



ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Secretaría
Movilidad

**SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL
BAJO EL ESTÁNDAR MIPG**

DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Ficha de proyecto de inversión

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 4.0

PROYECTO DE INVERSIÓN

IMPLEMENTACIÓN DE ACCIONES PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE,
SEGURA Y CONFIABLE PARA BOGOTÁ

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Contenido

MÓDULO I- IDENTIFICACIÓN	5
Denominación del Proyecto: Estructura de la denominación:	5
Estructura de la denominación:	5
1. Participación ciudadana	6
2. Contribución a la Política	7
2.1 Contribución al Plan de Desarrollo	7
2.2 Contribución al Plan Distrital de Desarrollo	8
2.3 Planes Maestros	9
2.4 Objetivos de Desarrollo Sostenible	9
2.1 Identificación y descripción del problema	11
3.2 Identificación de las causas que generan el problema	12
3.2 Identificación de los efectos generados por el problema	13
3.3 Descripción de la situación existente	15
3.4 Magnitud actual del problema e indicadores de referencia	23
4. Participantes	24
4.1 Identificación de participantes	24
4.2 Análisis de los participantes	25
5. Población Afectada y Objetivo	26
5.1 Identificación de la población afectada por el Problema	26
5.2 Población Objetivo de la intervención	30
5.3 Características demográficas de la población Objetivo	30
6. Objetivo general e indicadores de seguimiento	33
6.2 Relación entre las causas y los objetivos	35
7.3 MÓDULO II -PREPARACIÓN	39
8.3 Estudios que respaldan la información básica del proyecto	53
10.1 Factores analizados	54
11. MÓDULO III- EVALUACIÓN	63
17. MÓDULO IV-PROGRAMACIÓN	63
18.1 Fuente de verificación de las metas a reportar	63

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

19.2 Indicador de Gestión	63
19.3 Fuentes de Financiación	64
20. Regionalización de productos y recursos	93
21. Focalización en Políticas Públicas	95
22. Focalización en Políticas transversales	101
23. Otros Aspectos	101
24. Actualizaciones	102
25. Datos del responsable del proyecto	103

Tablas

Tabla 1- Programa	7
Tabla 2. Articulación con el Plan Nacional de Desarrollo	7
Tabla 3. Articulación con el Plan Distrital de Desarrollo	8
Tabla 4. Alineación con el Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMSS	9
Tabla 5. Alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible	9
Tabla 6. Árbol del Problema identificación del problema o necesidad	14
Tabla 7. Identificación de Participantes	24
Tabla 8. Identificación de la población afectada Bogotá y Cundinamarca	27
Tabla 9. Localización de la población afectada en Cundinamarca con medición rural y Urbana	28
Tabla 10. Orientación sexual	29
Tabla 11. Modalidad de Trabajo	29
Tabla 12. Motivo para modalidad de Teletrabajo	29
Tabla 13. Identificación de la población Objetivo en Bogotá y Cundinamarca	30
Tabla 14. Características demográficas de la población objetivo	30
Tabla 15. Población Indígena y Afrodescendiente	32
Tabla 16. Personas con discapacidad por grupos de edad (%) Bogotá 2021	33
Tabla 17. Objetivo General e Indicadores	33
Tabla 18. Alternativas de solución	37
Tabla 19. Evaluaciones por realizar	37
Tabla 20. Evaluación Multicriterio	39
Tabla 21. Productos	40
Tabla 22. Estudios realizados	53
Tabla 23. Factores para la localización	54
Tabla 24. Cadena de valor	56
Tabla 25. Actividades y metas	56

