

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

**PROYECTO INVERSIÓN
FORTALECIMIENTO DE LA COMUNICACIÓN Y LA CULTURA PARA LA MOVILIDAD
COMO ELEMENTOS CONSTRUCTIVOS Y PEDAGÓGICOS DEL NUEVO CONTRATO
SOCIAL, EN BOGOTÁ**

CÓDIGO BPIN 2020110010114

**PLAN DE DESARROLLO “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA
BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”**

AÑO DE FORMULACION 2020

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Tabla de contenido

MODULO I – IDENTIFICACIÓN	4
1. Antecedentes y descripción de la situación actual	4
1.1. Participación ciudadana	7
2. Contribución a la Política Pública	8
2.1. Plan Nacional de Desarrollo	9
2.2. Plan de Desarrollo Departamental / Sectorial y/o Plan de Ordenamiento Territorial	9
2.3. Plan Distrital de Desarrollo	9
2.4. Planes Maestros	10
2.5. Objetivos de Desarrollo Sostenible	10
3. Problemática	10
3.1. Identificación de las causas que generan el problema.	11
3.1.1. Causas Directas:	11
3.1.2. Causas Indirectas:	12
3.2. Identificación de efectos generados por el problema	13
3.2.1. Efectos directos	13
3.2.2. Efectos indirectos	14
3.3. Descripción de la situación existente con relación al problema	14
3.3.1. Magnitud actual del problema e indicadores de referencia	15
3.4. Justificación	15
4. Participantes.	19
4.1. Registro o identificación de participantes	19
4.2. Análisis de los participantes	20
5. Población	21
5.1. Identificación de la población afectada	21
5.2. Determinación y caracterización de la población objetivo	21
5.3. Características demográficas de la población objetivo:	24
6. Objetivos.	24
6.1. Objetivo general.	24
6.1.1. Indicador del Objetivo general	24
6.2. Objetivos específicos.	24
6.3. Árbol de Objetivos	25
7. Alternativas.	25
MODULO II – PREPARACIÓN	28
8. Necesidades	28
9. Análisis técnico de alternativa seleccionada	30
9.1. Registro de acciones generales programadas en cada vigencia	32
10. Localización	34
10.1. Factores analizados	34
11. Cadena de Valor	35

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

11.1.	Metas físicas del proyecto (denominadas actividades en MGA)	35
11.2.	Costos de la alternativa de solución (Insumos corresponden exactamente a los de la MGA web):	36
11.3.	Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas_desglose por vigencia.	41
12.	Riesgos	41
13.	Ingreso y beneficios	45
	MÓDULO III – PROGRAMACIÓN	46
14.	Indicadores de producto	46
15.	Indicador de Gestión	47
16.	Esquema financiero	47
16.1.	Clasificación presupuestal	47
16.2.	Flujo financiero.	48
16.3.	Componentes	48
17.	Otros aspectos.	49
18.	Actualizaciones.	49
19.	Datos del responsable del proyecto.	50
20.	Bibliografía	51

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

MODULO I – IDENTIFICACIÓN

1. Antecedentes y descripción de la situación actual

La Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del sector Movilidad y autoridad de tránsito y transporte, presta servicios, planea y formula las políticas del sector, generando condiciones de movilidad acordes con las necesidades de la población de Bogotá D.C. y su área de influencia. Prioriza modos ambientalmente sostenibles y procura por la implementación de un sistema de transporte inteligente e intermodal que promueve la accesibilidad, conectividad, seguridad vial y la integración regional contribuyendo con la equidad.

La gestión pública efectiva hace parte del proceso de fortalecimiento de la información y la comunicación, a través de la implementación del modelo integrado de gestión pública MIPG, garantizando que los ciudadanos puedan acceder a la información pública y de esta manera conocer las acciones adelantadas a nivel institucional, de allí la obligación de las Entidades a divulgar información sin que medie solicitud alguna por parte de la comunidad, por lo anterior, la información debe estar a disposición de los interesados de manera clara, oportuna y en formatos accesibles.

Con el acceso a la información pública, se motiva el cumplimiento del derecho a la libertad de opinión y expresión, previsto en la Constitución Nacional que expone: “*Se garantiza a toda persona la libertad de expresar y difundir su pensamiento y opiniones, la de informar y recibir información veraz e imparcial...*”¹. El derecho a estar informado, faculta a los individuos a generar procesos de participación donde el conocimiento y la comunicación e intercambio de saberes se convierten en herramientas para legitimar la agenda pública de cada gobierno. Con la difusión de la información de manera proactiva, se visibiliza la transparencia y por supuesto, la lucha contra la corrupción que se encuentran enmarcada en el quehacer de la Secretaría.

El papel de la comunicación en estos programas es decisivo por su importancia en los procesos de información y participación ciudadana, educación para el cambio, promoción de una movilidad sostenible y segura, ya que solo con una comunicación clara, oportuna, confiable, transparente y solidaria será posible lograr la apropiación por parte de la población capitalina, en los temas referentes a la movilidad.

Las interacciones con los ciudadanos ofrecen la oportunidad de fortalecer las comunicaciones contrarrestando la posibilidad de que los mensajes, acciones y percepciones sean tergiversados por carencia o debilidad en los contenidos de la información, falta de oportunidad o claridad y/o confiabilidad de ésta.

Los mensajes emitidos a través de los diferentes canales de comunicación, con los que cuenta la Entidad, le permiten construir con la participación de los usuarios del sistema de

¹ Artículo 20, Constitución Política de Colombia.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

movilidad y con sus grupos de interés, conceptos y prácticas alrededor de la cultura ciudadana como parte de lo cotidiano en la ciudad.

La cercanía con el ciudadano que tiene la Secretaría Distrital de Movilidad, a través de su presencia en medios digitales, redes sociales, sitio web, línea telefónica de atención al usuario y la existencia de otros canales, permite el acceso fácil a la información pública, a esto se suma la gestión en comunicación interna y externa que hace la Secretaría Distrital de Movilidad para que sus funcionarios y la ciudad estén informados de los principales programas, proyectos y actividades.

Frente a la percepción de la ciudadanía con relación a los temas de movilidad, las encuestas realizadas permiten medir el pulso y pertinencia de la comunicación generada por la Secretaría Distrital de Movilidad. Estas se vienen adelantando año tras año desde 2009, cuando se aplicó la primera, en esta ocasión sólo el 39% de los encuestados logró entender los mensajes mientras que el 51% no lo hizo. El resultado representó un desafío en el proceso de la comunicación mientras que para el año 2018, los niveles de entendimiento y recordación aumentaron con campañas como *abróchate el casco protege tu vida, el poder del cono, bajémosle al trancón, mírate todos somos peatones*, entre otras.

Ahora bien, en relación con el comportamiento de los ciudadanos, se puede decir que una característica sería el mal uso que hacen de la infraestructura vial, diseñada en el espacio público como una propuesta de seguridad para quienes recorren la capital, a lo anterior, se suma la baja percepción del riesgo que tienen los bogotanos, al no actuar midiendo las consecuencias de las decisiones, reflejadas en acciones que toman frente al tránsito y transporte.

Las consecuencias en el comportamiento ciudadano se ven reflejadas en el número de siniestralidades que, de acuerdo con el diagnóstico del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024: *“La siniestralidad vial además de tener una afectación económica y social en la ciudad es un actor principal en la salud pública y en la congestión de Bogotá, impactando de esta forma la calidad de vida de la ciudadanía. El número de víctimas fatales en la ciudad ha tenido una estacionalidad entre 500 y 600 muertos anuales y más de 18 mil lesionados. Aunado a la tragedia social que enluta a cientos de familias al año en la ciudad, esta problemática tiene un costo anual equivalente al 2,9% del PIB de la ciudad (1 billón de pesos)”*

Así como, la congestión en la vía pública genera demoras en los desplazamientos *“A pesar de tener una tasa de motorización baja en comparación con ciudades similares y de tener un reparto modal positivo en el cual hay una mayor proporción de viajes en transporte público (43%) y a pie (23%), de la falta de conectividad en la red actual, del aumento del parque automotor por el crecimiento económico de la ciudad y las conductas de algunos usuarios en las vías, hacen que persista la congestión”*. El comportamiento de las personas también influye de manera negativa en acciones como es el estacionamiento en zonas no permitidas, realización de maniobras indebidas y riesgosas, el bloqueo de

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

intersecciones, entre otros, actitudes que generan un alto impacto en la movilidad de la ciudad, especialmente en los corredores de mayor tránsito².

Dentro de los factores que inciden en los tiempos de desplazamiento en Bogotá, se encuentra la actitud agresiva en la conducción, con causales como las interacciones bruscas entre los vehículos y el irrespeto del espacio entre los mismos, lo cual hace el flujo vehicular más vulnerable a choques simples e incidentes viales.

La debilidad en las propuestas y metodologías de educación vial tiene dentro de sus características el no reconocimiento del derecho de los otros sobre el uso del espacio público, lo cual puede obedecer al crecimiento rápido de la ciudad y a la pérdida de un sentido de pertenencia de la misma. Otro rasgo, es la baja percepción del riesgo, es decir, que no se actúa midiendo las consecuencias de las decisiones que se deben tomar sobre la movilidad.

El comportamiento de los ciudadanos en el uso de transporte público tiene un efecto directo en la calidad del aprovechamiento que la ciudadanía puede hacer del mismo por lo que, la calidad de la movilidad no depende solo de la infraestructura, control o vehículo, aquí la cultura ciudadana también hace parte de los elementos principales que se requieren para una movilidad armoniosa. Por lo tanto, es necesario difundir las normas y propiciar su acatamiento voluntario como una manera de proteger la vida de todos los actores viales.

De acuerdo con el análisis de la información tanto cualitativo como cuantitativo para la implementación de la política pública de cultura ciudadana, se identificaron una serie de puntos críticos como resistencia a la otredad donde *“El asunto de la desconfianza en la ciudad puede estar relacionada con que sus habitantes mantienen todavía prejuicios y estigmatización sobre el “otro diferente” que llevan a anularlo en sus libertades y derechos”*³. Los resultados de la Encuesta Bienal de Culturas 2017 (EBC) muestra que el 92% de los ciudadanos encuestados tienen una actitud de prevención y desconfianza frente a los otros, lo que puede generar pocos acuerdos en el nivel de la convivencia.

En cuanto a la valoración positiva de la trasgresión de las normas, la dimensión de *“cumplimiento de la norma”*, hace referencia a *“los sistemas de regulación (mutua y del Estado) que generan sanción social y legal en las malas actuaciones, es decir, a la reacción de los individuos y de las autoridades frente a los comportamientos de los ciudadanos y ciudadanas que vulneran las normas de convivencia social”*, en éste componente, entre 69% y 82% de las personas son tolerantes a los malos comportamientos y usos de los espacios públicos; mientras que entre 18% y 24% de las personas reportaron corregir siempre o casi siempre a las personas que dañan el mobiliario público (28%), a las que parquean vehículos en zonas prohibidas (27%), a las que no usan casco en bicicleta o moto (24%) de acuerdo con la Encuesta de Consumo Cultural (ECC 2016). Frente a la baja valoración de lo público y lo colectivo, en promedio

² Diagnóstico Plan de Desarrollo 2020-204

³ Documentos Conpes D.C 10. Política pública de cultura ciudadana 2019-2038

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

los encuestados tardan entre 1 y 2 horas para llegar a su destino, situación ante la cual el 65% se encuentra insatisfecho o muy insatisfecho con el tiempo que tarda en su recorrido.

La falta de interés por parte de los ciudadanos para la promoción de lo público conlleva al irrespeto sistémico de las normas y al desconocimiento de las reglas de juego del nivel colectivo. El desconocimiento y acatamiento de las normas de tránsito ponen en riesgo la vida e integridad de los diferentes actores viales y aumenta la congestión en la ciudad.

La baja comprensión del rol y de la gestión del cambio cultural, así como la debilidad en la definición y desarrollo de estrategias de transformación cultural, han demostrado una necesidad manifiesta de diseñar e implementar metodologías y estrategias dirigidas a promover cambios voluntarios en emociones, actitudes y prácticas en relación con la movilidad y la ciudad.

Con la reorganización de la Secretaría Distrital de Movilidad en 2019, la cultura ciudadana adquirió visibilidad como herramienta fundamental para el cumplimiento de los diferentes objetivos. En éste proceso se concibió como una “**cultura para la movilidad**”, entendida como la explica el decreto 813 de 2017 por el cual se adoptó el *Plan distrital para la seguridad vial 2017-2026*:

“Un sistema de comportamientos, hábitos, actitudes, valores, emociones y normas que son compartidas y legitimadas socialmente porque permiten la convivencia, la solidaridad y el respeto por el/la otro/a, así como el disfrute sostenible de los bienes colectivos y del espacio público que conforman el sistema de movilidad”.

En conclusión, en cultura ciudadana la comunicación es considerada como un “*elemento vinculante fundamental*”⁴, visto como la mejor propuesta basada en intercambio ordenado de argumentos que en sí, deben lograr convencer al otro frente a la importancia de no transgredir la norma y de lograr una mejor convivencia a través de la celebración y cumplimientos de acuerdos. Es decir, la “*cultura ciudadana es un proceso pedagógico que de alguna manera pone a su servicio y da sentido a muchos procesos de comunicación*”⁵.

