerán mesas de trabajo con el fin de proporcionar claridad y establecer una postura respecto a la interpretación de las normativas. Además, se llevarán a cabo acciones de formación dirigidas a este grupo poblacional. Informando el servicio de orientación a víctimas de siniestros viales.
Distrital	Taxistas	Requieren más información sobre la norma para su interpretación Buscan Contraprestaciones mediante los acuerdos de corresponsabilidad y disponibilidad de la Plataforma tecnológica	Beneficiarios	Mesas de trabajo para brindar claridad y sentar posición sobre la interpretación de las normas. Informando el servicio de orientación a víctimas de siniestros viales.

Nivel del Actor	Actor	Interés – Expectativa	Posición	Contribución - Gestión
Distrital	Otros (as) Infractores (as) de norma	Su preocupación es que se realice una gestión eficaz y transparente en el desarrollo de los procesos e investigaciones administrativas por la violación de las normas de tránsito y transporte público. Buscan Contraprestaciones mediante los acuerdos de corresponsabilidad y disponibilidad de la Plataforma tecnológica	Beneficiario	Acceder a descuentos en el comparendo o ser exonerado del pago del comparendo por el proceso contravencional
Distrital	Empresas de Transporte público	Su preocupación es que se realice una gestión eficaz y transparente en el desarrollo de los procesos e investigaciones administrativas por la violación de las normas de transporte público. Buscan Contraprestaciones mediante los acuerdos de corresponsabilidad y disponibilidad de la Plataforma tecnológica	Beneficiario	Acceder a descuentos en el comparendo o ser exonerado del pago de la multa por la investigación realizada.
Nacional	Medios de comunicación	Trato igualitario a todos/as los/las comunicadores/as ya sean del nivel nacional, distrital o local.	Cooperantes	Recibir acceso a los medios de comunicación para los voceros de la Entidad, en casos de crisis y/o para realizar aclaraciones o difundir información de interés sobre la movilidad.

Fuente: Elaboración propia basada en "Caracterización de Partes Interesadas y Grupos de Valor", Secretaría Distrital de Movilidad, 2023.

4.2. Análisis de los participantes

A través de la Caracterización de Partes Interesadas y Grupo de Valor, realizada en 2023 por la Secretaría Distrital de Movilidad, se identificaron los siguientes participantes que se relacionan directamente con el proyecto de inversión:

Nivel nacional:

- Rama Judicial: como cooperante, emite decisiones jurisprudenciales que sirven de fundamento para los procesos contravencionales, además requiere información oportuna, veraz y confiable, ejerciendo control y proporcionando claridad sobre las normas de tránsito y transporte.
- Ministerio de Transporte: como cooperante, emite decisiones que fundamentan los procesos contravencionales, buscando establecer directrices y ofrecer claridad en cuanto a las normas de tránsito y transporte, hace seguimiento a los acuerdos definidos, verifica la interconexión para el intercambio de información en tiempo real facilitando la interoperabilidad entre las entidades; se cuenta con el repositorio de respuestas dadas que facilita el acceso a información suministrada previamente.
- Superintendencia de Transporte: en calidad de colaboradora, emite decisiones que fundamentan los procesos contravencionales, para esto Requiere información oportuna, veraz y confiable, ejerce control y proporciona claridad en relación con las normas de tránsito y transporte.

Nivel Distrital:

- Entes de Control: como cooperante, velan por el estricto cumplimiento de los requisitos normativos y el adecuado uso de los recursos públicos, para esto requiere información oportuna, veraz y confiable, con el fin de ejercer control sobre las acciones administrativas de la Secretaría Distrital de Movilidad.
- Ciudadanía: como parte beneficiaria, su preocupación radica en asegurar una gestión eficaz y transparente en el desarrollo de los procesos e investigaciones administrativas relacionadas con la violación de las normas de tránsito y transporte público, buscan Contraprestaciones mediante los acuerdos de corresponsabilidad y disponibilidad de la Plataforma tecnológica. A través de este proyecto, se busca se promover el adecuado desarrollo de los procesos e investigaciones administrativas por la violación de las normas de tránsito y transporte público y el fortalecimiento del conocimiento en las usuarias y usuarios sobre la prestación de trámites y servicios y proyectos del sector movilidad
- Moteros: como parte con intereses opuestos, buscan más información sobre la norma para su interpretación y contraprestaciones mediante los acuerdos de corresponsabilidad y disponibilidad de la Plataforma tecnológica. Se proponen mesas de trabajo para aclarar dudas y establecer posturas sobre la interpretación de las normas.
- Taxistas: en calidad de parte con intereses contrarios, buscan más información sobre la norma para su interpretación y contraprestaciones mediante los acuerdos de corresponsabilidad y disponibilidad de la Plataforma tecnológica, se proponen la

realización de mesas de trabajo para aclarar dudas y establecer posturas sobre la interpretación de las normas.

- Otros (as) infractores (as) de norma: en calidad de beneficiario; su preocupación es que se realice una gestión eficaz y transparente en el desarrollo de los procesos e investigaciones administrativas por la violación de las normas de tránsito y transporte público, buscan Contraprestaciones mediante los acuerdos de corresponsabilidad y disponibilidad de la Plataforma tecnológica, con el objetivo de obtener descuentos en el comparendo o ser exonerados del pago estos mediante el proceso contravencional.
- Empresas de Transporte público: Del nivel Distrital, actúan como beneficiarias, Su preocupación es que se realice una gestión eficaz y transparente en el desarrollo de los procesos e investigaciones administrativas por la violación de las normas de transporte público, buscan Contraprestaciones mediante los acuerdos de corresponsabilidad y disponibilidad de la Plataforma tecnológica y así, esperan acceder a descuentos en el comparendo o ser exonerado del pago de la multa por la investigación realizada.
- Medios de comunicación: del orden Nacional y Distrital, son cooperantes, buscan Trato igualitario a todos/as los/las comunicadores/as ya sean del nivel nacional, distrital o local y se espera como contribución recibir acceso a los medios de comunicación para los voceros de la Entidad, en casos de crisis y/o para realizar aclaraciones o difundir información de interés sobre la Movilidad.

5. Población afectada y objetivo

5.1. Identificación de la población afectada.

Tabla 8 Identificación de la población afectada

Cantidad de personas afectadas	Fuente de la información (solo fuentes oficiales)
6.604.969 Personas mayores de 15 años para el año 2024 en Bogotá	DANE: Proyecciones de población desagregadas por localidades 2018-2035 y UPZ 2018-2024

Tabla 9 Localización de la población afectada

Local	Especial	Distrital	Entidad	Otras entidades
		X		

5.2. Población objetivo de la intervención

Tabla 10 Caracterización de la población objetivo

Cantidad de personas afectadas	Fuente de la información (solo fuentes oficiales)
1.245.533 Promedio de imposición de comparendos de 2022-2023	Observatorio de Movilidad (marzo de 2024)

Tabla 11 Localización de la población objetivo

Local	Especial	Distrital	Entidad	Otras entidades
		X		

5.3 Características demográficas de la población objetivo

Tabla 12 Características demográficas de la población objetivo ^[1]

Clasificación	Detalle	Número de personas	Fuente de información
Etaria	0 a 5 años Primera infancia	N/A	N/A
Etaria	6 a 11 años Infancia	N/A	N/A
Etaria	12 a 17 años Adolescencia	55.763	*Incluye únicamente las personas de 15 a 18 años. DANE: Proyecciones de población desagregadas por localidades 2018-2035 y UPZ 2018-2024
Etaria	18 a 28 años Juventud	270.032	DANE: Proyecciones de población desagregadas por localidades 2018-2035 y UPZ 2018-2024
Etaria	27-59 años Adultez	678.816	DANE: Proyecciones de población desagregadas por localidades 2018-2035 y UPZ 2018-2024
Etaria	Mayores de 60 años Vejez	240.922	DANE: Proyecciones de población desagregadas por localidades 2018-2035 y UPZ 2018-2024
Grupos étnicos	Población Negra	73.960	DANE: Demografía y población, proyecciones de población: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion