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

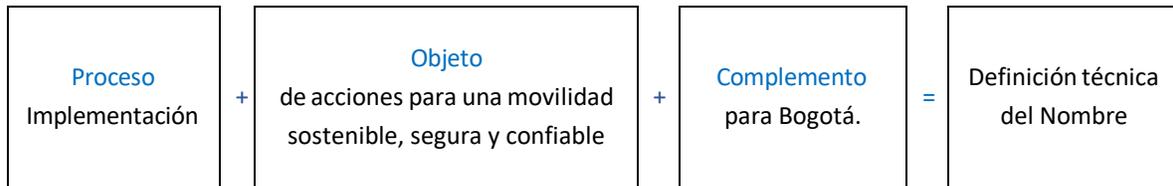
Tabla 26. Verificación de cadena de valor	56
Tabla 27. Riesgos de la alternativa	59
Tabla 28. Ingresos y Beneficios	62
Tabla 29. Flujo Neto de Caja	63
Tabla 30. Flujo Neto Económico incluye RPC	63
Tabla 31. Indicadores representativos -análisis costo-beneficio	63
Tabla 32. Ficha de Indicador	63
Tabla 33. Indicador de Gestión	64
Tabla 34. Fuentes de Financiación	64

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

MÓDULO I- IDENTIFICACIÓN

Denominación del Proyecto: Estructura de la denominación:

Estructura de la denominación:



1. Antecedentes y descripción de la situación actual

En un mundo en constante evolución, la movilidad urbana se ha convertido en un desafío de gran envergadura para ciudades como Bogotá. El crecimiento demográfico, la expansión urbana y el aumento del parque automotor han generado una serie de problemas relacionados con la congestión vehicular, la contaminación ambiental, los siniestros viales y la falta de accesibilidad para la ciudadanía.

Ante esta realidad, surge la necesidad de implementar medidas que promuevan una movilidad sostenible, segura y confiable en Bogotá.

En el contexto de la movilidad en la ciudad, ciertos grupos poblacionales encuentran limitaciones al acceso y/o ejercicio de sus derechos. Algunas de las barreras para el ejercicio o acceso de los derechos asociadas a la movilidad:

Violencia de género en el transporte público: Las mujeres y personas LGBTI pueden experimentar violencias basadas en género, tales como acoso sexual, verbal o físico en el transporte público, lo cual genera consecuencias sobre sus vidas y sobre las decisiones asociadas a los modos de transporte que usan, basados en sus experiencias de violencias basadas en género (VBG) asociadas al sistema de transporte, lo cual limita su libertad de movimiento y uso del espacio público, así como la percepción de seguridad física y psicológica durante sus viajes.

Brechas de género en la planificación urbana: La falta de consideración de las necesidades específicas de niñas, mujeres y personas de géneros diversos en la planificación de la movilidad puede resultar en la construcción de infraestructuras que no cuentan con las condiciones de accesibilidad y seguridad adecuadas para el uso y disfrute por parte de las niñas, mujeres, y personas de la población LGBTI. Dentro de estas condiciones se identifican elementos como: iluminación adecuada en paradas de autobús o espacios para peatones y ciclistas, espacios con visibilidad adecuada, información clara y confiable sobre los recorridos, accesibilidad en andenes para carriolas y coches para infantes, entre otros.

Brechas de género en la movilidad activa: Las mujeres y personas LGBTI pueden sentirse vulneradas en su ejercicio al derecho a una movilidad libre de violencias en el espacio público al caminar o andar en bicicleta en la ciudad debido a situaciones de VBG, lo que limita su acceso a formas de movilidad más sostenibles y saludables.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Acceso limitado a servicios de transporte: Grupos poblacionales vulnerables, tales como personas con discapacidad, personas mayores o migrantes, pueden enfrentar barreras adicionales para acceder a servicios de transporte público adecuados a sus necesidades, asociadas a la falta de condiciones de accesibilidad universal en estaciones, paraderos o buses, entre otros lo que limita su participación en la vida urbana y sus oportunidades de empleo y educación.

Desigualdades económicas y sociales: Grupos poblacionales vulnerables, como personas de bajos ingresos pueden enfrentar dificultades económicas que limitan su acceso a opciones de transporte seguro y confiable, lo que perpetúa la exclusión social y la desigualdad de oportunidades.