1.1. Participación ciudadana

La participación de la ciudadanía se hace a través de los comunicados y propuestas que allegan a la Entidad frente a la necesidad de implementar campañas y fortalecer acciones educativas en la vía. Durante el 2019 se recibieron 2.402 solicitudes para fortalecer conocimientos en temas de movilidad y seguridad vial, así como para implementar acciones pedagógicas, con el fin de mejorar los comportamientos en las vías de la capital. Por otra parte, a través de Gestión Social también se da la intervención e intercambio de saberes que se implementan en las localidades, como es la gestión participativa del proyecto donde se busca desarrollar una serie de procedimientos y actividades de análisis social, relacionada con los contextos en los que se plantean los proyectos de la SDM y,

⁴ Mockus, Antanas. “Cultura ciudadana y comunicación”. 2003.

⁵ Ibid.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

por lo tanto, en el que se describen los actores (decisores, ejecutores, destinatarios, beneficiarios o impactados), los intereses, conflictos o dinámicas territoriales relacionada a los proyectos. Bajo este eje se desarrolla la investigación de las relaciones funcionales de la zona directa de implantación, así como de las zonas de influencia primaria y secundaria de los proyectos, lo que supone el desarrollo de la gestión social con sus actores, comunidades, grupos de interés y organizaciones sociales potencialmente involucrados⁶.

Con el propósito de crear un marco de colaboración y responsabilidad social en beneficio de la ciudad, la Administración Distrital promocionó y garantizó escenarios participativos para recoger de la ciudadanía sus aportes en la elaboración del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024: UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI. Se asumió el proceso de planeación participativa como un espacio de carácter deliberativo y consultivo entre la sociedad y la Administración Distrital, que busca concretar iniciativas encaminadas a responder efectivamente frente a la complejidad urbana.

Desde este marco de acción, el Programa: Movilidad segura, sostenible y accesible, contó con la intervención de la ciudadanía, lo que demuestra la importancia que tiene para la ciudadanía la oportunidad de avanzar en el mejoramiento del transporte público, en la calidad del servicio, su accesibilidad y sostenibilidad.

Por último, la entidad realizó la publicación de la ficha de formulación, promocionando su consulta y observaciones, para garantizar la participación de los ciudadanos, 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

Para los proyectos de inversión pública, el fin viene determinado por la asociación del proyecto con el Plan Nacional de Desarrollo. Así mismo, se sugiere la vinculación a los planes de desarrollo departamentales o sectoriales, al Plan de Ordenamiento Territorial y Planes Maestros.

La asociación de los objetivos del proyecto de inversión a la Política Pública y los diferentes planes de desarrollo que la enmarcan se debe realizar en los diferentes niveles de su estructura.

⁶ Oficina de Gestión Social, Secretaría Distrital de Movilidad.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

2.1. Plan Nacional de Desarrollo

Plan Nacional de Desarrollo: Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional.	
Componente	Aportes del proyecto
Estrategias: Fortalecimiento institucional, gobernanza y articulación intersectorial Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida	El Plan Nacional de Desarrollo plantea la implementación de una estrategia de comunicación sobre las condiciones de seguridad vial, así como la ejecución de acciones que mitiguen los incidentes viales, a través de propuestas de pedagogía y educación vial. Otros de los temas que abordará será la promoción de modos alternativos como la bicicleta y andar a pie. De igual manera, menciona los lineamientos frente a la disminución de la congestión vehicular. El proyecto contribuye a la materialización de los siguientes objetivos del Pacto: Objetivo: Mejorar las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte y de los vehículos, y construir una cultura ciudadana de corresponsabilidad y autorregulación para una movilidad segura. Objetivo: Ofrecer alternativas de transporte de pasajeros y carga que minimicen la congestión, siniestralidad contaminación.

2.2. Plan de Desarrollo Departamental / Sectorial y/o Plan de Ordenamiento Territorial

Plan Departamental / Sectorial de Desarrollo y/o Plan de Ordenamiento Territorial: _____	
Componente	Aportes del proyecto
Decreto 190 de 2004 - Plan de Ordenamiento Territorial (POT) Artículo 10. Política de Movilidad Artículo 13. Política sobre recuperación y manejo del espacio público Artículo 19 Sistema de Movilidad Artículo 162. Estructura del Sistema de Movilidad Artículo 163. Objetivos del Sistema de Movilidad Artículo 164. Componentes del Sistema de Movilidad	Dentro de los objetivos del sistema de movilidad, de acuerdo con el Plan de ordenamiento territorial, se encuentran: Disminuir los tiempos de viaje Incrementar la seguridad vial y disminuir los índices de accidentalidad Fortalecer la autorregulación y los sistemas de control y vigilancia del tráfico vehicular. Desde las estrategias de cultura ciudadana y de pedagogía y educación vial, así como con el desarrollo del 100% del sistema de información y comunicación, se contribuirá con el cumplimiento de los objetivos antes mencionados

2.3. Plan Distrital de Desarrollo

Plan Distrital de Desarrollo y/o Plan de Ordenamiento Territorial: UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI 2020 - 2024	
Componente	Metas de Plan de Desarrollo
Propósito 4°. Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad, creatividad y productividad incluyente y sostenible Logro: Mejorar la experiencia de viaje a través de los componentes de tiempo, calidad y costo, con enfoque de género, diferencial, territorial y regional. Programa: Movilidad segura, sostenible y accesible	Definir e implementar dos estrategias de cultura ciudadana para el sistema de movilidad, con enfoque diferencial, de género y territorial, donde una de ellas incluya la prevención, atención y sanción de la violencia contra la mujer en el transporte.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

2.4. Planes Maestros

Plan Maestro: _____		
Componente	Metas de Resultado	Metas de Producto
Este Plan Maestro tiene por objeto concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada, y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la Región Artículo 8 Objetivos. Artículo 66 Formulación Artículo 68 De los proyectos de seguridad vial. Artículo 106 Los procesos de pedagogía	N.A	N.A

2.5. Objetivos de Desarrollo Sostenible

Objetivos de Desarrollo Sostenible 2016 – 2030		
Objetivo	Meta	Aportes del proyecto
ODS Primario: 5. Igualdad de género	Meta ODS Primario: 5.2. Eliminar todas las formas de violencia contra todas las mujeres y las niñas en los ámbitos público y privado, incluidas la trata y la explotación sexual y otros tipos de explotación	El proyecto busca la disminución de los incidentes viales y la promoción de los actos seguros a través de diseño y desarrollo de estrategias de cultura ciudadana para la movilidad, así como de la definición e implementación de estrategias de pedagogía y educación vial. La promoción de cambios culturales permitirá una movilidad segura y sostenible, a través de los comportamientos adecuados en el espacio público, así como la autorregulación, participación, comunicación y la convivencia facilitarán el acceso a un sistema de movilidad con menos conflictos en la vía y una disminución en la congestión vial.

3. Problemática

El problema, de acuerdo con la encuesta bienal de cultura (2017) y siguiendo las estadísticas reflejadas en el diagnóstico del plan de desarrollo 2020 -2024, está dado por los comportamientos de los ciudadanos frente a los modos y medios de transporte como al uso del espacio público, generando con ello siniestralidades, conflictos en la vía y congestión vehicular, haciendo de Bogotá una ciudad con una movilidad compleja, con índices de desplazamientos altos, que afectan progresivamente la calidad del aire, la salud y los comportamientos de los actores viales, así como la mala percepción de los habitantes frente a las temáticas asociadas con la movilidad en la capital.

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Existen actitudes, prácticas y emociones de las personas que habitan, trabajan o recorren Bogotá que restringen la movilidad segura y afectan la convivencia y el respeto por el espacio público. Dichas acciones, se observan en la incapacidad para gestionar una movilidad segura, ya que no se puede conocer lo que piensan o cómo van a reaccionar los sujetos dentro de una vía, factores que pueden poner en riesgo la seguridad de cada uno de los capitalinos, así como el entorno y la convivencia en los lugares recorridos o visitados cotidianamente.

La magnitud de esta problemática, impacta de manera directa a todos los sectores económicos y sociales del territorio, en cuanto a la repercusión de las acciones individuales dentro del funcionamiento de sistema de movilidad, afectando de manera directa los tiempos de respuesta en los servicios, que incluyen desde el desplazamiento de personal, suministros y productos, así como la calidad de vida de los habitantes de la ciudad que deben invertir más tiempo en los recorridos que a diario realizan en la capital.

La ciudad-región necesita definir e implementar acciones conjuntas que promuevan la movilidad segura y sostenible, así como el respeto y la convivencia entre los ciudadanos y la apropiación de estos del espacio público. Con ello, la intervención colectiva frente al cumplimiento de manera voluntaria de las normas podrá efectuarse en los diversos ámbitos, respetando las diferencias poblacionales, culturales y de género.

En conclusión, el problema definido que se abordará con el proyecto de inversión será: Inadecuadas prácticas culturales en el sistema de movilidad de Bogotá, por parte de los actores viales.

3.1. Identificación de las causas que generan el problema.

3.1.1. Causas Directas:

- Deficiencia en la definición de metodologías frente al tema de cultura para la movilidad
- Debilidad en la propuesta argumentativa para lograr acuerdos colectivos
- Inapropiado sistema de información y comunicación frente al contenido de mensajes
- Desarticulación en el desarrollo de las estrategias de Cultura Ciudadana a nivel intra e interinstitucional
- Bajo conocimiento e interiorización de la normativa de tránsito y transporte por parte de los ciudadanos

Dentro de las causas directas, se encuentran las asociadas con los individuos como es el reducido cumplimiento de la normativa, es lo que, se puede definir como la famosa hipótesis del divorcio entre la ley y la cultura que se da por la diferencia entre la regulación jurídica y los hábitos cotidianos, a componente suma, los bajo niveles de control que pueda facilitar la administración a través de los policías de tránsito, así como el estado de la malla vial.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Para que exista todo un engranaje en la disminución de los accidentes de tránsito, también se debe presentar un equilibrio entre el comportamiento ciudadano, el entorno físico (espacio público adecuado que incluye la malla vial) y el control.

Otra de las causas es la deficiencia en la definición de metodologías de cultura para la movilidad, acertadas y con recordación en los ciudadanos, que promuevan en el tiempo los actos seguros y con ello, se conviertan en un hábito para de esta manera lograr la nivelación entre la regulación y las costumbres.

El buen contenido en los mensajes y la facultad argumentativa deben ser visibles en una propuesta asertiva frente a la función de la comunicación, por lo tanto, su ausencia conlleva múltiples debilidades entre las que se encuentra el desacierto en la implementación de los acuerdos colectivos. Aunque la Entidad adelantó acciones encaminadas a mejorar la movilidad en la ciudad, lo cual se refleja en la disminución de muertes fatales entre 2018 y 2019 pero, se dio un leve aumento de la morbilidad, lo que hace aún necesario robustecer la definición de metodología y en el diseño de campañas sostenibles y con recordación en el tiempo. De la misma manera, se puede decir que la debilidad en la propuesta argumentativa genera una limitada comprensión frente a la importancia tanto de la comunicación como de la pedagogía, lo que redundará en una desarticulación de estrategias de cultura ciudadana para la movilidad.

Por lo anterior, para el cambio cultural, es decir, cambiar los comportamientos de los ciudadanos y sus respectivas motivaciones, la Secretaría Distrital de Movilidad y la Administración distrital requieren una forma de hacer y gestionar acciones y estrategias más asertivas, desde una perspectiva interna, donde sea los colaboradores de las distintas entidades, quienes observen y fortalezcan la manera de intervenir, lo que implica *“actuar colectiva mente entre los diferentes sectores de la administración”*.⁷ Lo anterior significa por una parte, reconocer los factores culturales que afectan el sistema de movilidad y por la otra, detectar la transversalidad que genere un mayor impacto, a través de metodologías compartidas.

3.1.2. Causas Indirectas:

- Desconocimiento en temas de seguridad y metodologías de intervención
- Limitada comprensión de la importancia de la comunicación y pedagogía en las transformaciones culturales
- Transmisión de información difusa, errada o inexacta
- Debilidad en la coordinación y comunicación a nivel intra e interinstitucional
- Poco interés en el aprendizaje de los temas normativos

Habría que decir también que, uno de los componentes asociados a las causas del problema es la debilidad del sistema de información y comunicación donde es importante mencionar que, con la consolidación de este propende por una comunicación eficiente efectiva y eficaz en concordancia con la misión y visión de la Entidad, así como con el

⁷ Política pública de Cultura Ciudadana 2019-2038.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Plan de Desarrollo 2020-2024. La Comunicación, información y cultura para la movilidad como ejes transversales tiene componentes estratégicos y fundamentales por cuanto vincula a la Secretaría Distrital de Movilidad con su entorno y facilita la ejecución de sus operaciones internas y externas, brindándole a los usuarios una participación directa en el logro de los objetivos de calidad y oportunidad en el desarrollo de las comunicaciones.

3.2. Identificación de efectos generados por el problema

3.2.1. Efectos directos

- Poca apropiación del espacio público como bien colectivo
- Valoración positiva a la trasgresión de la norma y resistencia al cambio
- Experiencia de viaje negativa
- Bajos niveles de cumplimiento voluntario de la norma
- Baja Percepción del riesgo

Los bogotanos y bogotanas son el reflejo de una cultura, que se caracteriza por ser un crisol de diferentes matices, que también incluye comportamientos negativos. En la actualidad, dentro de las características negativas preponderantes de la cultura para la movilidad, se encuentra el no reconocimiento del derecho de los otros sobre el uso del espacio público, lo cual puede obedecer al crecimiento rápido de la ciudad y a la pérdida de un sentido de pertenencia de la misma.