Clasificación	Detalle	Número de personas	Fuente de información
Grupos étnicos	Población Afrodescendiente/Afro colombiana	N/A	N/A
Grupos étnicos	Población Palenquera de San Basilio	245	DANE: Demografía y población, proyecciones de población: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion
Grupos étnicos	Población Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina	1.193	DANE: Demografía y población, proyecciones de población: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion
Grupos étnicos	Población Gitana	600	DANE: Demografía y población, proyecciones de población: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion
Sexo	Mujer	657.246	Proporción obtenida de acuerdo con los datos del Observatorio de Movilidad y los datos del DANE. DANE: Proyecciones de población desagregadas por localidades 2018-2035 y UPZ 2018-2024
Sexo	Hombre	588.287	Proporción obtenida de acuerdo con los datos del Observatorio de Movilidad y los datos del DANE. DANE: Proyecciones de población desagregadas por localidades 2018-2035 y UPZ 2018-2024
Identidad de Género	Identidad masculina	N/A	N/A
Identidad de Género	Identidad Femenina	N/A	N/A
Identidad de Género	Identidad Transgénero	N/A	N/A
Población Vulnerable	Población con discapacidad	7.305	DANE: Demografía y población, proyecciones de población: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/discapacidad/Perspectivas-desde-sector-discapacidad-al-ordenamiento-territorial-de-la-region.pdf

6. Objetivos

6.1. Objetivo general e indicadores de seguimiento

Tabla 13 Objetivo general e indicadores de seguimiento

Objetivo General	Mejorar la percepción de la ciudadanía hacia la Secretaría Distrital de Movilidad mediante la resolución eficiente y transparente de asuntos contravencionales por infracciones a las normas de tránsito y transporte público.								
Indicador para medir el objetivo general	((Peticiónes Iniciales–Peticiónes Finales) / Peticiónes Iniciales) *100%								
Nombre del indicador que mide el objetivo general	Porcentaje de reducción de las peticiones recibidas relacionadas con asuntos contravencionales por infracciones a las normas de tránsito y transporte público.								
Medido a través de (Unidad de medida)	Porcentaje								
Meta (Valor numérico)	10%								
Fuente de verificación									
Tipo de fuente (marque con una x)	Documento oficial	Encuesta	Entrevista	Estadística	Evaluación	Informe	Inspección	Publicación	Registros contables
						X			
Nombre de la fuente de verificación	Reporte anual de ORFEO y de BTE, Tablero control de PQRS.								

6.2. Relaciones entre las causas y los objetivos.

Tabla 14 Relaciones entre las causas y los objetivos (Árbol De Objetivos)

BENEFICIOS INDIRECTOS	Aumento de la Confianza en las Autoridades.	Impacto Positivo en la Seguridad Vial
BENEFICIOS DIRECTOS	Percepción de eficiencia y transparencia en el proceso contravencional.	Aumento de la efectividad de las medidas de control y prevención en el tránsito y transporte público.
OBJETIVO PRINCIPAL DEL PROYECTO	Mejorar la percepción de la ciudadanía hacia la Secretaría Distrital de Movilidad mediante la resolución eficiente y transparente de asuntos contravencionales por infracciones a las normas de tránsito y transporte público.	
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	Optimizar los recursos disponibles para la gestión eficiente de asuntos contravencionales por infracciones a las normas de tránsito y transporte público.	
POSIBLES PRODUCTOS ACTIVIDADES PROYECTO O DEL	Personal capacitado para manejar el volumen de casos.	Recursos tecnológicos que facilitan la gestión eficiente de los casos.

7. Alternativas de solución

Tabla 15 Alternativas de solución

Nombre de la alternativa	Descripción de la alternativa (Describir qué se va a hacer, cómo, cuándo, dónde y para qué en relación con la resolución del problema)
Fortalecimiento de los servicios a la ciudadanía asociados a los temas contravencionales y de investigaciones por infracción a las normas de tránsito y transporte público	Fortalecer la prestación del servicio a la ciudadanía en los procesos contravencionales relacionados con la imposición de comparendos por infracciones a las normas de tránsito y transporte público implica Mejorar la percepción de la ciudadanía hacia la Secretaría Distrital de Movilidad mediante la resolución eficiente y transparente de asuntos contravencionales por infracciones a las normas de tránsito y transporte público. Para lograr este propósito, es esencial optimizar los recursos disponibles para la gestión eficiente de asuntos contravencionales por infracciones a las normas de tránsito y transporte público. Esto incluye Personal capacitado para manejar el volumen de casos, así como Recursos tecnológicos que facilitan la gestión eficiente de los casos. Con lo anterior, se espera lograr una percepción de eficiencia y transparencia en el proceso contravencional y aumento de la efectividad de las medidas de control y prevención en el transporte público.

Tabla 16 Evaluaciones por realizar

Evaluaciones por realizar	Sí	No
Rentabilidad ^[1]	X	
Costo- eficiencia y costo mínimo ^[2]	X	
Evaluación multicriterio ^[3]		X

MÓDULO II- PREPARACIÓN

8. Estudio de necesidades

Tabla 17 Productos

Objetivo: Optimizar los recursos disponibles para la gestión eficiente de asuntos contravencionales por infracciones a las normas de tránsito y transporte público.

ESTUDIO DE NECESIDADES				
PRODUCTO (Catálogo de Productos MGA)				Unidad de medida (Catálogo de productos MGA)
Servicio de integración de la oferta pública				Número
Corresponde al diseño e implementación de espacios que articulen la oferta institucional para que la ciudadanía conozca sus derechos y deberes y los mecanismos de acceso a la oferta pública. Los espacios corresponden a la articulación de los servicios de la plataforma tecnológica contravencional y el personal capacitado para los procesos contravencionales.				
Descripción de la demanda		Número de espacios para que las personas accedan a fallos precisos, confiables y oportunos en los procesos contravencionales por infracción a las normas de tránsito y transporte público		
Descripción de la oferta		Espacios integrados en los que se brinde decisión precisa, confiable y oportuna, dentro de los procesos contravencionales por infracción a las normas de tránsito y transporte público		
TIPO DE ANÁLISIS	AÑO	DEMANDA	OFERTA	DÉFICIT
HISTÓRICO	2022	1	1	0
	2023	1	1	0
PROYECTADO	2024	1	0	-1
	2025	1	0	-1
	2026	1	0	-1
	2027	1	0	-1

Nota: La demanda obedece a espacios en los que se definen los procesos contravencionales y la oferta que da la Secretaría de Movilidad es el espacio integrado en el que se brinda decisión precisa, confiable y oportuna a los procesos contravencionales por infracción a las normas de tránsito y transporte público.