En conclusión, para lograr una movilidad segura, amigable y confiable en la ciudad, es fundamental abordar las barreras y desafíos que enfrentan diversos grupos poblacionales, incluyendo a la comunidad LGBTI, personas de distintos géneros, personas con discapacidades y grupos vulnerables. Esto requiere un enfoque integral que promueva la inclusión, la igualdad de género y el respeto a la diversidad en todas las etapas de la planificación, diseño y gestión de la movilidad urbana.

1.1 Participación ciudadana

La Administración Distrital promovió y garantizó la participación ciudadana en la elaboración del Plan de Desarrollo Distrital 2024-2027: "BOGOTÁ CAMINA SEGURA", con el objetivo de establecer un marco de colaboración y responsabilidad social en beneficio de la ciudad. Se facilitaron escenarios participativos para recoger los aportes de la ciudadanía en la formulación del plan, considerando este proceso como un espacio deliberativo y consultivo entre la sociedad y la Administración Distrital.

El chatbot distrital *Chatico*, principalmente diseñado para la ciudadanía, fue la herramienta de captura de aportes, estos fueron clasificados entre aportes priorizados (cuando se priorizó algún objetivo, tema y alternativa de solución) y aportes a través de respuestas abiertas. Cabe señalar que las entidades distritales implementaron la metodología de diálogos orientados para guiar a la ciudadanía en los espacios de participación sobre los objetivos estratégicos, estrategias, programas y metas del PDD, buscando así aportes con mayor cualificación. Con un total de 41.832 participantes, 148.129 aportes y 1.439 ideas

La estrategia de territorialización del PDD se organizó en cuatro fases, con diferentes alcances y para los diferentes momentos de formulación del PDD:

- Fase 1 (Sentires Ciudadanos): en esta se identificaron los sentires, perspectivas y experiencias ciudadanas frente a los objetivos estratégicos, en aras de formular el anteproyecto del PDD. Participación de 62.341 personas
- Fase 2 (Aspiraciones Comunes): se promovieron mecanismos de participación para la construcción, recepción y análisis de aportes de la ciudadanía y la diversidad de actores en sus distintas formas de organización, dirigidas a la incidencia, en el marco de la viabilidad, conveniencia y concordancia con los componentes del desarrollo integral de Bogotá.
- Fase 3 (Acuerdos de Ciudad): acompañó, informó y realizó pedagogía de la discusión del Proyecto de Acuerdo del PDD en el Concejo de Bogotá.
- Fase 4 (Reconocimiento a la Acción Colectiva): se analizaron y ajustaron los componentes del plan de acuerdo con las orientaciones de la ciudadanía, durante el debate en el Concejo de Bogotá.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

La metodología adoptada para los espacios presenciales se enmarcó en la innovación de la participación ciudadana, denominada diálogos orientados, que guio a la ciudadanía por los objetivos, estrategias, programas y metas del proyecto de PDD a partir de mesas de trabajo. Para el sector Movilidad se realizaron 12 espacios de diálogos orientados, en los cuales se recibieron aportes y más de 77 comunicaciones escritas que enriquecieron el proceso de formulación de los proyectos de inversión.

Principales resultados:

- Se destaca la participación de las mujeres con 38.381 intervenciones frente a 16.881 del sexo masculino y 64 personas intersexuales. De igual manera el ejercicio logró un importante porcentaje de participación de niños, niñas y adolescentes, personas mayores, comunidades étnicas, personas con discapacidad, poblaciones LGBTIQ+, señalando una mayor tendencia de personas entre 29 a 65 años de edad.
- Acompañamiento a la agenda del CTPD; recepción y respuesta al concepto del CTPD sobre el anteproyecto del PDD; audiencias del Plan Plurianual de Inversiones; entrega del Proyecto de Acuerdo de PDD al Concejo de Bogotá.
- Entrega y debate sobre el Proyecto de Acuerdo del PDD al Concejo Distrital
- Adopción del Acuerdo de Plan Distrital de Desarrollo.