Otro rasgo, es la baja percepción del riesgo, es decir, que no se actúa midiendo las consecuencias de las decisiones que se toman sobre la movilidad en la vía. Generalmente se considera que los riesgos son menores que las amenazas que representan al circular por la ciudad-región, e incluso se cree que superarlos constituye un reto fácil de sortear, como manejar moto sin los elementos de seguridad o estacionar vehículos en sitios no permitido. A veces, los riesgos no solo son disminuidos, sino que ni siquiera se perciben.

Hay que mencionar, que no se cumplen las normas a partir de su conocimiento y aceptación, en la mayoría de los casos media el temor por la imposición de una sanción. La actitud de los ciudadanos y la trasgresión de las normas tanto de tránsito como de convivencia, dificultan la consecución de una experiencia satisfactoria en el desplazamiento que contiene la congestión vehicular y los problemas de convivencia en la vía.

El no acatamiento voluntario de las normas y la visión positiva del incumplimiento de estas, redundan en los siniestros viales que, de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud -OMS, ocupan uno de los primeros lugares por muertes en el mundo. En Bogotá entre el 2017 y 2019 fallecieron 1.567 ciudadanos.

Los efectos directos generados por el problema son la poca apropiación del espacio público como bien colectivo, la valoración positiva a la trasgresión de la norma y resistencia al cambio, las experiencias negativas en el desplazamiento, los bajos niveles de cumplimiento voluntario de las normas y la baja percepción del riesgo mientras

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

que, los efectos indirectos son la congestión en la movilidad, los Incidentes viales-Siniestralidad Vial y los conflictos en la vía.

Frente al sistema de información y comunicación, el inapropiado seguimiento al contenido de los mensajes puede acarrear falta de credibilidad y confianza de los ciudadanos en las propuestas, proyectos y estrategias ofrecidos por la Entidad y por la Alcaldía Mayor.

3.2.2. Efectos indirectos

- Congestión en la movilidad
- Incidentes viales – Siniestralidad vial
- Conflictos en la vía

Tabla No.1. Identificación del problema- Árbol del problema

Efectos indirectos	Congestión en la movilidad		Incidentes viales – Siniestralidad vial	Conflictos en la vía	
Efectos Directos	Poca apropiación del espacio público como bien colectivo	Valoración positiva a la trasgresión de la norma y resistencia al cambio	Experiencia de viaje negativa	Bajos niveles de cumplimiento voluntario de la norma	Baja Percepción del riesgo
Problema central	Inadecuadas prácticas culturales en el sistema de movilidad de Bogotá, por parte de los actores viales.				
Causas Directas	Deficiencia en la definición de metodologías frente al tema de cultura para la movilidad	Debilidad en la propuesta argumentativa para lograr acuerdos colectivos	Inapropiado sistema de información y comunicación frente al contenido de mensajes	Desarticulación en el desarrollo de las estrategias de Cultura Ciudadana a nivel intra e interinstitucional	Bajo conocimiento e interiorización de la normativa de tránsito y transporte por parte de los ciudadanos
Causas Indirectas	Desconocimiento en temas de seguridad y metodologías de intervención	Limitada comprensión de la importancia de la comunicación y pedagogía en las transformaciones culturales	Transmisión de información difusa, errada o inexacta	Debilidad en la coordinación y comunicación a nivel intra e interinstitucional	Poco interés en el aprendizaje de los temas normativos

Fuente: Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad

3.3. Descripción de la situación existente con relación al problema

La encuesta de cultura ciudadana realizada en Bogotá en el 2018⁸, a 3.630 personas mayores de 14 años y pertenecientes a diferentes estratos sociales, indica frente al componente de la desobediencia de la ley, que el 12% considero estar seguro que no será castigado mientras que para el 9% es lo acostumbrado y el 9% dice que alguien lo

⁸ Encuesta Cultura Ciudadana Bogotá 2018. Corpovisionarios y Cámara de Comercio Bogotá

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

ha hecho y le ha ido bien. Frente a los siniestros viales, para el 2019, el 94 % de los siniestros viales está liderado por los peatones, seguido por los motociclistas y ciclistas.

Al tener en cuenta los diferentes análisis cuantitativos y cualitativos frente al estado de la cultura ciudadana y la siniestralidad en la ciudad, así como los conflictos en la vía y la congestión vehicular, se identificó como un problema la poca armonización existente entre lo reglamentado y la legitimidad de esa reglamentación entre las personas. Lo anterior genera un bajo cumplimiento de la normativa y por ende aumenta las agresiones en la vía y los accidentes de tránsito. Por supuesto, a esto se suma la calidad y el impacto que pueda generar una comunicación e información con contenidos deficientes y poco asertivos. Aunque no se debe desconocer el avance en propuestas pedagógicas y a nivel de divulgación que, han permitido una disminución en accidentes de tránsito entre el 2019 y 2018.

No obstante, la Entidad adelantó acciones direccionadas al mejoramiento de la movilidad en la capital. Por eso, se mencionan tanto en las causas como en los efectos la mejora continua, con el fin de lograr mayores impactos positivos y aportar en la construcción de un “nuevo Contrato Social”.

En definitiva, las acciones que harán parte de la oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad y que fortalecerán las adelantadas por la Secretaría Distrital de Movilidad, están dirigidas al aumento de la percepción del riesgo, así como a la disminución de la siniestralidad, y se enfocan en el fortalecimiento de los hábitos y buenas costumbres de los ciudadanos ante el uso correcto del espacio público, hecho que redundará en la legitimidad de una cultura para la movilidad. Con lo expuesto anteriormente, se buscará que la información y comunicación se articule con las demás dependencias que hacen parte de la Entidad, ya que permite ampliar y profundizar el uso y aprovechamiento de la información para los procesos internos, así como para la interacción con la ciudadanía, por eso, se debe fortalecer, no solo las acciones sino el factor humano.

3.3.1. Magnitud actual del problema e indicadores de referencia

La encuesta de cultura ciudadana realizada en Bogotá en el 2018, a 3.630 personas mayores de 14 años y pertenecientes a diferentes estratos sociales, indica frente al componente de la desobediencia de la ley, que el 12% considero estar seguro que no será castigado mientras que para el 9% es lo acostumbrado y el 9% dice que alguien lo ha hecho y le ha ido bien. Frente a los siniestros viales, para el 2019, el 94 % de los siniestros viales está liderado por los peatones, seguido por los motociclistas y ciclistas.

3.4. Justificación

La comunicación se entiende como *“todo proceso de interacción social por medio de símbolos y sistemas de mensajes, incluyendo todo proceso en el cual la conducta de un*

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

*ser humano actúa como estímulo de la conducta de otro ser humano*⁹ y dadas a las recientes dinámicas de la población, el Estado y el desarrollo de las regiones; la sociedad se ha involucrado con nuevos códigos, nuevas perspectivas y lenguajes conexos que se encargan de ensamblar los complejos comportamientos de la ciudadanía. Frente a estos nuevos códigos, el concepto de las comunicaciones se ha convertido en un elemento fundamental en todos los contextos, tanto político, económico y cultural, como herramienta primordial para la transmisión de los mensajes.

La sociedad en general ha fijado su interés en la palabra “comunicaciones” y en el contexto amplio que esta abarca, los ciudadanos han sufrido una transformación fundamental en la manera como perciben los mensajes.

A nivel organizacional la comunicación juega un papel preponderante, ya que es una herramienta estratégica para la gestión de todas las entidades tanto privadas como públicas, y especialmente las públicas que gracias su naturaleza se centra en los ciudadanos y está dada a los mismos, surgiendo desde su concepción la necesidad de mantener informada a la ciudadanía sobre su gestión.

La Secretaría Distrital de Movilidad como organismo del Sector Central del Distrito, que tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital, ha identificado la necesidad de comunicar sus gestión y las acciones propias de la administración, sus decisiones y medidas de forma clara, oportuna y veraz, a través de un sistema ordenado de suministro y alimentación de información, que le permita llegar a la ciudadanía y a sus públicos objetivos, respondiendo a las necesidades de información que la dinámica de la ciudad requiere en el sector de movilidad.

La información emitida por la SDM, impacta de manera directa en la movilidad de la ciudad, siendo este un factor estratégico para el funcionamiento de la capital de los colombianos, por esto contar con canales, mensajes y mecanismos de comunicación masiva, efectiva y asertiva es fundamental para la ciudad, ya que garantiza que los lineamientos y decisiones tomadas por la administración sean recibidas por los usuarios que conforman el sistema de movilidad desde los diferentes roles, impactando de manera directa el cumplimiento de la normas y lineamientos dados por la administración.

Igualmente como entidad pública y en cumplimiento con la Política de transparencia, integridad y no tolerancia con la corrupción en Bogotá, los lineamientos del Programa de Gobierno en Línea, el Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG), en la Ley 489 de diciembre de 1998, capítulo 8, artículo 32,¹⁰ así como desde la Constitución Nacional, las entidades públicas tienen la obligación de mantener informada a la

⁹ B.F. Lomonosov. El problema de la comunicación en Psicología.

¹⁰ Ley 489 de diciembre de 1998, capítulo 8, artículo 32: “Todas las entidades y organismos de la administración pública tienen el deber de desarrollar su gestión acorde a los principios de democracia participativa y democratización de la gestión pública. Para ello podrán realizar todas las acciones necesarias con el objeto de involucrar a los ciudadanos y organizaciones de la sociedad civil en la formulación, ejecución, control y evaluación de la gestión pública”.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

ciudadanía sobre su gestión, garantizando el acceso a la información de manera oportuna y ordenada, facilitando el control social de la gestión pública.

La administración a través del cumplimiento de MIPG especialmente en la dimensión de información y comunicación, requiere habilitar espacios de acceso a los contenidos de las temáticas de la entidad en especial a los asociados a la movilidad de nuestra ciudad.

En este sentido la necesidad de comunicación a satisfacer con el presente proyecto nace desde la entidad misma, garantizando el adecuado flujo de la información interna, así como de la información externa; para tales fines se requiere contar con canales de comunicación acordes con las capacidades de la entidad y con lo previsto en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información, permitiendo la operación integral de la comunicación en la Secretaría (comunicación interna) y fuera de ella (comunicación externa).

Es importante que tanto la información como los documentos que la soportan (escrito, electrónico, audiovisual, multimedia, entre otros) sean gestionados para facilitar la operación de la entidad, el desarrollo de sus funciones, la seguridad, la protección de datos y garantías de la trazabilidad de la gestión, haciendo posible difundir y transmitir la información con calidad que se genera en toda la entidad, tanto entre dependencias como frente a los grupos de valor.

Contar con servidores públicos bien informados, sobre cómo opera la entidad, desde su integralidad, (tanto de su misionalidad y su entorno) y con ciudadanos bien informados sobre cómo hacer efectivos sus derechos, fomenta la eficiencia, la eficacia, la calidad y la transparencia en la gestión pública, la rendición de cuentas por parte de la administración y el control social ciudadano”.¹¹

De manera que se hace necesario contar con profesionales y técnicos con experiencia y conocimiento, es decir, con las competencias necesarias para el desarrollo de las tareas bajo estándares de calidad, así como con proveedores que ofrezcan servicios y productos acorde con los requisitos establecidos en la norma y con los estipulados por la Secretaría Distrital de Movilidad y con ello, atender la demanda tanto del Sistema de Información y Comunicación como, de la generada por la necesidad de consolidar la cultura para la movilidad en la ciudad.

Hecha esta salvedad, desde el gobierno nacional y distrital en concordancia con los lineamientos de Programa de Gobierno en línea, se ha identificado la necesidad de trabajar bajo la premisa de un gobierno abierto: Transparente, participativo y colaborativo, garantizando el acceso a la información y habilitando los canales de comunicación e interacción de manera eficiente, a través de los principios de usabilidad y accesibilidad de la información.

La administración escucha e identifica de manera permanente las necesidades de los ciudadanos y grupos de interés, no solo desde los diferentes mecanismos de participación

¹¹ DAFP, Manual de Implementación Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG), 2018.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

ciudadana, sino también, desde los canales de comunicación que requiere habilitar la Secretaría y mediante los cuales garantiza la interacción con las partes interesadas, permitiéndole a la entidad realizar procesos de retroalimentación que facilitan el mejoramiento continuo en todos sus procesos.

Contar con mecanismos y herramientas necesarias y óptimas de comunicación no solo permitirá comunicar apropiadamente, sino que también visibilizará la gestión de la Secretaría, facilitando el conocimiento y cumplimiento de las normas a su cargo, siendo este el punto donde la información y los mensajes emitidos y por emitir cobran su mayor valor en el marco del impacto y la apropiación de los mismos.

Un ciudadano informado y consiente del impacto de sus acciones en el entorno, será un ciudadano más responsable y cumplidor de las normas, pero para ello requiere llevar la comunicación al siguiente nivel, en el que la información se transmite por medio de un proceso efectivo en donde no solo el mensaje llega a los usuarios sino que éste lo interioriza, garantizando la apropiación de la información y generando un conocimiento vivencial del mensaje emitido, incorporándola en el individuo como parte de la sociedad y del sistema de movilidad de la ciudad.

En este sentido y mediante el decreto 672 del 22 de noviembre de 2018, la SDM implementó el rediseño institucional, adoptando una nueva estructura organizacional y funcional en la que crea la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad, que adicional a las funciones que ya tenía como Oficina de Comunicaciones, de encargarse de divulgar y promocionar la imagen institucional de la entidad y sus contenidos, asume el rol de promover y fortalecer una cultura ciudadana segura, respetuosa de las normas de tránsito y consciente de la protección propia y de todos los actores viales.