9. Análisis técnico de la alternativa seleccionada

La alternativa seleccionada es la implementación de estrategias para el fortalecimiento de la gestión institucional y operativa

Estrategia Eficiencia administrativa de las Políticas Públicas:

EFICIENCIA ADMINISTRATIVA DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS	
Requerimientos técnicos especiales	Código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo CPACA - Código General del Proceso. Código Nacional de Tránsito y Sentencias de la Corte. Procesos y procedimientos de la Secretaría Distrital de Movilidad.
Normas Técnicas	Metodología de desarrollo de sistemas de información del Ministerio de Tecnologías de la Información
Especificaciones que den información sobre el tamaño o dimensión del proyecto y la tecnología propuesta	El proyecto debe tener la capacidad de atender a la ciudadanía total infractora, esto es un promedio anual de 1.245.333.
Principales procesos y responsables que indiquen cómo será la implementación del proyecto	PM-05-C PROCESO GESTIÓN CONTRAVENCIONAL Y AL TRANSPORTE PÚBLICO
Aspectos sociales, legales, ambientales y económicos que inciden en la ejecución del proyecto	Respeto a las normas de tránsito por parte de la ciudadanía

Otras especificaciones técnicas

NORMA	DESCRIPCIÓN
CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA DE 1991	Artículo 1: "Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria (...) democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general". Artículo 20: Establece el derecho de toda persona a recibir información veraz e imparcial. Artículo 29. El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas. Nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio. Artículo 74: "Todas las personas tienen derecho a acceder a los documentos públicos salvo los casos que establezca la ley"
LEY 769 DE 2002 Y SUS MODIFICACIONES	Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. En su artículo 160, señala la destinación el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito por entre los que se identifican: ejecución de los planes y proyectos del sector movilidad, en aspectos tales como planes de tránsito, transporte y movilidad, educación, seguridad vial, operación e infraestructura vial del servicio de transporte público de pasajeros, transporte no motorizado.
LEY 1437 DE 2011.	Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Reglamenta el conjunto de relaciones entre la ciudadanía y la administración pública en Colombia
LEY 1564 DE 2012.	Por medio de la cual se expide el Código General del Proceso y se dictan otras disposiciones. Regula la actividad procesal en los asuntos civiles, comerciales, de familia y agrarios. Se aplica, además, a todos los asuntos de cualquier jurisdicción o especialidad y a las actuaciones de particulares y autoridades administrativas, cuando ejerzan funciones jurisdiccionales, en cuanto no estén regulados expresamente en otras leyes.
LEY 1696 DE 2013	Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas.
DECRETO 672 de 2018	Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones

9.1. Estudios que respaldan la información básica del proyecto

Tabla 18 Estudios realizados

Nombre del Estudio	Entidad que realizó el estudio	Fecha de realización
DANE: Proyecciones de población desagregadas por localidades 2018-2035 y UPZ 2018-2024	DANE	22-Marzo-2023
Informe de Gestión y Resultados	Secretaría Distrital de Movilidad	2023
Informe de Empalme de Gestión y Desempeño Institucional	Secretaría Distrital de Movilidad	2023
El procedimiento administrativo (contravencional-sancionatorio) de la imposición de foto multas de la Secretaría de Tránsito de Bogotá	Revista Doctrina Distrital, Alcaldía Mayor de Bogotá.	20-abril-2021

9.2. Resumen de la alternativa

Para lograr el producto servicio de integración de la oferta pública se tendrán en cuenta dos aspectos principales, el personal suficiente para adelantar los procesos contravencionales por infracción a las normas de tránsito y transporte público y la implementación del sistema de información contravencional que brinde acceso a la información completa, consistente y transparente.

Se da cumplimiento a través de los requerimientos técnicos especiales dictados por la norma: Código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo CPACA - Código General del Proceso, Código Nacional de Tránsito y Sentencias de la Corte, Procesos y procedimientos de la Secretaría Distrital de Movilidad, así como el Sistema de Información Contravencional desarrollado a través de la Metodología de desarrollo de sistemas de información del Ministerio de Tecnologías de la Información.

Dada la envergadura del proyecto, es fundamental contar con la capacidad necesaria para atender a toda la ciudadanía infractora, que en promedio asciende a 1.245.333 personas al año, en cumplimiento del PM-05-C PROCESO GESTIÓN CONTRAVENCIONAL Y AL TRANSPORTE PÚBLICO. El objetivo último es promover el respeto a las normas de tránsito por parte de toda la ciudadanía.

10. Localización de la alternativa

Tabla 19 Tabla de localización

Región	Departamento	Municipio	Distrital	Entidad	Localidad
			X		

10.1. Factores analizados

Tabla 20 Factores para la localización

Factores que inciden en la localización	Seleccione con una X	Breve justificación de los elegidos.
Aspectos administrativos y políticos	X	Para dar cumplimiento al Plan Distrital de Desarrollo, "Bogotá se moderniza con un gobierno cercano, eficiente, transparente e íntegro" en el Programa 34.
Cercanía de fuentes de abastecimiento		
Disponibilidad de servicios públicos (Agua, energía y otros)		
Estructura impositiva y legal	X	En cumplimiento de la normatividad, se debe garantizar a la ciudadanía el derecho fundamental al debido proceso y de acuerdo con la normatividad vigente, la Secretaría debe atender únicamente los procesos contravencionales por infracciones cometidas en Bogotá por ser de su jurisdicción. Lo anterior se enmarca dentro del decreto de creación de la SDM, que tiene la función de fungir como autoridad de tránsito del Distrito Capital, y por lo tanto, como autoridad de tránsito, tiene el deber de atender las infracciones impuestas por los agentes de tránsito de Bogotá.
Impacto para la equidad de género	X	Porque se busca que los servicios de la Secretaría Distrital de Movilidad sean fácilmente accesibles y seguros, para mitigar el riesgo de acoso y violencia de género, además de eliminación de posibles barreras de acceso a los servicios.
Orden público	X	para evitar situaciones que alteren el orden público y la convivencia se deben garantizar los derechos a la ciudadanía
Topografía		
Cercanía a la población objetivo	X	Para brindar accesibilidad a la ciudadanía a los trámites relacionados con los Procesos Contravencionales. Se deben considerar factores como la proximidad a áreas residenciales, centros comerciales, áreas de trabajo y puntos de transferencia de transporte
Comunicaciones	X	Para facilitar a la ciudadanía la información referente a los procedimientos para adelantar Procesos Contravencionales.
Costo y disponibilidad de terrenos		
Disponibilidad de costo y mano de obra		
Factores ambientales		
Medios y costos de transporte		
Otros	X	Los diferentes sistemas de información en los que se deben reportar los Procesos están diseñados únicamente para el territorio de donde tiene Jurisdicción la Secretaría como Organismo de Tránsito.

	FORMATO FICHA DE FORMULACIÓN PROYECTO DE INVERSIÓN		CÓDIGO PE01-PR01-F09 ESTÁNDAR MIPG
			VERSIÓN: 1.0
PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO		SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	

11. Cadena de valor

Tabla 21 Cadena de Valor

Objetivo General	Objetivo específico	Código y nombre del producto (Catálogo)	Descripción del producto (Catálogo)	Medido a través de (catálogo)	Código e indicador del producto (catálogo)	Unidad de medida de indicador (catálogo)
Mejorar la percepción de la ciudadanía hacia la Secretaría Distrital de Movilidad mediante la resolución eficiente y transparente de asuntos contravencionales por infracciones a las normas de tránsito y transporte público.	Optimizar los recursos disponibles para la gestión eficiente de asuntos contravencionales por infracciones a las normas de tránsito y transporte público.	4599029-Servicio de integración de la oferta pública	Corresponde al diseño e implementación de espacios que articulen la oferta institucional para que la ciudadanía conozca sus derechos y deberes y los mecanismos de acceso a la oferta pública. Los espacios corresponden a la articulación de los servicios de la plataforma tecnológica contravencional y el personal capacitado para los procesos contravencionales.	Número de espacios	459902900 - Espacios de integración de oferta pública generados	Número

Tabla 22 Actividades y metas

Código nombre producto	y del	Cantidad (magnitud PDD) de producto	Meta/Actividad			Descripción	Etapa de la actividad	Ruta Crítica Si o No
			Proceso- acción	Magnitud	Unidad de Medida			
4599029 Servicio de integración de la oferta pública		1	Fallar	80	%	procesos contravencionales Que se encuentran en términos durante la vigencia	Inversión	Si
			Implementar	100	%	Sistema de información Contravencional preciso, confiable y oportuno	Inversión	No

12. Verificación Final

Tabla 23 Verificación de la cadena de valor

Criterio de verificación		Sí	No	Comentario
1	El objetivo general brinda una solución a la necesidad o problema central e indica claramente la situación deseada	X		
2	El objetivo general cumple con los criterios de construcción de objetivos presentados en esta metodología	X		
3	El objetivo general no incluye los fines y las alternativas de solución	X		
4	El(los) objetivo(s) específico(s) cumple(n) con los criterios de construcción de objetivos presentados en esta metodología	X		
5	El (los) objetivo(s) específico(s) son medibles o cuantificables a través de sus productos	X		
6	Si los objetivos específicos se realizan de forma complementaria, se cumplirá el objetivo general* (aplica cuando hay más de un objetivo específico en el proyecto)	X		
7	Los objetivos específicos se materializan a través de sus productos	X		
8	Los productos cumplen con la definición establecida en esta metodología	X		
9	Los productos son el desenlace de un proceso productivo, es decir, de un conjunto de actividades secuenciales, las cuales, al transformar unos insumos, generan valor económico y público	X		
10	Los productos cuentan con una unidad de medida adecuada y una meta especificada	X		
11	Los productos cuentan con todas las actividades principales involucradas en su generación	X		
12	Las actividades cumplen con la definición establecida en esta metodología	X		

13. Costos de la alternativa de solución (Insumos corresponden exactamente a los de la MGA web):

Tabla 24 Tabla costos unitarios por insumo

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META/ACTIVIDAD PROYECTO DE INVERSIÓN (Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas/actividades)					
Meta/Actividad proyecto de inversión: 1. Fallar 80% de los procesos contravencionales que se encuentran en términos durante la vigencia					
Insumo	2024	2025	2026	2027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ 6.319.398.426	\$20.107.861.073	\$20.711.096.905	\$21.332.429.812	\$ 68.470.786.216
Materiales	\$-	\$100.000.000	\$100.000.000	\$ 100.000.000	\$300.000.000
Transporte	\$ 478.561.024	\$ 942.450.000	\$ 970.723.500	\$ 999.845.205	\$ 3.391.579.729
Servicios inmobiliarios	\$ 345.264.304	\$	\$	\$	\$ 345.264.304
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	\$ 1.160.747.074	\$ 8.954.160.736	\$ 9.510.785.558	\$ 10.084.109.125	\$ 29.709.802.493
TOTALES	\$ 8.303.970.828	\$ 30.104.471.809	\$31.292.605.963	\$32.516.384.142	\$ 102.217.432.742

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META/ACTIVIDAD PROYECTO DE INVERSIÓN (Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas/actividades)					
Meta/Actividad proyecto de inversión: 2. Implementar 100% del Sistema de información Contravencional preciso, confiable y oportuno					
Insumo	2024	2025	2026	2027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ 136.060.000	\$ 850.000.000	\$ 875.500.000	\$ 901.765.000	\$ 2.763.325.000
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	\$ 9.034.301.713	\$9.500.000.000	\$9.500.000.000	\$9.500.000.000	\$ 37.534.301.713
	\$ 9.170.361.713	\$10.350.000.000	\$10.375.500.000	\$10.401.765.000	\$40.297.626.713

Costos totales por Posiciones Presupuestales

Componente	2024	2025	2026	2027
O2320201003 Otros bienes transportables (excepto productos metálicos, maquinaria y equipo)		\$100.000.000	\$100.000.000	\$100.000.000
O2320202006 Servicios de alojamiento; servicios de suministro de comidas y bebidas; servicios de transporte; y servicios de distribución de electricidad, gas y agua	\$ 823.825.328	\$942.450.000	\$970.723.500	\$999.845.205
O2320202008 Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	\$ 10.195.048.787	\$18.454.160.736	\$19.010.785.558	\$19.584.109.125
O2320202009 Servicios para la comunidad, sociales y personales	\$6.455.458.426	\$20.957.861.073	\$21.586.596.905	\$22.234.194.812
Total	\$ 17.474.332.541	\$40.454.471.809	\$41.668.105.963	\$42.918.149.142



FORMATO FICHA DE FORMULACIÓN PROYECTO DE INVERSIÓN

CÓDIGO
PE01-PR01-F09 ESTÁNDAR
MIPG

VERSIÓN: 1.0

PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG

Tabla 25 Tabla Resumen presupuesto cadena de valor

Objetivo específico	Producto	Nombre de la Meta	Total costo por meta Año 0	Total costo por meta Año 1	Total costo por meta Año 2	Total costo por meta Año 3	Total costo por producto	Total Costo por objetivo específico	Total Costo del proyecto
Optimizar los recursos disponibles para la gestión eficiente de asuntos contravencionales por infracciones a las normas de tránsito y transporte público.	4599029-Servicio de integración de la oferta pública	Fallar 80% de los procesos contravencionales que se encuentran en términos durante la vigencia	8.303.970.828	30.104.471.809	31.292.605.963	32.516.384.142	142.515.059.455	142.515.059.455	142.515.059.455
		Implementar 100% del Sistema de información Contravención al preciso, confiable y oportuno	9.170.361.713	10.350.000.000	10.375.500.000	10.401.765.000			

14. Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas

Las metas del proyecto se adelantan en su totalidad a través de la ejecución de actividades orientadas y realizadas por el equipo colaborador contratado para el cumplimiento de las metas se realiza en el transcurso de la vigencia, aunque el mismo es contratado en su mayoría en el primer trimestre de cada año. Con lo mismo, la ejecución de actividades que da cumplimiento a las metas se realiza en el conjunto del transcurso de la vigencia completa.

En cuanto a la ejecución de la meta de implementación del sistema de información documental, dado que la implementación se realiza de forma gradual, la ejecución del proyecto se adelanta conforme se van recibiendo en su totalidad los módulos del sistema en operación.

15. Riesgos

Tabla 26 Riesgos de la alternativa

FASE	TIPO	DESCRIPCIÓN	PROBABILIDAD	IMPACTO	EFFECTOS	MEDIDAS DE MITIGACIÓN	SUPUESTOS
Propósito (Objetivo General)	Administrativos	Posibilidad de riesgo reputacional por percepción negativa de la ciudadanía hacia la Secretaría Distrital de Movilidad por resolución ineficiente de asuntos contravencionales por infracciones a las normas de tránsito y transporte público debido a Infraestructura y Recursos Limitados	3. Moderado	3. Moderado	Disminución de la efectividad de las medidas de control y prevención en el transporte público.	El/La Subdirector/a de Contravenciones verifica y aprueba los informes de actividades de los contratistas	El equipo de trabajo de las dependencias responde en condiciones de tiempo, calidad y oportunidad los procesos administrativos a cargo.
Componente (Producto)	Operacional	Posibilidad de riesgo operacional por prestación del servicio de manera ineficiente debido a Infraestructura y Recursos Limitados	3. Moderado	3. Moderado	Investigaciones administrativas, fiscales, penales y disciplinarias.	El/La Subdirector/a de Contravenciones verifica y asegura que el reparto sea suficiente para adelantar todos los procesos.	El servicio se presta de manera permanente, eficiente y oportuna.

FASE	TIPO	DESCRIPCIÓN	PROBABILIDAD	IMPACTO	EFFECTOS	MEDIDAS DE MITIGACIÓN	SUPUESTOS
Actividad (Meta/actividad)	Operacional	Posibilidad de riesgo operacional por no fallar los procesos contravencionales en los términos de ley.	3. Moderado	4. Mayor	Investigaciones administrativas, fiscales, penales y disciplinarias.	El/La Subdirector/a de Contravenciones verifica la base de datos de los procesos en curso y envía una alerta por correo de los procesos con pronto vencimiento.	Fallo de los procesos contravencionales en los tiempo de ley.
Actividad (Meta/actividad)	Operacional	Posibilidad de riesgo tecnológico por adopción de tecnologías obsoletas, inadecuadas o incompatibles para las necesidades de los servicios y contravenciones de la ciudad debido a cambios en los procedimientos legales	3. Moderado	4. Mayor	Investigaciones administrativas, fiscales, penales y disciplinarias.	El/La Subdirector/a de Contravenciones verifica que la plataforma esté adecuada a la normatividad vigente.	Plataforma que cumple con los lineamientos y necesidades de la Entidad.