Lo anterior, en concordancia con la afirmación *“la cultura ciudadana puede manifestarse a través de actos de comunicación que busca la transformación de la comunicación misma”*,¹² siendo la comunicación un mecanismo eficaz de divulgación y de sensibilización de los ciudadanos, posibilitando *“la gestión de las transformaciones culturales por parte de todas las entidades distritales”*¹³

En Bogotá el concepto de Cultura Ciudadana aparece por primera vez en 1995 como columna vertebral del Plan de Desarrollo Económico Social y de Obras Públicas para Santa Fe de Bogotá, D.C., 1995 - 1998 - “Formar Ciudad”, adoptado mediante el decreto distrital 295 de 1995, concepto que se ha mantenido y evolucionado con el pasar de cada administración, convirtiéndose año tras año en un pilar más sólido y estructurado para la convivencia y el desarrollo de la capital.

Crear estrategias de comunicación y pedagogía que apunte a generar un tejido social alrededor de los temas de movilidad en la ciudad región, la formación y la educación vial promovida por la entidad, implica acciones educativas, iniciales y permanentes, con el

¹² Mockus, Antanas. “Cultura ciudadana y comunicación”. 2003.

¹³ Documentos Conpes D.C 10. Política pública de cultura ciudadana 2019-2038.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

objetivo de favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos.

Las anteriores necesidades también están enmarcadas en el diagnóstico del Plan de Desarrollo distrital (2020-2024) en el que se manifiesta la obligación fundamental de “realizar estrategias de educación vial y el fomento a la movilidad inteligente”. En este documento hacen referencia a los esfuerzos realizados sobre la cultura de la movilidad, señalando que quizás sea la Secretaría Distrital de Movilidad una de las entidades que más reconozca el impacto del componente cultural en la gestión de la movilidad.

Aunque la SDM, como se refleja en el diagnóstico presentado anteriormente, ha avanzado en la consolidación de un posicionamiento que da respuestas a las dinámicas que se generan entre los diferentes actores de la movilidad y sus grupos de interés, aún requiere seguir sumando esfuerzo e implementando acciones coordinadas y alineadas en cumplimiento a los lineamientos y metas establecidas en el Plan Distrital de Movilidad.

La ciudad presenta constantemente nuevos desafíos, que se plasman, entre otros, en el Plan Distrital de Desarrollo, donde se enfatizan las necesidades de mejorar las capacidades de la entidad y del sector, facilitando la incorporación de diferentes públicos, ya sea como usuarios o como generadores de acciones, actitudes y prácticas en la manera de vivir la movilidad en la ciudad.

Retos que deberá afrontar la entidad a través de acciones de comunicación, socialización, divulgación y pedagogía articulada, que faciliten la apropiación del conocimiento y las normas del sector movilidad, para que estas aporten a la construcción de una cultura ciudadana resiliente, que contribuya con las metas y los objetivos de la Secretaría y de la administración y que impacten de manera positiva en la calidad de vida de los bogotanos.

El proyecto de inversión “FORTALECER LA COMUNICACIÓN Y LA CULTURA PARA LA MOVILIDAD COMO ELEMENTOS CONSTRUCTIVOS Y PEDAGÓGICOS DEL NUEVO CONTRATO SOCIAL” es importante para la SDM, ya que podrá generar y ofrecer estrategias integrales en seguridad vial, comunicación interna, comunicación externa, transparencia y acceso a la información misional de cara a los ciudadanos, que incluyen los factores mencionados en el diagnóstico, y está articulado con el Plan Maestro de Movilidad (PMM), el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), el Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV) y el Plan Distrital de Desarrollo (PDD).

4. Participantes.

4.1. Registro o identificación de participantes

La identificación de los mismos se encuentra relacionada en la siguiente tabla

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

ACTOR	ROL (Cooperante, Oponente, Beneficiado, Perjudicado)	INTERÉS EN LA SOLUCIÓN	CONTRIBUCIÓN
Alcaldía Mayor Diferentes Sectores de la Administración	Cooperante	Mejorar las actitudes, prácticas y manera de sentir y vivir la movilidad en la ciudad región entre los ciudadanos y partes interesadas.	Creación e implementación de acciones y herramientas de manera articulada y enfocadas a mejorar las actitudes, prácticas y manera de sentir y vivir la movilidad en la ciudad región.
Ciudadano - Actores viales en Bogotá	Beneficiado	Mejorar la manera de sentir y vivir la movilidad en la ciudad.	Cambiar actitudes y prácticas negativas entre los actores viales.
Entes de Control y políticos	Cooperante/ oponentes	Mejora continua en el desarrollo de las acciones y en el manejo de los recursos financieros	Seguimiento oportuno al cumplimiento de las metas y objetivos, así como, con lo dispuesto en la normativa y en los requisitos institucionales.
Medios de Comunicación	Cooperante/ oponentes	Mejorar los procesos de información de los contenidos dirigidos a la ciudadanía en general.	La información debe circular de manera oportuna y pertinente para con ello disminuir la divulgación de datos erróneos.
Ciudadanos - Oponente	Oponente	Mejorar las actitudes, prácticas y manera de sentir y vivir la movilidad en la ciudad región.	Transmisión y empoderamiento de las buenas prácticas y actitudes entre los actores viales.

4.2. Análisis de los participantes

Los participantes en el presente proyecto de inversión están agrupados en varios tipos de actores, el primero, perteneciente a la Secretaría Distrital de Movilidad, actuando como cabeza de sector movilidad y como entidad que tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital. En este tipo, también se podrían incluir las entidades que hacen parte de la administración distrital y que deben trabajar al unísono para lograr el cumplimiento del Plan Distrital de Bogotá.

Al segundo tipo pertenecen los actores viales y la ciudadanía en general, quienes asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse de un lugar a otro, entendiendo que en la seguridad vial interviene el ser humano como actor de tránsito en su rol de: peatón, pasajero, ciclista, motociclista o conductor.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

En el tercer tipo, se destacan los medios de comunicación y los entes de control que pueden estar dentro del grupo de cooperantes, pero pueden estar en alguna ocasión, en desacuerdo con las acciones adelantadas por la Secretaría de Movilidad.

Y, por último, los ciudadanos oponentes: entendiéndose este como todo ciudadano o actor social activo que cuestiona y manifiesta su opinión contraria sobre las iniciativas adelantadas por la administración, en relación con la temática del proyecto.

5. Población

5.1. Identificación de la población afectada

Las acciones y estrategias planteadas en el proyecto están dirigidas a todos los ciudadanos y el rol que desempeñan en el espacio público de la ciudad, el cual hace parte del sistema de movilidad. Son las personas, quienes dan vida a la circulación de la capital y es así como cada decisión tomada por los individuos frente a la movilidad se hace desde la norma, la cultura y la moral. Tanto el derecho a la vida como el derecho a la circulación se encuentran descritos en la Constitución política colombiana, por supuesto, donde prevalece como derecho fundamental, el derecho a la vida.

Población afectada	Cantidad (número)	Fuente (solo fuentes oficiales)
Personas	7.743.955	Censo DANE 2018

Por lo anterior y en aras de reducir los incidentes viales, con el proyecto se busca impactar a los diferentes actores, al tener en cuenta que la movilidad en Bogotá es cambiante a nivel del comportamiento, es decir, en algún momento se modifican los roles, como, por ejemplo, se puede pasar del rol de conductor al rol de peatón o a la inversa. No obstante, y al tener en cuenta la alternativa seleccionada, las estrategias diseñadas e implementadas se abordará desde una perspectiva diferencial, territorial y de inclusión.

5.2. Determinación y caracterización de la población objetivo

Ahora bien, las siniestralidades viales se presentan en todos los grupos etarios, pero son los jóvenes entre 15 y 29 años quienes presentan mayor mortalidad a nivel mundial, de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud.¹⁴ La Agencia de Seguridad Vial, expone que en el primer semestre del 2019, de los fallecidos por accidentes de tránsito en el país, en el primer lugar se encontraban personas entre los 20 y 50 años mientras que Medicina Legal indica que en el 2019, la mayoría de víctimas tenían entre los 20 y 29 años, lo que ubica a los jóvenes en mayor riesgo. Aunque el número de accidentes de tránsito con muerto en Bogotá está por debajo del Valle de Cauca y Antioquia, esto cambia frente al número de heridos, donde la ciudad ocupa el primer puesto.

¹⁴ Organización Mundial de la Salud. 10 datos sobre la seguridad vial en el mundo- 2017.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Frente a la inclusión y de acuerdo con estadísticas, la Secretaría Distrital de Movilidad informó en enero de 2019 que, “... los hombres realizan 1.65 viajes en promedio día y las mujeres 1.55, es decir 6% menos. 6 de cada 10 mujeres de la capital utiliza como principal medio de desplazamiento el transporte público. Así mismo el 23% de los viajes en bicicleta son realizados por mujeres”¹⁵, de ahí que una de las actividades este dirigida al aumento de la participación de las mujeres los viajes en bicicleta. Siguiendo con el diagnóstico frente al género, se encuentra que “Las principales causas establecidas para que menos mujeres empleen el transporte público tienen que ver con factores como inseguridad en los espacios públicos y temor a acoso sexual. Sólo cuatro de cada 10 mujeres expresan satisfacción con su principal modo de transporte. De estas, aproximadamente nueve mujeres se sienten inseguras en el espacio público y un 35% de mujeres manifestaron no emplear el Transmilenio por temor a la violencia sexual”¹⁶.

La población vulnerable como niño y adulto mayor, aunque no presenta un dato elevado frente a las cifras de los siniestros viales, por sus condiciones físicas y psicológicas están expuestos a los accidentes de tránsito. De acuerdo con la OMS, los niños corren riesgos de sufrir traumatismos en accidentes de tránsito por diversos motivos. “Los niños pequeños están limitados por su desarrollo físico, cognitivo y social, y por ello son más vulnerables a los accidentes de tránsito que los adultos. Debido a su pequeña estatura puede ser difícil para ellos ver el tránsito a su alrededor, y para los conductores y otras personas ver a los niños Además, si sufren un accidente de tránsito, sus cabezas más blandas los hacen más susceptibles de sufrir traumatismos craneales graves que los adultos”.¹⁷ Así mismo, sucede con los adultos mayores ya que “La fragilidad de su organismo para resistir un trauma, la pérdida de reflejos derivados de su deterioro natural, y las consecuencias fatales de un incidente o lesión en edades más adultas puede llevarlos fácilmente a la muerte; diferente a lo que sucede en poblaciones más jóvenes, que tienen procesos más rápidos de recuperación. Las habilidades, capacidad funcional, memoria y aprendizaje pueden verse afectadas con los años”¹⁸. Para el 2018, según el Instituto de Medicina Legal, en Colombia 5.279 personas mayores de 60 años fueron víctimas de un accidente de tránsito. El 56,3% eran peatones.

En el mismo orden de ideas, la población afectada, en atención a la definición de actores viales, en una primera instancia son los peatones, seguidos por motociclistas y ciclistas. De acuerdo con datos propios, en el año 2018, el 95% de las víctimas fatales fueron usuarios vulnerables. Los peatones, con una participación del 47.7% frente al total de muertes en tránsito, fue la población más afectada, seguida por los usuarios de la motocicleta (conductor y pasajero) con el 34.8% y por el usuario de la bicicleta con el 12.5%. Para el 2019, los peatones siguieron en primer lugar, con el 46.94 % de participación en siniestros viales, seguido por la motocicleta (27.22%) y por el usuario de la bicicleta (13.41%).

¹⁵ Secretaría de Movilidad. <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/Noticia/>

¹⁶ Ibid

¹⁷ Organización Mundial de la Salud. ¿Por qué hay tantos niños afectados por accidentes de tránsito? 2015-

¹⁸ Cardona, A. “Mortalidad por accidentes de tránsito en el adulto mayor en Colombia”. Revista de Salud Pública. 2017

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

En cuanto al desplazamiento, en Bogotá circulan aproximadamente dos millones cuatrocientos mil vehículos, el 50 % son automóviles, el 20% motocicletas y el 14%, camionetas. Por cada 3 habitantes hay un vehículo automotor. Así mismo, la encuesta de movilidad de Bogotá 2019 indica que el 24.7% del modo más utilizado para transitar es “a pie”, seguido por Transmilenio (16.4%) y automóvil (14.9%). El modo de transporte está vinculado a la zona en donde viven y trabajan las personas, así como a su nivel de ingresos. Lo que conlleva a que los mayores desplazamientos en tiempo sea para los estratos 1,2 y 3, quienes habitan principalmente en la periferia de la ciudad, donde hay menor cantidad de concentración de empleo y lugares de estudio.¹⁹

Con respecto al enfoque de género, el diagnóstico del Plan Distrital de Desarrollo 2020-2024 asegura que en los modos de transporte se evidencia una diferencia entre hombres y mujeres en el uso de los mismos. El 75,7% de los viajes en modos activos lo realizan los hombres, lo anterior se puede presentar debido a la evaluación que cada uno hace para tomar la decisión, como puede ser el tiempo de viaje, el costo y la seguridad vial y personal, así como la comodidad. *“Esto significa que, si se ofrecieran condiciones seguras (tanto en seguridad vial como personal), y las mujeres tuvieran alternativas para arreglarse luego de sus recorridos, los usuarios de bicicleta podrían crecer sustancialmente”.*²⁰

En definitiva, la población con la cual la Secretaría Distrital de Movilidad se comunica es la de la ciudad de Bogotá, cuya composición numérica para el año 2020 es de 7'743.955. La localización del proyecto es Distrital por lo que la zona afectada por la comunicación y la cultura ciudadana será el Distrito Capital (20 localidades).

Para la comunicación, los grupos objetivos son los grupos de interés de la Secretaría Distrital de Movilidad en los niveles externo e interno, así: a) grupos de interés del nivel externo: colectivos de usuarios asociados a la movilidad, asociaciones gremiales, empresarios, autoridades, entes de control, ciudadanía organizada, habitantes de Bogotá; y b) directivos, funcionarios de planta global, empleados temporales y contratistas, así como pares y otras entidades del Distrito. De igual manera, los grupos objetivos están constituidos por las personas que desempeñan roles similares en la vía: peatones, ciclistas, motociclistas, pasajeros y conductores.

Sin embargo, frente a Cultura Ciudadana, uno de los aspectos más críticos de la ciudad es la seguridad vial de los peatones, motociclistas y ciclistas en las vías de la ciudad con el 94% de los fallecidos por los siniestros viales, por lo que, ante siniestros viales, la población objetivo principalmente será la vulnerable en las vías.

Por último, la población y las zonas afectadas, incluyendo los grupos a quienes va dirigida la información y la comunicación son dependientes de los contenidos, las estrategias de educación vial y cultura para la movilidad, los mensajes, medios y objetivos de comunicación de las campañas, boletines, reuniones, mesas de trabajo y del Plan de

¹⁹ Diagnóstico Plan de Desarrollo 2020-2024.

²⁰ Ibid.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Comunicaciones que desarrolle la Secretaría Distrital de Movilidad para cada periodo anual.

Con el proyecto se busca llegar a la mayor cantidad de población, por lo tanto, los datos descritos en la siguiente tabla son generales.

5.3. Características demográficas de la población objetivo:

Clasificación	Detalle	Cantidad	Fuente
Total, de la población	Bogotá	7.743.955	DANE
	Región	1.466.090	DANE
Etaria (edad)	0 a 15 años	1,466.810	DANE
	15 a 19 años	550.879	DANE
	20 a 59 años	4.668.057	DANE
	Mayo de 60 años	1.058.209	DANE
Género	Masculino	3.707.838	DANE
	Femenino	4.036.117	DANE

Fuente: proyecciones poblacionales del DANE para el 2019

6. Objetivos.

6.1. Objetivo general.

Propiciar transformaciones culturales entre los diferentes actores viales que intervienen en la movilidad del distrito capital.

6.1.1. Indicador del Objetivo general

Indicador	Unidad de medida	Meta	Tipo de fuente	Fuente de verificación
Definir e implementar dos estrategias de cultura ciudadana para el sistema de movilidad, con enfoque diferencial, de género y territorial	Número	2	Documento oficial	Plan de Desarrollo 2020-2024 "UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI" Plan de Acción Institucional de la Secretaría Distrital de Movilidad

6.2. Objetivos específicos.

- Definir metodologías de alto impacto para promover una cultura ciudadana para la movilidad.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

- Fortalecer la propuesta argumentativa para lograr acuerdos colectivos entre los diferentes actores viales.
- Establecer un sistema óptimo de información y comunicación frente a los contenidos de los mensajes y el impacto que puedan generar en la ciudadanía.
- Definir y desarrollar, de manera articulada a nivel intra e interinstitucional, estrategias de cultura ciudadana para la movilidad.
- Aumentar el conocimiento y apropiación de la normativa de tránsito y transporte, a través de los diferentes canales y estrategias de comunicación, pedagogía y educación vial.

6.3. Árbol de Objetivos

Tabla 3. Árbol de Objetivos.

Impacto general	Disminuir la congestión en la movilidad		Minimizar Incidentes viales – Siniestralidad vial	Reducir los conflictos en la vía	
Impactos (Efectos Directos)	Aumentar la apropiación del espacio público como bien colectivo	Fortalecer los acuerdos colectivos frente a la convivencia y la transformación del conflicto en la vía	Aumentar los niveles de cumplimiento voluntario de las normas	Reducir la experiencia de viaje negativa	Aumentar la percepción del riesgo
Objetivo General	Propiciar transformaciones culturales entre los diferentes actores viales que intervienen en la movilidad del distrito capital.				
Objetivos estratégicos (Causas Directas)	Definir metodologías de alto impacto para promover una cultura ciudadana para la movilidad.	Fortalecer la propuesta argumentativa para lograr acuerdos colectivos entre los diferentes actores viales	Establecer un sistema óptimo de información y comunicación frente al contenido de mensajes y el impacto que puedan generar en la ciudadanía	Definir y desarrollar, de manera articulada a nivel intra e interinstitucional, estrategias de cultura ciudadana para la movilidad	Aumentar el conocimiento y la apropiación de la normativa de tránsito y transporte

Fuente: Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad-SDM

7. Alternativas.

De acuerdo con lo descrito en los antecedentes del proyecto, así como en la definición de la problemática y objetivos, a continuación, se exponen o identifican dos posibles alternativas:

Definición e implementación de estrategias de cultura ciudadana para el sistema de movilidad.

Conectar a la Entidad, al Distrito y a todos los bogotanos con el propósito de generar una movilidad segura, sostenible y visibilizar el cumplimiento voluntario de las normas, a

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

través de experiencias y aprendizajes que activen valores y conductas apropiadas, fortalece la acción colectiva y la gobernanza en la ciudad.

La Secretaría Distrital de Movilidad, a través de la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad, define unas estrategias y lineamientos para el diseño, establecimiento, ejecución, seguimiento y evaluación de resultados de políticas, planes, programas y proyectos en materia de cultura ciudadana relacionada con la movilidad, como son:

La Comunicación, información y ejecución de acciones educativas:

Comunicación intensificada a nivel interno y externo, así como en las redes sociales. La Comunicación pública tiene como fin último la interacción entre los ciudadanos y la administración distrital, donde los argumentos en los contenidos juegan un papel primordial frente a la construcción del nuevo contrato social, lineamiento liderado por la Alcaldía Mayor de Bogotá. Dentro de este componente, se incluye el acceso a la información pública.

Diseño e implementación de campañas como mecanismo para coadyuvar en las transformaciones culturales. Con las campañas se pretende aumentar la percepción del riesgo, mejorar la experiencia en el desplazamiento, apropiación de espacio público y disminución de la morbilidad y mortalidad en los accidentes de tránsito.

Tabla 4. Temas fundamentales en el desarrollo de las campañas

Eje estructurador	Temas
Cultura para la Movilidad transversal	-Promoción de actos seguros, corresponsabilidad, autorregulación y solidaridad en movilidad, así como la apropiación del espacio público. -Promoción pedagógica para la movilidad. -Componente Social: Plan Institucional de Participación.
Movilidad alternativa, segura y sostenible	-Posicionamiento de la Seguridad Vial en la planeación, adecuación y construcción de la infraestructura vial y del transporte en la ciudad, incluyendo la política de disminución en la siniestralidad. -Fortalecimiento en el control y vigilancia en las vías. Velocidad y factores de riesgo, puntos de calidad/ciudadanos ejemplares. -Control de distractores en la conducción, riesgos viales para adultos mayores/ población vulnerable. -Comparendos, usuarios no motorizados, embriaguez. -Promoción de modos alternativos de transporte
Movilidad competitiva	-Red de corredores públicos. Red de transporte público complementario. Transporte de Carga y Logística. -Intercambiador modal. Vigilancia de operación del tránsito mediante herramientas tecnológicas. -Mecanismos de control y vigilancia
Movilidad equitativa e incluyente	-Acceso modos de transporte. Promoción datos abiertos en el sector movilidad. Anti evasión SITP. Personas en condición de discapacidad. Movilidad reducida. Mujeres con modos de transporte alternativos
Movilidad ecoeficiente/sostenible	-Movilidad compartida. Reducción de emisiones. Medidas de gestión de demanda. Sistema Inteligente de estacionamiento. Movilidad eléctrica. Conducción ecoeficiente. Modos de transporte no motorizados

Fuente: Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Promoción pedagógica para la movilidad/ Educación Vial: Las acciones pedagógicas en seguridad vial se desarrollan en el marco del Decreto 672 de 2018, ley 1503 de 2011, Decreto 813 de 2017 y en la política frente a la disminución de los accidentes de tránsito, así como, a las establecidas en el plan distrital de desarrollo 2020-2024, con el objetivo de favorecer y garantizar la participación integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas y valores individuales y colectivos.

La articulación de estrategias de cultura ciudadana a nivel intra e interinstitucional:

Las acciones que se adelantarán como respuesta a la transformación de hábitos y costumbres no sólo requieren de un abanico de posibilidades a nivel de comunicación y pedagogía, sino que además demanda las propuestas orientadas al fortalecimiento de una convivencia y respeto por el entorno, con la participación y de los elementos físicos, técnicos y de control que permitan dar cumplimiento a la normativa frente al uso adecuado del espacio público.

Esto conlleva a tener en cuenta en el diseño y puesta en marcha de proyectos de cultura para la movilidad, las condiciones de seguridad vial, medidas de mitigación/ estudios de tránsito, sistema inteligente de transporte: semaforización y señalización, gestión del tránsito, control del tránsito, entre otros. Tareas lideradas por las dependencias de carácter operativo y técnico.

La cultura para la movilidad hace referencia al respeto y convivencia de todos los actores viales que, de una u otra forma utilizan las vías públicas y, para promover comportamientos seguros, se deben coordinar proyectos de transformación cultural con la participación e inclusión de los elementos de control y de componente técnico tanto al interior de la Entidad como a nivel interinstitucional e intersectorial.

Diseño e implementación de una red distrital de comunicación para una movilidad segura y sostenible.

Una red transversal a las diferentes entidades del sector, articulada con los lineamientos en comunicación brindada por la Alcaldía Mayor, es la única posibilidad de generar y difundir al ciudadano información de calidad, de manera oportuna, eficiente y transparente sobre el sector de movilidad que incentive una comunicación asertiva. En este sentido, el enfoque estratégico de la red permitirá generar acciones organizadas, sectoriales y masivas de comunicación institucional, con condiciones de calidad establecidas por diferentes procedimientos, y atendiendo de manera centralizada (con el liderazgo de la Secretaría Distrital de Movilidad) a las necesidades de la ciudadanía.

Una Red Distrital de Comunicación consolidada y organizada es la alternativa óptima para el posicionamiento de la gestión en movilidad de la administración distrital, en concordancia con la política de comunicación del sector. Estará enfocada en generar las cuatro condiciones básicas de la comunicación de cara al ciudadano: visibilidad,

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

interacción, control social y participación. La Red permitirá, no solamente construir imaginarios positivos que impacten la percepción en torno a la gestión del sector, sino reconstruir aquellos negativos creados por información difusa, errada o inexacta.

Ahora bien, los criterios para evaluar cuál es la mejor alternativa, están dados por los requisitos frente al cumplimiento de los objetivos, como son:

- Cumplimiento de los requisitos y soportes que respaldan la información registrada en el proyecto.
- Operatividad.
- Viabilidad frente a las políticas gubernamentales.
- Impacto ambiental.
- Construcción de tejido social.

El Rango de calificación a tener en cuenta, es: igualmente preferido (1), moderadamente preferido (3), fuertemente preferido (5), muy fuertemente preferido (7) y extremadamente preferido (9).

Tabla 5. Evaluación de los criterios

Evaluación	Criterio 1	Criterio 2	Criterio 3	Criterio 4	Criterio 5	Total
Alternativa 1	9	9	9	9	9	45
Alternativa 2	7	9	7	5	7	35

Fuente: Oficina de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad-SDM

La alternativa seleccionada genera el mayor beneficio en cumplimiento de la situación deseada que está encaminada a propiciar las transformaciones y culturales y para ello, se definirán e implementarán estrategias de cultura ciudadana para el sistema de movilidad, con enfoque diferencial, de género y territorial.

MODULO II – PREPARACIÓN

8. Necesidades

Estudio de necesidades

Las necesidades que se atenderán serán las asociadas con los hábitos y costumbres de los ciudadanos frente al sistema de movilidad y al espacio público. Las acciones definidas en el proyecto propiciarán un cambio en el comportamiento ciudadano que debe redundar en la disminución de la congestión vehicular, en los incidentes viales y en el aumento de las experiencias positivas de viaje.

Para el desarrollo de este ítem, se tuvo en cuenta:

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Bien o servicio:

- Bien o servicio

Estrategias de Cultura Ciudadana

- Descripción del bien o servicio

Para el sistema de movilidad con enfoque diferencial, de género y territorial.

- Medido a través de:

Número de estrategias

- Oferta y demanda.

Año	Oferta	Demanda	Déficit
2020	0	2	-2
2021	0.5	2	-1.5
2022	0.5	2	-1.5
2023	1	2	-1
2024	2	2	0

- Bien o servicio

Plan de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad

- Descripción del bien o servicio

Sistema de información y comunicación óptimo

- Medido a través de:

Porcentaje de cumplimiento

Año	Oferta	Demanda	Déficit
2020	10%	100%	-90%
2021	30%	100%	-70 %
2022	60%	100%	-40%
2023	90 %	100%	-10 %
2024	100%	100%	0

- Bien o servicio

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Estrategias de pedagogía y educación vial

- Descripción del bien o servicio

Para con ello, establecer un sistema óptimo de información y comunicación permanente con los medios de comunicación, servidores y ciudadanía en general

- Medido a través de:

Número de estrategias

Año	Oferta	Demanda	Déficit
2020	0	4	- 4
2021	2	4	-2
2022	1	4	-3
2023	1	4	-3
2024	4	4	0

9. Análisis técnico de alternativa seleccionada

El papel de la comunicación en los programas y proyectos distritales es decisivo por su importancia en el fortalecimiento de los contenidos frente a la pedagogía y educación vial, así como en la promoción de una movilidad sostenible y segura. Solo con una comunicación clara, oportuna, confiable, transparente y solidaria será posible lograr la apropiación por parte de la población capitalina, de los temas referentes a la movilidad. Las interacciones con los ciudadanos ofrecen la oportunidad para mejorar las comunicaciones y de esta manera, contrarrestar la posibilidad de que los mensajes, acciones y percepciones sean tergiversados por carencia de información, falta de oportunidad, claridad o confiabilidad de la misma.