16. Ingresos y beneficios

Tabla 27 Ingresos y Beneficios

Tipo Beneficio o Ingreso	Descripción del beneficio o ingreso	Descripción de la cantidad del beneficio o ingreso	Unidad medida de beneficio o ingreso	Descripción del valor unitario del beneficio o ingreso	Bien producido
Beneficio	Ahorro a la ciudadanía en costos por acceder sin intermediarios y directamente en la Secretaría al trámite de los Procesos Contravencionales	Número de personas que acuden directamente a la Secretaría a realizar su trámite	Pesos	Costo promedio por acceder a información sobre los trámites de los Procesos Contravencionales	Otros
Ingreso	Recaudo por cada uno de los Procesos Contravencionales en los que se declare contraventor	Número de procesos que se encuentran en trámite y posteriormente pasan a cobro	Pesos	Costo promedio de la infracción por la cantidad de procesos estimada con incremento anual	Otros

Tabla 28 Costeo de Ingresos y/o beneficios

Beneficio. Ahorro a la ciudadanía en costos por acceder sin intermediarios y directamente en la Secretaría al trámite de los Procesos Contravencionales

Periodo o vigencia	a. Cantidad del ingreso o beneficio	b. Valor unitario del ingreso o beneficio	Valor Total del ingreso o beneficio (multiplicar a y b)
2024	32.874	\$150.000	\$4.931.100.000
2025	65.748	\$150.000	\$9.862.200.000
2026	65.748	\$150.000	\$9.862.200.000
2027	65.748	\$150.000	\$9.862.200.000
TOTAL			\$ 34.517.700.000

La cantidad del ingreso corresponde al número de procesos contravencionales que se proyecta sea la demanda durante el periodo de tiempo, de acuerdo con el promedio de las impugnaciones de los años 2022-2023 y el valor unitario del beneficio se estima por el promedio del valor de la asesoría de intermediación por el trámite en la SDM.

Ingreso. Recaudo por cada uno de los Procesos Contravencionales en los que se declare contraventor

Periodo o vigencia	c. Cantidad del ingreso o beneficio	d. Valor unitario del ingreso o beneficio	Valor Total del ingreso o beneficio (multiplicar a y b)
2024	32.874	\$539.145	\$17.723.852.730
2025	65.748	\$555.319	\$36.511.113.612
2026	65.748	\$571.979	\$37.606.475.292
2027	65.748	\$589.138	\$38.734.645.224
TOTAL			\$130.576.086.858

La cantidad del ingreso corresponde al número de procesos contravencionales que se proyecta sea la demanda durante el periodo de tiempo, de acuerdo con el promedio de las impugnaciones de los años 2022-2023 y el valor unitario del ingreso se obtiene del valor promedio del comparendo en 2024 con el incremento del 3% anual.

Tabla 29 Costeo Total de Ingresos y beneficios

Periodo/vigencia	Total Ingresos	Total Beneficios	Total General
2024	\$17.723.852.730	\$4.931.100.000	\$ 22.654.952.730
2025	\$36.511.113.612	\$9.862.200.000	\$ 46.373.313.612
2026	\$37.606.475.292	\$9.862.200.000	\$ 47.468.675.292
2027	\$38.734.645.224	\$9.862.200.000	\$ 48.596.845.224
Total	\$130.576.086.858	\$ 34.517.700.000	\$ 165.093.786.858

MÓDULO III - EVALUACIÓN

Tabla 35 Flujo de caja

No.	Concepto	2024	2025	2026	2027
1	+Beneficios e ingresos	\$22.654.952.730	\$46.373.313.612	\$47.468.675.292	\$48.596.845.224
2	+ Créditos				
3	- Costos de preinversión				
4	- Costos de inversión	\$17.474.332.541	\$40.454.471.809	\$41.668.105.963	\$42.918.149.142
5	- Costos de operación				
6	- Amortización				
7	- Intereses de los créditos				
8	+ Valor de salvamento				
TOTAL	Flujo neto de caja	\$ 5.180.620.189	\$ 5.918.841.803	\$ 5.800.569.329	\$ 5.678.696.082

Tabla 35 Flujo económico

No.	Concepto	2024	2025	2026	2027
1	+Beneficios e ingresos	\$18.123.962.184	\$37.098.650.890	\$37.974.940.234	\$38.877.476.179
2	+ Créditos				
3	- Costos de preinversión				
4	- Costos de inversión	\$15.270.557.718	\$36.554.149.662	\$37.650.804.151	\$38.780.358.276
5	- Costos de operación				
6	- Amortización				
7	- Intereses de los créditos				
8	+ Valor de salvamento				
TOTAL	Flujo neto de caja	\$ 2.853.404.466	\$ 544.501.228	\$ 324.136.082	\$ 97.117.903

Tabla 36 Valor Presente Neto

Item / Periodo	0	1	2	3
Flujo Neto Económico	\$ 2.853.404.466	\$ 544.501.228	\$ 324.136.082	\$ 97.117.903
Flujo Neto Descontado	\$2.853.404.466	\$499.542.411	\$272.818.856	\$74.992.840

17. Indicadores representativos para el “análisis costo - beneficio”

Tabla 39 Evaluación Económica

Alternativas de solución	Indicadores de rentabilidad			Indicadores de costo eficiencia	Indicadores de costo mínimo	
	Valor presente Neto (VPN)	Tasa Interna de Retorno (TIR)	Relación costo Beneficio (RCB)	Costo por Beneficiario	Valor presente de los costos	Costo Anual Equivalente (CAE)
Fortalecimiento de los servicios a la ciudadanía asociados a los temas contravencionales y de investigaciones por infracción a las normas de tránsito y transporte público	\$3.700.758.572,78	No Aplica	\$1,03	\$88.670,44	\$110.441.955.435,12	\$1.142.308.197,38

Tabla 40 Costo Por Capacidad

Producto	Costo unitario (valor presente)
Servicio de integración de la oferta pública (Producto principal del proyecto)	\$110.441.955.435,12

18. Evaluación Multicriterio

Teniendo en cuenta las condiciones del proyecto, no se tuvo en cuenta esta evaluación para darle viabilidad.

MÓDULO IV - PROGRAMACIÓN

19. Asociación de indicadores y fuentes de verificación para cada producto

Tabla 42. Ficha de indicador

Producto	Descripción	Indicador Principal	Unidad de Medida
4599029 Servicio de integración de la oferta pública	Corresponde al diseño e implementación de espacios que articulen la oferta institucional para que la ciudadanía conozca sus derechos y deberes y los mecanismos de acceso a la oferta pública. Los espacios corresponden a la articulación de los servicios de la plataforma tecnológica contravencional y el personal capacitado para los procesos contravencionales.	Personas atendidas con oferta institucional articulada	Número

19.1. Fuente de verificación de las metas a reportar

Tabla 43 Programación del indicador

Objetivo Específico: Optimizar los recursos disponibles para la gestión eficiente de asuntos contravencionales por infracciones a las normas de tránsito y transporte público.				
Metas proyecto de inversión Fallar 80% de los procesos contravencionales que se encuentran en términos durante la vigencia				
Sector: Gobierno Territorial				
Id producto: Servicio de integración de la oferta pública				
Cód producto 459902900				
Indicador de producto principal: Espacios de integración de oferta pública generados				
Fórmula: Número de actos administrativos de definición del proceso contravencional/ Total de procesos contravencionales que se encuentran en términos durante la vigencia				
Fuente de Verificación: Reporte trimestral de fallos del Sistema de Información Contravencional				
Meta Total: 80%				
Unidad de Medida: Porcentaje				
Periodo	2024	2025	2026	2027
Meta del producto	1	1	1	1
Meta del proyecto	80%	80%	80%	80%

Nota: La meta no es acumulable.