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), tiene como tarea garantizar la estabilidad y el mejoramiento de la comunicación con los ciudadanos, en un marco de construcción conjunta con sus funcionarios, la comunidad, los líderes de opinión y los usuarios del sistema de movilidad. Esta estabilidad también debe propender por una regulación de las relaciones entre la sociedad, sus realidades y la administración distrital.

Ahora bien, los ciudadanos, de acuerdo con sus comportamientos son el reflejo de la cultura, que se basa en los hábitos y costumbres cotidianas, por lo tanto, la cultura se caracteriza por la inclusión de principios y valores, pero también, por los comportamientos negativos. Es así como se deben implementar acciones que permitan transformaciones culturales y que estén asociadas a los componentes de comunicación, pedagogía y educación vial, así como a la óptima definición de metodologías y propuestas argumentativas, todo ello diseñado e implementado en el marco de una política incluyente, accesible, complementaria con otros entes y servicios, y por lo cual requiere un modelo de gestión administrativa de la ciudad que, facilite la búsqueda de escenarios

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

de encuentro con la comunidad, a propósito de las garantías que deben darse para vincular a los actores viales (se resaltan como los más vulnerables peatones y ciclistas) en la propuesta de soluciones de las diferentes problemáticas sectoriales y locales.

Para dar cumplimiento con lo dispuesto en la propuesta de una movilidad segura y sostenible, que proteja la estructura de una cultura ciudadana entre el 2020 y 2024, es importante, no solo formar e informar sobre el comportamiento que se debe tener en la vía, sino también promover procesos de participación y organización a través de los acuerdos colectivos, fomentando el desarrollo humano de la ciudad, de tal manera que las acciones a corto, mediano y largo plazo, mejoren la experiencia en el desplazamiento, reduzcan la congestión vehicular, aumenten la percepción del riesgo y disminuyan los incidentes viales., empoderando así a los ciudadanos para generar procesos de responsabilidad, solidaridad, tolerancia y autorregulación en su movilidad.

Los recursos para el cumplimiento del proyecto son los que se obtienen de diferentes fuentes de inversión.

Para la implementación de la alternativa seleccionada, durante el periodo comprendido entre el 2020-2024 y para lo cual, en un primer momento se tendrá en cuenta el lineamiento técnico en materia de seguridad vial frente a Cultura para la Movilidad, entregado por la Oficina de Seguridad Vial²¹ en cumplimiento del Decreto 672 de 2018, se realizarán actividades que van desde el diagnóstico hasta la evaluación, utilizando una metodología participativa, es decir, con la presencia de los diferentes actores viales y servidores de las diferentes entidades públicas. Por lo anterior, se desarrollarán las siguientes etapas en cuanto a la definición y desarrollo de la acción de cultura ciudadana como es el diagnóstico, diseño, intervención y evaluación.

En el diagnóstico se tendrá en cuenta la necesidad manifiesta que se debe abordar y a partir de ello, consolidar la suficiente información para entender el problema y así establecer unas hipótesis frente a las posibles soluciones mientras que, para el **diseño**, las hipótesis planteadas en el diagnóstico deben ser sometidas a pruebas empíricas en las que la ciudadanía valide su eficacia, para lo que son necesarios procesos de evaluación en la implementación de las acciones. *“Es el proceso de demostrar empíricamente que un equipo descubrió verdades valiosas sobre el presente del emprendimiento y prospectos futuros de negocio (Ries, 2011, p. 38)”²²*. Aunque es un método pensado inicialmente para el emprendimiento y la innovación en el contexto empresarial, se ha aplicado en innovación social y cambio cultural. Se debe demostrar empíricamente que las hipótesis de cambio funcionan en la población a intervenir a través de la utilización de un método en el que se recibe retroalimentación de la ciudadanía.

Una vez finalizada la etapa del diseño que debe incluir las acciones a efectuarse, se inicia la intervención donde se evidencia la coordinación tanto del componente social/ participación como del componente técnico y de control, con la puesta en marcha de una

²¹ Lineamiento técnico en materia de seguridad vial para cultura ciudadana. V.1.0. -SDM

²² Ibid.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

prueba piloto, con el fin de revelar debilidades en la propuesta tanto argumentativa como operativa. Llevar a cabo una acción piloto no solamente permite obtener información cualitativa para mejorar la acción, sino que además, siempre que el pilotaje incluya la prueba de los instrumentos de evaluación, expondrá si este se articula adecuadamente con la acción. La acción piloto también sirve para redondear la gestión del riesgo en la implementación definitiva de la acción. Adicional al pilotaje, se definirá un protocolo cuyas acciones descritas para la transformación cultural, se ejecutarán en cumplimiento de un cronograma.

En cuanto a la evaluación, dependiendo de las preguntas que se quieran resolver sobre los alcances de la intervención o dependiendo del presupuesto, se podrán plantear evaluaciones de procesos, de resultados o de impacto. Las evaluaciones son usadas para responder a preguntas específicas con respecto al diseño, la implementación y los resultados.

En los aspectos sociales, se tendrá en cuenta el enfoque diferencial, social y de territorio, beneficiando a la población vulnerable y concentrando acciones en los puntos donde se presente el mayor número de incidentes viales como también, en el origen- destino de los viajes. Con la puesta en marcha de las estrategias de cultura ciudadana, se quiere beneficiar al entorno ciudadano con el adelanto de actividades en pro de la movilidad sostenible. Dentro de la definición, implementación y evaluación de las estrategias de cultura ciudadana para la movilidad, se encuentran inmersas las siguientes acciones:

9.1. Registro de acciones generales programadas en cada vigencia

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

ACCION	2020	2021	2022	2023	2024
Diseñar y evaluar una metodología de alto impacto	Evaluar las metodologías empleadas en la actualidad en relación con cultura ciudadana para la movilidad.	Ajustar o diseñar metodologías de intervención	Monitoreo y ajuste	Monitoreo y ajuste	Evaluación general de la metodología.
Establecer un sistema óptimo de información y comunicación frente al contenido de mensajes y el impacto que puedan generar en la ciudadanía	Definir, implementar y evaluar el Plan de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad.	Actualizar, implementar y evaluar el Plan de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad	Actualizar, implementar y evaluar el Plan de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad	Actualizar, implementar y evaluar el Plan de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad	Actualizar, implementar y evaluar el Plan de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad
Fortalecer la propuesta argumentativa para lograr acuerdos colectivos entre los diferentes actores viales, a través del diseño, implementación y evaluación de campañas	Evaluación de las acciones adelantadas por la SDM, en la última administración	Idear, formular e implementar contenidos para generar las transformaciones culturales en temas de movilidad, a través de campañas y acciones en vía Monitorear y hacer seguimiento	Idear, formular e implementar contenidos para generar las transformaciones culturales en temas de movilidad, a través de campañas y acciones en vía Monitorear y hacer seguimiento	Idear, formular e implementar contenidos para generar las transformaciones culturales en temas de movilidad, a través de campañas y acciones en vía Monitorear y hacer seguimiento	Idear, formular e implementar contenidos para generar las transformaciones culturales en temas de movilidad, a través de campañas y acciones en vía Monitorear y hacer seguimiento
Coordinar estrategias de cultura ciudadana para la movilidad a nivel intra e interinstitucional	Programar mesas de trabajo para el abordaje de los temas de interés frente a la transformación cultural	Definición e implementación de una estrategia de cultura ciudadana		Definición e implementación de una estrategia de cultura ciudadana	
Diseñar, implementar y evaluar estrategias de educación y pedagogía vial.	Evaluar metodologías que se desarrollaron en la SDM en el periodo 2016 al 2020.	Diseño, ejecución y evaluación de estrategias de intervención	Diseño, ejecución y evaluación de estrategias de intervención	Diseño, ejecución y evaluación de estrategias de intervención	Diseño, ejecución y evaluación de estrategias de intervención

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

El proyecto de inversión será complementado por los proyectos de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte ya que, en esta Entidad se encuentra la Dirección de Cultura Ciudadana, órgano encargado de dar lineamientos frente a la política pública de Cultura Ciudadana. La alternativa seleccionada contempla la articulación intrainstitucional e interinstitucional, por lo que se realizarán coordinaciones con otras dependencias e instituciones para buscar la complementariedad en las acciones.

10. Localización

El proyecto se implementará en el distrito capital, con especial atención en los puntos críticos por incidentes viales y en puntos de origen-destino de los viajes. Llegará a cada uno de los habitantes de Bogotá y los grupos de interés de la Secretaría Distrital de Movilidad para generar mejor calidad de vida, con la prevalencia del interés general sobre el interés particular. Aunque en un entorno global, como el de hoy, el ámbito Distrital trasciende hacia lo regional, lo nacional y lo internacional, es relevante el intercambio de experiencias, la transferencia de conocimientos y los aprendizajes mutuos entre el Distrito y su entorno.

LOCALIZACIÓN DE LA ALTERNATIVA					
REGIÓN	DEPARTAMENTO	MUNICIPIO	CENTRO POBLADO	RESGUARDO	
BOGOTÁ DC	BOGOTÁ DC	BOGOTÁ DC			

10.1. Factores analizados

Fortalecimiento de la comunicación y la cultura para la movilidad como elementos constructivos y pedagógicos del nuevo contrato social.

FACTORES QUE INCIDEN EN LA LOCALIZACIÓN	Seleccione con una X
Aspectos administrativos y políticos	x
Cercanía de fuentes de abastecimiento	
Disponibilidad de servicios públicos (Agua, energía y otros)	
Estructura impositiva y legal	x
Impacto para la equidad de género	x
Orden público	
Topografía	
Cercanía a la población objetivo	
Comunicaciones	x
Costo y disponibilidad de terrenos	
Disponibilidad de costo y mano de obra	
Factores ambientales	
Medios y costos de transporte	
Otros	x

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

11. Cadena de Valor

Causa Directa	Objetivo Específico	Producto (Se toma del catálogo de productos - MGA)	Cantidad de Producto	Meta Proyecto de Inversión (un producto puede tener una o más metas)	Presupuesto meta proyecto de inversión total PDD
Deficiencia en la definición de metodologías frente al tema de cultura para la movilidad	Definir metodologías de alto impacto para promover una cultura ciudadana para la movilidad.	Documentos metodológicos	1	1. Diseñar y evaluar el 100% de una metodología de alto impacto frente a cultura ciudadana para la movilidad	\$ 1.480.969.009
Debilidad en la propuesta argumentativa para lograr acuerdos colectivos	Fortalecer la propuesta argumentativa para lograr acuerdos colectivos entre los diferentes actores viales.	Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse	4	2. Implementar el 100% de las Estrategias de cultura ciudadana definidas para el sistema de movilidad con enfoque diferencial, de género y territorial.	\$ 7.339.083.598
Inapropiado sistema de información y comunicación frente al contenido de mensajes	Establecer un sistema óptimo de información y comunicación frente a los contenidos de los mensajes y el impacto que puedan generar en la ciudadanía.	Documentos de planeación	1	3. Implementar y evaluar el 100% de las campañas de cultura para la movilidad diseñadas,	\$ 7.406.752.448
Desarticulación en el desarrollo de las estrategias de Cultura Ciudadana a nivel intra e interinstitucional	Definir y desarrollar, de manera articulada a nivel intra e interinstitucional, estrategias de cultura ciudadana para la movilidad.	Servicio de educación informal en seguridad vial	1	4. Ejecutar y evaluar el 100% de las estrategias de pedagogía y educación vial diseñadas	\$ 4.811.716.382
Bajo conocimiento e interiorización de la normativa de tránsito y transporte por parte de los ciudadanos	Aumentar el conocimiento y apropiación de la normativa de tránsito y transporte, a través de los diferentes canales y estrategias de comunicación, pedagogía y educación vial.	Servicio de promoción y difusión para la seguridad de transporte	1	5. Desarrollar el 100% del plan estratégico de comunicaciones y cultura para la movilidad.	\$ 8.273.712.306

11.1. Metas físicas del proyecto (denominadas actividades en MGA)

A partir de los objetivos específicos, se establecieron las siguientes metas:

Proceso- acción	Magnitud	Unidad de Medida	Descripción	Indicador
Diseñar y evaluar el	100	porcentaje	una metodología de alto impacto frente a cultura ciudadana para la movilidad	Porcentaje de cumplimiento Metodología diseñada y evaluada
Definir e implementar el	100	porcentaje	de las estrategias de cultura para la movilidad con enfoque diferencial, de género y territorial.	Porcentaje de cumplimiento de las Estrategias diseñadas e implementadas

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Desarrollar y evaluar el	100	porcentaje	De las campañas de cultura para la movilidad	Porcentaje de cumplimiento de las campañas desarrolladas y evaluadas
Desarrollar y evaluar el	100	porcentaje	De las estrategias de pedagogía y educación vial para minimizar los incidentes viales y promover los actos seguros	Porcentaje de cumplimiento de las estrategias de pedagogía y educación vial
Implementar el	100	porcentaje	Del plan estratégico de comunicaciones y cultura para la movilidad	Porcentaje del cumplimiento del plan estratégico de comunicaciones y cultura para la movilidad

Fuente: Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura la Movilidad- SDM

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

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN						
(Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)						
Meta proyecto de inversión: 1. Diseñar y evaluar el 100% de una metodología de alto impacto frente a cultura ciudadana para la movilidad						
Insumo	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ 48.013.120	\$ 334.131.889	\$ 207.476.000	\$ 616.373.000	\$ 96.241.000	\$ 1.302.235.009
Mano de obra no calificada	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Materiales	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios domiciliarios	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Terrenos	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Edificios	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Maquinaria y Equipo	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Mantenimiento maquinaria y equipo	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transporte	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios de venta y de distribución	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios de alojamiento comidas y bebidas	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios financieros y conexos	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios de leasing	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios inmobiliarios	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG					
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO					
	Formato formulación de proyectos					
	Código: PE01-PR01-F09				Versión: 3.0	

Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios para la comunidad, sociales y personales			\$ -	\$ -	\$ 178.734.000	\$ 178.734.000
Gastos imprevistos			\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Total Meta Proyecto de Inversión por año	\$ 48.013.120	\$ 334.131.889	\$ 207.476.000	\$ 616.373.000	\$ 274.975.000	\$ 1.480.969.009

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN						
(Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)						
Meta proyecto de inversión: 2. Implementar el 100% de las Estrategias de cultura ciudadana definidas para el sistema de movilidad con enfoque diferencial, de género y territorial.						
Insumo	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ -	\$ 77.820.000	\$ 96.192.000	\$ -	\$ 605.656.000	\$ 779.668.000
Mano de obra no calificada	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Materiales	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios domiciliarios	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Terrenos	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Edificios	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Maquinaria y Equipo	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Mantenimiento maquinaria y equipo	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transporte	\$ 160.208.442	\$ 234.960.121	\$ 372.384.744	\$ 398.452.000	\$ -	\$ 1.166.005.307
Servicios de venta y de distribución	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios de alojamiento comidas y bebidas	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios financieros y conexos	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios de leasing	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios inmobiliarios	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG					
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO					
	Formato formulación de proyectos					
	Código: PE01-PR01-F09				Versión: 3.0	

Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	\$ -	\$ 875.000.000	\$ 2.004.118.291	\$ 1.389.500.000	\$ -	\$ 4.268.618.291
Servicios para la comunidad, sociales y personales			\$ -	\$ -	\$ 1.124.792.000	\$ 1.124.792.000
Gastos imprevistos			\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Total Meta Proyecto de Inversión por año	\$ 160.208.442	\$ 1.187.780.121	\$ 2.472.695.035	\$ 1.787.952.000	\$ 1.730.448.000	\$ 7.339.083.598

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN						
(Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)						
Meta proyecto de inversión: 3. Implementar y evaluar el 100% de las campañas de cultura para la movilidad diseñadas						
Insumo	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ 263.091.790	\$ 880.060.000	\$ 792.623.000	\$ 901.864.000	\$ 766.404.000	\$ 3.604.042.790
Mano de obra no calificada	\$ 95.622.200		\$ -	\$ -	\$ -	\$ 95.622.200
Materiales	\$ 1.529.316.202		\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1.529.316.202
Servicios domiciliarios	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Terrenos	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Edificios	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Maquinaria y Equipo	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Mantenimiento maquinaria y equipo	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transporte	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios de venta y de distribución	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios de alojamiento comidas y bebidas	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios financieros y conexos	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios de leasing	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios inmobiliarios	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	\$ -	\$ 300.000.000	\$ 397.200.000	\$ -	\$ -	\$ 697.200.000

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG					
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO					
	Formato formulación de proyectos					
	Código: PE01-PR01-F09				Versión: 3.0	

Servicios para la comunidad, sociales y personales		\$ 15.428.000	\$ 15.972.256	\$ 16.021.000	\$ 1.423.323.000	\$ 1.470.744.256
Gastos imprevistos	\$ 9.827.000		\$ -	\$ -	\$ -	\$ 9.827.000
Total Meta Proyecto de Inversión por año	\$ 1.897.857.192	\$ 1.195.488.000	\$ 1.205.795.256	\$ 917.885.000	\$ 2.189.727.000	\$ 7.406.752.448

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN						
(Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)						
Meta proyecto de inversión: 4. Ejecutar y evaluar el 100% de las estrategias de pedagogía y educación vial diseñadas						
Insumo	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ 460.359.682	\$ 1.127.312.000	\$ 1.119.531.500	\$ 1.243.880.000	\$ 285.922.000	\$ 4.237.005.182
Mano de obra no calificada	\$ 43.713.200		\$ -	\$ -	\$ -	\$ 43.713.200
Materiales	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios domiciliarios	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Terrenos	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Edificios	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Maquinaria y Equipo	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Mantenimiento maquinaria y equipo	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transporte	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios de venta y de distribución	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios de alojamiento comidas y bebidas	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios financieros y conexos	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios de leasing	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios inmobiliarios	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios prestados a las empresas y servicios de	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG					
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO					
	Formato formulación de proyectos					
	Código: PE01-PR01-F09				Versión: 3.0	

producción						
Servicios para la comunidad, sociales y personales	\$ -		\$ -	\$ -	\$ 530.998.000	\$ 530.998.000
Gastos imprevistos	\$ -		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Total Meta Proyecto de Inversión por año	\$ 504.072.882	\$ 1.127.312.000	\$ 1.119.531.500	\$ 1.243.880.000	\$ 816.920.000	\$ 4.811.716.382

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN						
(Crear los cuadros que sean necesarios conforme al número de metas)						
Meta proyecto de inversión: 5. Desarrollar el 100% del plan estratégico de comunicaciones y cultura para la movilidad.						
Insumo	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ 368.214.162	\$ 1.315.041.120	\$ 1.596.912.000	\$ 1.650.140.000	\$ 260.108.000	\$ 5.190.415.282
Mano de obra no calificada	\$ 23.751.800	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 23.751.800
Materiales	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios domiciliarios	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Terrenos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Edificios	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Maquinaria y Equipo	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Mantenimiento maquinaria y equipo	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transporte	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios de venta y de distribución	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios de alojamiento comidas y bebidas	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios financieros y conexos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios de leasing	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios inmobiliarios	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG					
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO					
	Formato formulación de proyectos					
	Código: PE01-PR01-F09				Versión: 3.0	

Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	\$ -	\$ 148.469.224	\$ 64.640.000	\$ 2.362.309.000	\$ -	\$ 2.575.418.224
Servicios para la comunidad, sociales y personales	\$	\$	\$ -	\$ 1.070.000	\$ 483.057.000	\$ 484.127.000
Gastos imprevistos			\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Total Meta Proyecto de Inversión por año	\$ 391.965.962	\$ 1.463.510.344	\$ 1.661.552.000	\$ 4.013.519.000	\$ 743.165.000	\$ 8.273.712.306

11.3. Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas_desglose por vigencia.

Las metas de proyecto de inversión se encuentran anudadas a los planes de acción (actividades y tareas), que se formulan anualmente, lo cual determina el avance de las metas del proyecto y se tiene en cuenta las inversiones programadas.

12. Riesgos

El riesgo está asociado con el objetivo estratégico “Fomentar la cultura ciudadana y el respeto entre todos los usuarios de todas las formas de transporte, protegiendo en especial los actores vulnerables y los modos”, siendo el evento potencial *“la formulación e implementación de estrategias, incluyendo la de cursos pedagógicos, que no fomenten la cultura ciudadana para la movilidad y el respeto entre los usuarios de todas las formas de transporte, en particular, las que no conduzcan a la protección tanto de los actores vulnerables como de los modos activos del transporte”*.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Identificación De Riesgo En Objetivo General

Nivel de Clasificación	Nombre del objetivo/ producuo/ actividad	Descripción del Riesgo	Tipo de riesgo	Probabilidad	Impacto	Efecto	Medida de mitigación
OBJ. GENERAL	Propiciar transformaciones culturales entre los diferentes actores viales que intervienen en la movilidad del distrito capital.	La formulación e implementación de estrategias sin tener en cuenta el enfoque poblacional, de género y territorial y, que no fomenten las transformaciones culturales en el sistema de movilidad.	Operacionales	Posible	Mayor	Incremento en los incidentes viales y aumento en la congestión vehicular y en el tiempo del desplazamiento, así como en los conflictos en la vía pública	Monitoreo y seguimiento a las acciones adelantadas en la definición e implementación de las estrategias
		No contar con los recursos financieros para la ejecución del proyecto.	Financieros	Raro	Moderado	Incumplimiento con lo establecido en la reglamentación y normatividad	El aseguramiento de los recursos, por parte de la Alta Dirección.
		Falta de apoyo o cambio de estrategias de la alta dirección durante el desarrollo del proyecto (liderazgo).	Administrativo	Raro	Moderado	Aumento de costos y desgaste de los recursos tanto financieros como operativos y humanos.	Desarrollar y hacer seguimiento a una estrategia de comunicación que comprometa a la alta dirección.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Identificación De Riesgo En Productos

Nivel de Clasificación	Nombre del objetivo/ producto/ actividad	Descripción del Riesgo	Tipo de riesgo	Probabilidad	Impacto	Efecto	Medida de mitigación
Producto	Documentos metodológicos de cultura ciudadana para la movilidad	Definición de metodologías que no estén acorde con las necesidades de los ciudadanos/ actores viales	Operacionales	Raro	Moderado	Bajo nivel de apropiación de las acciones por parte de los actores viales	Promover la participación ciudadana en la definición y evaluación de las metodología de intervención
	Sistema de información y comunicación activo	Transmisión de información difusa, errada o inexacta	Operacionales	Raro	Moderado	Desinformación en los temas de impacto frente al sistema de movilidad, que pueden generar en conflictos en la vía pública e incidentes viales	Seguimiento y monitoreo de contenidos antes y después de las publicaciones a través de los diferentes canales con los que cuenta la Entidad
	Mensajes y contenidos con argumentos que generan acuerdos colectivos entre los actores viales	Debilidad en la propuesta argumentativa para lograr acuerdos colectivos entre los actores viales	Operacionales	Posible	Mayor	Aumento en el incumplimiento de las normas de tránsito y de convivencia en la vía pública	Participación de las diferentes partes interesadas en la definición de los argumentos con los que se abordarán los acuerdo colectivos frente a cultura ciudadana para la Movilidad
	Coordinación intra e interinstitucional	Desarticulación en el desarrollo de las estrategias de cultura ciudadana a nivel intra e interinstitucional	Operacionales	Posible	Mayor	Estrategias de bajo impacto que no incidan en la transformación cultural	Desarrollar mesas de trabajo con los diferentes sectores e instituciones que tienen incidencia en el sistema de movilidad
	Procesos de educación y pedagogía vial activos	Bajo impacto de las acciones educativas y pedagógicas implementadas entre los actores viales	Operacionales	Posible	Mayor	Aumento de siniestros viales y conflictos en la vía	Monitoreo permanente de las acciones educativas

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Identificación De Riesgo En Actividades

Nivel de Clasificación	Nombre del objetivo/ producto / actividad	Descripción del Riesgo	Tipo de riesgo	Probalidad	Impacto	Efecto	Medida de mitigación
A c t i v i d a d e s	Diseñar y evaluar el 100% de una metodología de alto impacto frente a cultura ciudadana para la movilidad	Uso de metodologías de bajo impacto entre los ciudadanos	Operacionales	Raro	Moderado	Poca legitimidad entre los ciudadanos de la propuesta realizada por la Entidad	Fortalecer los canales de comunicación y participación ciudadana para la definición de metodologías
	Implementar el 100% del plan estratégico de comunicaciones y cultura para la movilidad	No cumplir con el 100% de las actividades programadas en el plan estratégico de comunicación y cultura para la movilidad.	Operacionales	Raro	Moderado	Ciudadanos y partes interesadas desinformadas frente al sistema de movilidad	Establecer previamente medidas de seguimiento y control de las actividades propuestas en el proyecto
	Desarrollar y evaluar el 100% de las campañas de cultura para la movilidad diseñadas	No obtener cambios positivos en el comportamiento de los ciudadanos	Operacionales	Posible	mayor	Disminución en la percepción de riesgo y aumento en la congestión vehicular y tiempo de desplazamientos de los ciudadanos	Realizar grupos focales para contar con la apreciación de los ciudadanos desde la definición de los argumentos hasta la puesta en marcha de la campaña.
	Implementar el 100% de las Estrategias de cultura ciudadana definidas para el sistema de movilidad con enfoque diferencial, de género y territorial	Resistencia de los ciudadanos a los cambios en sus comportamientos frente al sistema de movilidad	Operacionales	Posible	Mayor	Inadecuadas prácticas culturales en el sistema de movilidad de Bogotá, por parte de los actores viales	Seguimiento y Monitoreo de las acciones adelantadas en cada uno de los componentes de las estrategias de cultura ciudadana para la movilidad
	Desarrollar y evaluar el 100% de las estrategias de pedagogía y educación vial	Diseñar y ejecución de estrategias que no promueva la pedagogía y educación vial.	Operacionales	Posible	mayor	No acatamiento voluntario de las normas de tránsito	Establecer previamente medidas de seguimiento y control de las actividades propuestas en el proyecto

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

13. Ingreso y beneficios

a) Identificación de los ingresos y beneficios

Una fatalidad en siniestro vial le cuesta a la ciudad \$ 928.712.065 pesos (la Secretaría Distrital de Movilidad genera los costos de siniestralidad con muertos y lesionados a partir de los datos de los datos de la metodología Universidad de los Andes-BID (2008)²³ y generando proyecciones a partir de indicadores de inflación del Distrito, suministrados por el Departamento Administrativo de Estadística (DANE).

b) Valoración de los beneficios

- **Beneficio**

Ahorro en los costos frente a los siniestros viales

- **Descripción del bien o servicio**

Definición e implementación de estrategias de cultura ciudadana para el sistema de movilidad con enfoque diferencial, de género y territorial

- **Medido a través de:**

Número de reducción de víctimas fatales en siniestros viales
--

Cuantificación: MGA calcula internamente el VPN, lo que se traduce en que el valor del beneficio cuantificado debe ser mayor que el presupuesto asignado al proyecto de inversión.