Objetivo Específico: Optimizar los recursos disponibles para la gestión eficiente de asuntos contravencionales por infracciones a las normas de tránsito y transporte público.				
Metas proyecto de inversión Implementar 100% del Sistema de información Contravencional preciso, confiable y oportuno				
Sector: Gobierno Territorial				
Id producto: Servicio de integración de la oferta pública				
Cód producto 459902900				
Indicador de producto principal: Espacios de integración de oferta pública generados				
Fórmula: Número de sistemas de información implementados				
Fuente de Verificación: Informe mensual del contrato del Sistema de Información Contravencional				
Meta Total: 1				
Unidad de Medida: Número				
20. Periodo	2024	2025	2026	2027
Meta del producto	1	1	1	1
Meta del proyecto	100%	100%	100%	100%

Nota: La meta no es acumulable.

19.2. Indicador de Gestión

Tabla 44 Programación del Indicador de Gestión

Sector	Tipo de Indicador	Código	Nombre	Unidad de medida	Fórmula	Descripción
Gobierno Territorial	Indicador de Gestión	0500G032	Cumplimiento De Las Tareas Establecidas En El Plan Operativo Anual	Porcentaje	$Cpo = Poe * 100 / Pop$	Corresponde al porcentaje de cumplimiento de las actividades establecidas en el POA.

Tabla 45 meta del Indicador de gestión

Meta del indicador de gestión								
Cód producto	Nombre del indicador de gestión	Medido a través de	Fórmula	Fuente de verificación	2024	2025	2026	2027
459925	Cumplimiento De Las Tareas Establecidas En El Plan Operativo Anual	Porcentaje	$Cpo = Poe * 100 / Pop$	Reporte trimestral de fallos del Sistema de Información Contravencional Informe mensual del contrato del Sistema de Información Contravencional	100%	100%	100%	100%

% Cumplimiento de las Tareas Establecidas En El Plan Operativo Anual En Un Periodo N. Donde,
Cpo: Cumplimiento de las Tareas Establecidas En El Plan Operativo Anual; Poe: Tareas Establecidas En El Plan Operativo Anual Cumplidas; Pop: Tareas Establecidas

19.3. Fuentes de Financiación

Tabla 46 meta del Indicador de gestión

Programa	4599 Fortalecimiento a la gestión y dirección de la administración pública territorial	
Subprograma	1500 Intersubsectorial Desarrollo Social	
Tipo de entidad	Municipal	
Tipo de Recursos	Propios	
Periodo	Etapa Inversión Fuente/Costo	Total, Proyecto
2024	\$17.474.332.541	\$142.515.059.455
2025	\$40.454.471.809	
2026	\$41.668.105.963	
2027	\$42.918.149.142	

Nota: La meta no es acumulativa.

20. Regionalización de productos y recursos. Caracterización de la población

20.1. Regionalización de la meta de los productos por recursos

Tabla 47 Regionalización del producto

Región	Departamento	Municipio	Distrital	Entidad	Localidad	Por regionalizar
			X			

Tabla 48 Costos de la regionalización

Producto	# Período	Costo Total ²	Costo Regionalizado ³	Meta Total ⁴	Meta Regionalizada ⁵	Personas Beneficiarias ⁶
4599029-Servicio de integración de la oferta pública	2024	\$17.474.332.541	N/A	1	N/A	622.766
	2025	\$40.454.471.809	N/A	1	N/A	1.245.533
	2026	\$41.668.105.963	N/A	1	N/A	1.245.533
	2027	\$42.918.149.142	N/A	1	N/A	1.245.533

20.2. Caracterización de la Población

Tabla 49 Características de la población de acuerdo con el producto propuesto

Clasificación	Detalle	Número de personas	Fuente de información	Política Transversal
Etaria	0 a 5 años Primera infancia	N/A	N/A	N/A
Etaria	6 a 11 años Infancia	N/A	N/A	N/A
Etaria	12 a 17 años Adolescencia	55.763	*Incluye únicamente las personas de 15 a 18 años. DANE: Proyecciones de población desagregadas por localidades 2018-2035 y UPZ 2018-2024	N/A
Etaria	18 a 28 años Juventud	270.032	DANE: Proyecciones de población desagregadas por localidades 2018-2035 y UPZ 2018-2024	N/A

² De acuerdo con la cadena de valor.

³ No puede ser superior al costo total del período.

⁴ De acuerdo con lo señalado en el aparte de indicadores de producto.

⁵ No puede ser superior a la meta total regionalizada.

⁶ El número de beneficiarios no puede ser superior a la población objetivo.

Clasificación	Detalle	Número de personas	Fuente de información	Política Transversal
Etaria	27-59 años Adultez	678.815	DANE: Proyecciones de población desagregadas por localidades 2018-2035 y UPZ 2018-2024	N/A
Etaria	Mayores de 60 años Vejez	240.922	DANE: Proyecciones de población desagregadas por localidades 2018-2035 y UPZ 2018-2024	N/A
Grupos étnicos	Población Negra	73.960	DANE: Demografía y población, proyecciones de población: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion	N/A
Grupos étnicos	Población Afrodescendiente/Afroco lombiana	N/A	N/A	N/A
Grupos étnicos	Población Palenquera de San Basilio	245	DANE: Demografía y población, proyecciones de población: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion	N/A
Grupos étnicos	Población Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina	1.193	DANE: Demografía y población, proyecciones de población: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion	N/A
Grupos étnicos	Población Gitana	600	DANE: Demografía y población, proyecciones de población: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion	N/A
Sexo	Mujer	657.246	Proporción obtenida de acuerdo con los datos del Observatorio de Movilidad y los datos del DANE. DANE: Proyecciones de población desagregadas por localidades 2018-2035 y UPZ 2018-2024	N/A
Sexo	Hombre	588.287	Proporción obtenida de acuerdo con los datos del Observatorio de Movilidad y los datos del DANE. DANE: Proyecciones de población desagregadas por localidades 2018-2035	N/A

Clasificación	Detalle	Número de personas	Fuente de información	Política Transversal
			y UPZ 2018-2024	
Identidad de Género	Identidad masculina	N/A	N/A	N/A
Identidad de Género	Identidad Femenina	N/A	N/A	N/A
Identidad de Género	Identidad Transgénero	N/A	N/A	N/A
Población Vulnerable	Población con discapacidad	7.305	DANE: Proyecciones de población con discapacidad para el año 2020. https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/discapacidad/Perspectivas-desde-sector-discapacidad-al-ordenamiento-territorial-de-la-region.pdf	N/A
Población Vulnerable	Población en fenómeno de habitabilidad de calle	N/A	N/A	N/A
Población Vulnerable	Población víctima del conflicto armado	N/A	N/A	N/A
Población Vulnerable	Familia	N/A	N/A	N/A

Si bien la Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía no presenta productos específicos en las políticas públicas transversales, este proyecto se alinea con las políticas de Modernización de la Gestión Pública (MIPG). Estas políticas se enfocan en el servicio a la ciudadanía, compras y contratación pública, gestión presupuestal, eficiencia del gasto y defensa jurídica.

El objetivo principal es garantizar una administración pública eficiente, transparente y comprometida con el servicio a la ciudadanía. Para ello, se promueve la ética, la legalidad y la rendición de cuentas en todas las acciones gubernamentales.

La implementación de estas políticas no solo contribuye al desarrollo sostenible y al bienestar de la sociedad, sino que también fortalece la confianza en las instituciones públicas. Además, fomenta la participación de la ciudadanía en la construcción de un Estado más justo y equitativo.

21. Focalización en Políticas Transversales

Teniendo en cuenta las condiciones del proyecto, no se tuvo en cuenta este ítem para su formulación.

22. Resumen de la focalización Productos, Recursos y Personas

Teniendo en cuenta las condiciones del proyecto, no se tuvo en cuenta este ítem para su formulación.

23. Otros aspectos

El presente proyecto de inversión desarrolla los Procesos Contravencionales por infracción a las normas de tránsito y las investigaciones por infracción a las normas de transporte público, que inician con la imposición realizada por los agentes de tránsito, pertenecientes a la Subsecretaría de Gestión de la Movilidad, el procedimiento de impugnación, audiencias, etapa probatoria y decisión final se llevan a cabo por la Subdirección de Contravenciones y la Subdirección de Control e Investigaciones al Transporte Público, así como la segunda instancia de los procesos es desarrollada por la Dirección de Investigaciones al Tránsito y Transporte.

Posterior a la decisión final del proceso en el que se declare contraventora a la persona o empresa, el fallo es enviado a la Dirección de Gestión de Cobro para que realice el procedimiento de cobro.

24. Actualizaciones

Tabla 51 Actualizaciones

No.	Fecha	Numeral Actualizado	Cambio realizado	Observaciones

Datos de la responsable del proyecto

Nombre: ANA MARÍA CORREDOR YUNIS
 Área: Dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte
 Cargo: Directora
 Rol: Gerente
 Correo: acorredor@movilidadbogota.gov.co
 Teléfono:
 Firma:



Nombre: ADRIANA RUTH IZA CERTUCHE
 Área: Subsecretaría de Servicios la Ciudadanía
 Cargo: Subsecretaria
 Rol: Ordenadora de Gasto
 Correo: aiza@movilidadbogota.gov.co
 Teléfono:
 Firma:



25. Glosario

<i>Término</i>	<i>Definición</i>
Sexo:	Hace referencia a la “categoría que divide, a partir de nociones biológicas, a los seres humanos en mujer y hombre” ¹⁵ o personas intersexuales.
Orientación sexual	Categoría de análisis que se refiere a la “dirección del deseo erótico y afectivo entre las personas”. Desde la orientación se identifican las personas homosexuales, heterosexuales, bisexuales. Como subcategorías de análisis se encuentra; heterosexual, homosexual (lesbiana y gay) y bisexual.
Identidad de género	La identidad es la construcción cultural que se genera en el marco de las relaciones sociales mediante la que se definen los atributos de los individuos y los colectivos que marcan la diferencia entre lo propio y lo diferente en un proceso permanente de construcción subjetiva, intersubjetiva y socio-cultural. La identidad de género se construye a partir de la identificación que una persona tiene de sí misma como masculina, femenina o transgénero. Los factores culturales, sociales y psicológicos contribuyen al establecimiento de la identidad de género por lo tanto no es una condición de nacimiento.
Grupos poblacionales	
Transcurrir vital - curso de vida:	Comprende las relaciones entre las vidas individuales y los cambios sociales; en donde en primer lugar aparecen los roles que están definidos según la edad y en segundo las respuestas individuales que se producen ante las fuerzas sociales, mediante la comprensión de las vulnerabilidades y oportunidades en las diferentes etapas del desarrollo humano. Una forma de agrupar estas relaciones se le conoce como grupos etarios, cuyo propósito es analizar la situación de las personas en razón a su edad y aspectos relacionados con desarrollo biológico, psicológico, emocional y social. Primera infancia, de 0 a 5 años. Infancia, de 6 a 11 años. Adolescencia, de 12 a 17 años- Juventud, de 14 a 28 años. Adultez, de 27 a 59 años. Vejez, mayores de 60 años.
Grupos étnicos:	Esta categoría busca “analizar las prácticas de exclusión y discriminación que los grupos étnicos han vivido históricamente con el fin de transformarlas en integración e inclusión social, en pro de lograr goce efectivo de sus derechos”. Además, visibilizar e integrar en las acciones del Estado, las particularidades de la cultura, cosmovisión, origen e identidad de los grupos étnicos.
Negro(a)	Persona quien por su identidad se autoreconoce como perteneciente o miembro de poblaciones o comunidades negras ya sea por su cultura y/o rasgos físicos (DANE, 2019, p. 17).
Afrodescendiente/afrocolombiano/a	Persona quien por su identidad es o se autoreconoce como descendiente de antepasados africanos, por su cultura o rasgos físicos (DANE, 2019, p. 17).
Indígena	Persona descendiente de los pueblos originarios de América (amerindia) que tiene conciencia de su identidad y comparte valores, rasgos, usos y costumbres de su cultura, que la diferencian de otros grupos (DANE, 2019, p. 18).
Palenquero(a) de San Basilio:	Persona afrodescendiente que pertenece a la población de San Basilio de Palenque y que tiene características culturales propias en las que se destaca su lengua bantú, mezcla del español y dialectos africanos (DANE, 2019, p. 18).
Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina	Persona quien se autoreconoce por sus características triétnicas distintivas afro-anglocaribeñas, como identidad, valores, lengua, usos y costumbres propias de la población originaria del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (DANE, 2019, p. 18).
Gitano(a) o Rrom	Persona que por su identidad es o se autoreconoce descendiente de las tradiciones de pueblos gitanos llegados al continente americano (DANE, 2019, p. 17). Grupo étnico con una identidad cultural que mantiene su propia forma de organización social, posee su propia lengua y que ha definido históricamente sus instituciones políticas y sociales. Se caracterizan por ser nómadas: no se ubican en lugares específicos (DPS, 2014).
Fenómeno de habitabilidad en calle:	Conforme a la Ley 1641 de 2013, “...hace referencia a las sinergias relacionales entre los habitantes de la calle y la ciudadanía en general; incluye la lectura de factores causales tanto estructurales como individuales”.
Discapacidad:	“Puede entenderse como el resultado de una “relación dinámica de la persona con los entornos políticos, sociales, económicos, ambientales y culturales donde encuentra limitaciones o barreras para su desempeño y participación en las actividades de la vida diaria en estos entornos”
Víctima del conflicto armado:	Se define como “...aquellas personas que individual o colectivamente hayan sufrido un daño por hechos ocurridos a partir del 1 de enero de 1985, como consecuencia de infracciones al Derecho Internacional Humanitario o de violaciones graves y manifiestas a las normas internacionales de Derechos Humanos, ocurridas con ocasión del conflicto armado interno



ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Secretaría
Movilidad

FORMATO FICHA DE FORMULACIÓN PROYECTO DE INVERSIÓN

CÓDIGO
PE01-PR01-F09 ESTÁNDAR

MIPG

VERSIÓN: 1.0

PROCESO: DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG

Familia:

Se comprenden como las “organizaciones sociales, construidas históricamente, constituidas por personas que se reconocen y son reconocidas en la diversidad de sus estructuras, arreglos, formas, relaciones, roles y subjetividades; las cuales están conformadas por grupos de dos o más personas de diferente o del mismo sexo, con hijos o sin ellos, unidas por una relación de parentesco por consanguinidad, afinidad, adopción o por afecto, en las que se establecen vínculos de apoyo emocional, económico, de cuidado o de afecto, que comparten domicilio, residencia o lugar de habitación de manera habitual y son sujetos colectivos de derecho

ENFOQUE POBLACIONAL

El Enfoque Poblacional “...centra la atención en los seres humanos, es un marco de referencia que busca entender las necesidades, características, modos, costumbres de las personas que habitan determinados territorios o espacios de la sociedad. Desde lo operativo se plantea como canales, actuaciones, dispositivos, encaminados a dar respuestas que satisfagan las demandas presentes en las poblaciones que garanticen la vida, el desarrollo, el bienestar y la felicidad de las personas. También es apropiado como una categoría analítica de las dimensiones que atraviesan a las personas en sus diversas maneras de entender y apropiarse el mundo, de vivir, de expresarse e identificarse”.