Periodo	Muerte por año	Cantidad vidas salvados	Valor unitario ahorro	Valor Total ahorro
2020	454	51	928.712.065	47.364.315.315
2021	437	17	928.712.065	15.788.105.105
2022	421	16	928.712.065	14.859.393.040
2023	404	17	928.712.065	15.788.105.105
Total		101		\$93.799.918.565

Nota aclaratoria: Esta proyección cuantificada de los beneficios corresponde al ahorro en la ciudad en costos por siniestros viales por la cantidad de muertes que se pueden evitar al anualmente gracias a la definición e implementación de estrategias de cultura ciudadana para el sistema de movilidad con enfoque diferencial, de género y territorial.

²³ Universidad de los Andes. Desarrollo de Metodología de Valoración del Costo Económico de la Accidentalidad Vial en Colombia y Cálculo para el periodo 2008-2010.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL	
	BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

MÓDULO III – PROGRAMACIÓN

14. Indicadores de producto

Objetivo	Metas proyecto de inversión	Sector	Cód producto	Nombre del producto	Indicador de producto	Unidad de medida	Es acumulativo
Definir metodologías de alto impacto para promover una cultura ciudadana para la movilidad.	Diseñar y evaluar el 100% de una metodología de alto impacto frente a cultura ciudadana para la movilidad	24-Transporte	2409029	Documentos metodológicos	Documentos metodológicos realizados	Número de documentos	No
Fortalecer la propuesta argumentativa para lograr acuerdos colectivos entre los diferentes actores viales.	Implementar el 100% de las Estrategias de cultura ciudadana definidas para el sistema de movilidad con enfoque diferencial, de género y territorial.	24-Transporte	2409002	Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse	Campañas realizadas	Número de campañas	No
Establecer un sistema óptimo de información y comunicación frente a los contenidos de los mensajes y el impacto que puedan generar en la ciudadanía.	Implementar y evaluar el 100% de las campañas de cultura para la movilidad diseñadas.	24-Transporte	2409014	Documentos de planeación	Documentos de planeación realizados	Número de documentos	No
Definir y desarrollar, de manera articulada a nivel intra e interinstitucional, estrategias de cultura ciudadana para la movilidad.	Ejecutar y evaluar el 100% de las estrategias de pedagogía y educación vial diseñadas	24-Transporte	2409022	Servicio de educación informal en seguridad vial	Personas beneficiadas de estrategias de educación informal	Número de personas	No
Aumentar el conocimiento y apropiación de la normativa de tránsito y transporte, a través de los diferentes canales y estrategias de comunicación, pedagogía y educación vial	Desarrollar el 100% del plan estratégico de comunicaciones y cultura para la movilidad	24-Transporte	2409009	Servicio de promoción y difusión para la seguridad de transporte	Estrategias implementadas	Número de estrategias	No

Anualización del indicador de producto	Meta del indicador del producto					
Nombre del producto	2020	2021	2022	2023	2024	Total cuatrienio
Documentos metodológicos	0,05	0,3	0,3	0,3	0,05	1,0
Servicio de sensibilización a usuarios de los sistemas de transporte, en relación con la seguridad al desplazarse	0	1	1	1	1	4,0
Documentos de planeación	0,05	0,3	0,3	0,3	0,05	1,0
Servicio de educación informal en seguridad vial	0,05	0,3	0,3	0,3	0,05	1,0
Servicio de promoción y difusión para la seguridad de transporte	0,05	0,3	0,3	0,3	0,05	1,0

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

15. Indicador de Gestión

Sector	Tipo de Indicador	Código	Nombre	Unidad de medida	Fórmula	Descripción
1500-Desarrollo Comunitario	Indicador de Gestión	1500G069	Actividades programadas y cumplidas en el plan de Acción integral vigente	Porcentaje	Acciones cumplidas en el Plan de Acción integral de la vigencia / Acciones programadas en el Plan de Acción integral de la vigencia * 100	Conocer el porcentaje de actividades programadas y cumplidas en el Plan de Acción integral vigente

Programación del indicador de gestión:

Meta del indicador de gestión										
Cód producto	Nombre del indicador de gestión	Medido a través de	Fórmula	Fuente de verificación	20 ²⁰	20 ²¹	20 ²²	20 ²³	20 ²⁴	Total cuatri
1500G069	Actividades programadas y cumplidas en el plan de Acción integral vigente	Porcentaje	Acciones cumplidas en el Plan de Acción integral de la vigencia / Acciones programadas en el Plan de Acción integral de la vigencia * 100	Documento Oficial	1	1	1	1	1	5

16. Esquema financiero

El horizonte financiero, proyectado para el cumplimiento de las metas y objetivos del presente proyecto de inversión, fueron construidas a partir de una línea de identificación base, proyectada a partir del segundo año con un incremento del IPC del 3%. Identificando como posible fuente de financiación, los recursos de administración propia, con la identificación de los componentes del gasto descritos en el punto 12.2.

16.1. Clasificación presupuestal

Código Sector	Sector	Código Programa	Programa
24	Transporte	2409	Seguridad de transporte

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

16.2. Flujo financiero.

Etapas	Tipo de Entidad	Nombre de entidad	Tipo de recursos
Inversión	Municipios	Secretaría Distrital de Movilidad	Propios
Año	Presupuesto Proyecto de Inversión		
2020	\$3.002.117.598		
2021	\$5.308.222.354		
2022	\$6.667.049.791		
2023	\$8.579.609.000		
2024	\$5.755.235.000		
Total	\$29.312.233.743		

16.3. Componentes

Componente	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Infraestructura						
Dotación	\$ 1.699.351.644				\$ 2.532.303.000	\$ 4.231.654.644
Recurso Humano	\$ 1.302.765.954				\$ 2.071.885.000	\$ 3.374.650.954
Investigación y Estudios	-				\$ 1.151.047.000	\$ 1.151.047.000
08-20 Adquisiciones diferentes de activos		\$ 5.321.751.009				\$ 5.321.751.009
O2310202005 aportes generales al sistema de riesgos laborales públicos			\$ 14.972.256	\$ 16.021.000		\$ 30.993.256
O2320201003 Otros bienes transportables			\$ 115.000.000	\$ 80.000.000		\$ 195.000.000
O2320202006 servicios de transporte / servicios de gestión d.			\$ 372.384.744	\$ 398.452.000		\$ 770.836.744
O2320202008 servicios prestados a las empresas y servicios de producción			\$ 1.102.261.500	\$ 1.828.379.000		\$ 2.930.640.500
O2320202009 servicios para la comunidad, sociales y personales			\$ 5.124.934.500	\$ 6.256.757.000		\$ 11.381.691.500
Total	\$ 3.002.117.598	\$ 5.321.751.009	\$ 6.729.553.000	\$ 8.579.609.000	\$ 5.755.235.000	\$ 29.388.265.607

Nota: Los componentes se homologan a los Conceptos de Gasto descritos en el Plan Anual de Adquisiciones de la entidad, teniendo en cuenta el dígito inicial.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

17. Otros aspectos.

Es necesario reconocer que, de acuerdo con la plataforma estratégica de la Secretaría Distrital de Movilidad, su quehacer misional la determina como cabeza del sector movilidad. Esta participación permite que se describan y realicen procesos comunicacionales y de cultura ciudadana en coordinación tanto a nivel interno como externo, manejando criterios uniformes en los procesos comunicativos y argumentativos, adicionales a los lineamientos que permitan el desarrollo y la medición de las estrategias de cultura para la movilidad, donde se le brinde a la ciudadanía propuestas de intervención clara y oportunas, con la única finalidad de fortalecer los comportamientos viales para que a su vez redunden en la disminución de la morbilidad y mortalidad en los accidentes de tránsito así como, en el mejoramiento y experiencia en el desplazamientos por el espacio público capitalino.

Desde la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad se juega un papel preponderante frente a la definición de acciones a nivel de comunicaciones y educación, por lo tanto, para dar cumplimiento a los objetivos definidos en el proyecto, resulta indispensable el acompañamiento y complementariedad de las dependencias, de la siguiente manera:

- Componente técnico: Subsecretaría de Política de Movilidad y la Subsecretaría de Gestión para la Movilidad.
- Componente Operativo: Subsecretaría de Gestión para la Movilidad
- Componente de atención a la ciudadanía: Subsecretaría de Servicios a la ciudadanía
- Componente Social: Oficina de Gestión Social.
- Componente de Seguridad Vial: Oficina de Seguridad Vial

Ahora bien, la Oficina de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad lidera la quinta dimensión de MIPG “Información y *comunicación*” por lo que se establece una relación de apoyo con las diferentes dependencias de la Entidad y que son responsables de publicar información de interés público en la página web, en cumplimiento de la Ley 1712 de 2014

18. Actualizaciones.

No.	Fecha	Numeral Actualizado	Cambio realizado	Observaciones
1	03/08/2020	11 – 11.2 – 16.2 – 16.3	Actualización información financiera por reducción de presupuesto.	Reducción en fuente 118- Multas por \$4.030.000.000.
2	17/09/2020	11 – 11.2 – 16.2 – 16.3	Actualización información financiera por reducción de presupuesto.	Contracrédito por traslado de recursos al proyecto 7596 por \$85.618.920.
3	6/05/2021	11 – 11.2 – 16.2 –	Actualización cadena de valor,	Actualización presupuestal

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

No.	Fecha	Numeral Actualizado	Cambio realizado	Observaciones
		16.3	Costos de la alternativa de solución, flujo financiero y componentes.	a corte 31 de marzo de 2021 y a corte de 31 de diciembre de 2020.
4	09/09/2021	11 – 11.2 – 16.2 – 16.3	Actualización cadena de valor, Costos de la alternativa de solución, flujo financiero y componentes.	Actualización presupuestal por reducción de recursos de la fuente multas por valor de \$ 1.334.751.991
5	31/12/2021	2.4 - 9.1 - 11 - 11.2 - 11.3 - 16.2 - 16.3	Actualización del formato y de los ODS, Inclusión de Ítems 9.1 y 11.3 en la ficha Actualización corte 31 de diciembre de 2021	Se incluye actualización presupuestal por reducción presupuestal
6	15/07/2022	11 – 11.2 – 16.2 – 16.3	Actualización cadena de valor, Costos de la alternativa de solución, flujo financiero y componentes.	Actualización presupuestal a corte 30 de junio.
7	09/11/2022	11 – 11.2 – 16.2 – 16.3	Actualización cadena de valor, Costos de la alternativa de solución, flujo financiero y componentes.	Actualización presupuestal con corte al 31 de octubre de 2022 por reducción presupuestal de \$ 365.835.000
8	22/02/2022	11 Cadena de Valor 11.2 Costos Alternativa de Solución 16.2 Flujo Financiero 16.3 Componentes	Actualización 2022, 2023, 2024	Actualización con corte a 31 de diciembre de 2022 con apropiado, actualización con corte a 31 de enero de 2023 con disponible, actualización 2024 redondeado.

19. Datos del responsable del proyecto.

Nombre: Andrés Fabián Contento Muñoz
 Área: Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la movilidad
 Cargo: Jefe de Oficina
 Rol: Gerente
 Correo: acontento@movilidadbogota.gov.co
 Teléfono: 3649400 ext. 4205

Firma:

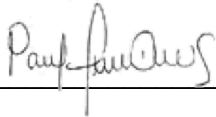


Nombre: Paula Tatiana Arenas González
 Área: Subsecretaría de Gestión Corporativa
 Cargo: Subsecretaria de Gestión Corporativa

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Formato formulación de proyectos	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 3.0

Rol: Ordenador de Gasto
Correo: ptarenas@movilidadbogota.gov.co
Teléfono: 3649400

Firma: _____



20. Bibliografía

Documento guía del módulo de capacitación en teoría de proyectos. Departamento Nacional de Planeación.

https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Inversiones%20y%20finanzas%20pblicas/MGA_WEB/Documento%20Base%20Modulo%20Teoria%20de%20Proyectos.pdf

Guía para la construcción y estandarización de la Cadena de valor. Departamento Nacional de Planeación.

https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Inversiones%20y%20finanzas%20pblicas/MGA_WEB/Guia%20Cadena%20de%20valor_v%205.pdf

Guía de apoyo para la formulación de proyectos de inversión pública y diligenciamiento de la MGA. Departamento Nacional de Planeación.

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/MGA/Tutoriales%20de%20funcionamiento/Manual%20conceptual.pdf>