ENFOQUE DIFERENCIAL

Enfoque diferencial “permite comprender la compleja realidad social y realizar acciones que contribuyan a eliminar todas las formas de discriminación y segregación social, como su nombre lo indica este enfoque reconoce la diferencia como punto de partida para implementar políticas públicas orientadas a la garantía de los derechos de la población en oposición a aquellas que pretenden homogeneizar en función de un modelo de desarrollo imperante”

ENFOQUE POBLACIONAL -DIFERENCIAL

Desde los enfoques poblacional y diferencial “se analizan diferencialmente las necesidades y se definen intervenciones dirigidas a garantizar la igualdad, la equidad, y no discriminación a partir del reconocimiento de la diversidad por etapa de ciclo vital, en razón de dinámicas culturales, políticas, económicas, de género y etnia particulares, vulnerabilidades a causa de condiciones, situaciones o posiciones como la discapacidad, el desplazamiento, y de esta manera, reconocer a Bogotá rural y urbana como un territorio diverso “donde habitan múltiples grupos poblacionales y sectores sociales, que son iguales en derechos al resto de las personas que habitan la ciudad

ENFOQUE DE GÉNERO

El enfoque de género “permite analizar cómo el sistema sexo-género se ha traducido en impactos diferenciales entre ambos sexos mediante roles y conductas que dan lugar a la asignación desigual de los recursos, las oportunidades y el poder, tanto en el ámbito de lo público como de lo privado. Asimismo, permite identificar las situaciones de desventaja que enfrentan las mujeres para acceder al control de bienes y recursos, a la vez que para participar en la toma de decisiones

ENFOQUE DE DERECHOS HUMANOS

El enfoque de derechos humanos, como sustento para la planeación, dirige la atención hacia las poblaciones reconociendo sus diferencias y diversidad y los sectores sociales de protección especial. Contribuye a identificar y satisfacer sus problemáticas, necesidades, intereses y demandas específicas en el territorio. Adicionalmente, busca la garantía de los derechos para el conjunto de la sociedad, su goce efectivo y la eliminación de las condiciones de desigualdad. Su inclusión en los planes de desarrollo de la ciudad es fundamental para materializar sus fines, generar respuestas integrales por parte de la administración y cerrar brechas de desigualdad.

Es una herramienta de análisis que reconoce que los sujetos están atravesados por distintos sistemas de opresión sexo/género; raza/racionalización/racismo; etnicidad; clase; edad; entre otros por lo que se necesita brindar una atención integral, y de protección, promoción y defensa de los derechos teniendo en cuenta la multidimensionalidad de los sujetos de las políticas públicas”.

INTERSECCIO NALIDAD

Considerando que en una misma persona pueden reconocerse dos o más características basadas en su sexo, edad, pertenencia étnica, discapacidad, ubicación urbana o rural, orientación sexual, identidad de género, actividades sexuales pagadas, habitabilidad en calle, afectación por el conflicto armado (personas víctimas y reincorporadas), situación de migración y rol de cuidado, entre otras, se hace necesario el desarrollo de procesos analíticos desde la interseccionalidad a fin de garantizar acciones públicas más efectivas y la eficiencia de la inversión pública.

La interseccionalidad “es una herramienta que aborda cómo una persona podría vivir múltiples discriminaciones y opresiones; ayuda a entender la manera en que conjuntos diferentes de identidades influyen sobre el acceso que se pueda tener a derechos y oportunidades”.

“El concepto de interseccionalidad fue acuñado por la académica afro estadounidense Kimberlé Crenshaw en el contexto del feminismo de la década del 90 en Estados Unidos. Este enfoque nos permite identificar qué sucede cuando se cruzan diferentes categorías, es decir, el modo en que se van generando historias de vida de resistencia a múltiples y simultáneas violencias. Al analizar la situación de las mujeres, concretamente, si cruzamos género con la pertenencia a una determinada raza/etnia, lengua, clase social, generación (si es niña, joven, adulta o adulta mayor), orientación sexual, identidad de género, situación socioeconómica, dónde vive (por ejemplo, en la ciudad o en el campo), si tiene alguna discapacidad, entre otras categorías, a medida que le sumamos estas variables, la complejidad y opresiones de la vida de las mujeres aumenta”

26. Bibliografía

Departamento Nacional de Planeación. (Julio de 2015). Manual Conceptual de la Metodología General Ajustada (MGA). Bogotá D.C., Colombia: Departamento Nacional de Planeación.

Departamento Nacional de Planeación. (enero de 2023). *Departamento Nacional de Planeación Ayudas de la MGA*. Obtenido de https://mgaayuda.dnp.gov.co/Recursos/Documento_conceptual_2023.pdf

Departamento Nacional de Planeación. (2023). *Lineamientos conceptuales que soportan la Metodología General Ajustada para Colombia*. Bogotá D.C.: Departamento Nacional de Planeación.

Departamento Nacional de Planeación. (enero de 2023). *Departamento Nacional de Planeación Ayudas de la MGA*. Obtenido de https://mgaayuda.dnp.gov.co/Recursos/Documento_conceptual_2023.pdf

Secretaría Distrital de Planeación. (2019). Guía de Planes de Desarrollo Distrital y Local. Bogotá D.C.: Secretaría Distrital de Planeación.

Secretaría Distrital de Planeación. (2021). Guía para la formulación de proyectos de inversión con enfoque poblacional-diferencial y de género. Bogotá D.C.: Secretaría Distrital de Planeación.

Secretaría Distrital de Planeación. (2024). Informe de Participación Ciudadana en la Formulación del Plan Distrital de Desarrollo. Bogotá, D.C.: SDP.

27. Normatividad

Ley 152 de 1994. Ley Orgánica del Plan de Desarrollo.

Ley 388 de 1997. Ley de Ordenamiento Territorial.

Ley 1454 de 2011. Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial.

Ley Estatutaria 1757 de 2015. Estatutaria de la participación ciudadana.

Ley Orgánica 2199 de 2022. Ley del Régimen Especial de la Región Metropolitana de Bogotá-Cundinamarca

Ley 2056 de 2020. Ley del Sistema General de Regalías-SGR.

Ley 2294 de 19 mayo de 2023. Ley del Plan Nacional de Desarrollo 2022- 2026 "Colombia Potencia. Mundial De La Vida"

CONPES 3918 de 2018. Establece las metas y estrategias para el cumplimiento de la Agenda 2030 de desarrollo sostenible y sus ODS en Colombia.

Decreto 111 de 1996. Estatuto Orgánico de Presupuesto

Resolución 1450 de 2013. Por medio de la cual se adopta la MGA

Resolución 4788 de 2016. Por la cual se dictan los lineamientos para el registro de la información de Inversión Pública de las entidades territoriales.

Resolución 035 de 2020. Por el cual se dictan los lineamientos para el seguimiento a proyectos de inversión pública.

Resolución 2210 de 2021. Por medio de la cual se adopta e implementa la metodología para incorporar los enfoques poblacional - diferencial y de género en los instrumentos de planeación del Distrito Capital.

Circular 0020-04, octubre 26 de 2022. Lineamientos para la transición y puesta en marcha de la Plataforma Integrada de Inversión Pública.

Circular 0022 – 4 del 18 de diciembre de 2023. Orientaciones para el Cierre Fiscal de la vigencia 2023 e inicio de ejecución de la vigencia 2024 en la Plataforma Integrada de Inversión Pública.