Con un total de 25.615 aportes recibidos en la priorización de objetivos, el concepto de una ciudad sostenible, que implica una planificación territorial adecuada, captó el interés de la ciudadanía en la segunda fase del proceso, especialmente en relación con la movilidad sostenible y el cambio climático. Esto refleja la importancia que la ciudadanía atribuye a la mejora del transporte público, la calidad del servicio y su accesibilidad.

En relación con la participación de las poblaciones rurales, la prioridad inicial de la movilidad sostenible en las áreas rurales se centró en mejorar la infraestructura vial rural para facilitar el acceso a servicios sociales diversos y promover la venta directa de productos agrícolas.

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.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

2. Contribución a la Política

2.1 Contribución al Plan Nacional de Desarrollo

Tabla 1- Programa

Sector		Programa		
Código	Nombre	Código	Nombre	
24	TRANSPORTE	2409	Seguridad de Transporte	
0600	Intersubsectorial Transporte			
Código	Transformación	Pilar	Catalizador	Componente
0600	2. Seguridad humana y justicia social	01. Habilitadores que potencian la seguridad humana y las oportunidades de bienestar	03. Sistemas de transporte público urbanos y regionales para aprovechar las aglomeraciones urbanas	a. Aumento de la oferta de transporte público urbano y regional con esquemas tarifarios diferenciales

Tabla 2. Articulación con el Plan Nacional de Desarrollo

Nombre del Plan Nacional de Desarrollo - PND:	2022-2026 Colombia, potencia mundial de la vida.
Eje/Pilar/Pacto del PND asociado con el proyecto:	2. Seguridad humana y justicia social
Línea/Programa del PND asociada con el proyecto:	<p>Catalizador A - Habilitadores que potencian la seguridad humana y las oportunidades de bienestar.</p> <p>3 - Sistemas de transporte público urbanos y regionales para aprovechar las aglomeraciones urbanas.</p> <p>Aumento de la oferta de transporte público urbano y regional con esquemas tarifarios diferenciales</p> <p>Financiación sostenible de los sistemas de transporte público.</p> <p>Calidad y seguridad del servicio de los sistemas de transporte público con enfoque diferencial</p> <p>Catalizador C - Expansión de capacidades: más y mejores oportunidades de la población para lograr sus proyectos de vida</p> <p>1- Bienestar físico y mental y social de la población.</p> <p>c. Fortalecimiento de la seguridad vial para la protección de la vida</p>

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Nombre del Plan Nacional de Desarrollo - PND:	2022-2026 Colombia, potencia mundial de la vida.
Eje/Pilar/Pacto del PND asociado con el proyecto:	4- Transformación productiva, internacionalización y acción climática
Línea/Programa del PND asociada con el proyecto:	Catalizador C - Transición energética justa, segura, confiable y eficiente 3. Ascenso tecnológico del sector transporte y promoción de la movilidad activa Infraestructura de carga para el ascenso tecnológico del sector transporte Modos de transporte más eficientes a nivel operativo y energético Movilidad activa, segura, sostenible y con enfoque diferencial en ciudades y regiones.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

2.2 Planes Maestros

Tabla 4. Alineación con el Plan de Movilidad Sostenible y Segura-PMSS

Plan de Movilidad Sostenible y Segura 2023 - 2035 Decreto Distrital 497 de 2023	
Objetivo	Estrategias y Metas PMSS
1) Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local, basado en una red de metro con 5 líneas, alimentado por 2 Regiotram, 22 corredores verdes de alta y media capacidad, 7 cables aéreos, 499 km de ciclo infraestructura nuevos y, a su vez, en lo local con el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP	Estrategia 1.2 Articular el sistema de transporte público de pasajeros de Bogotá D.C. con las necesidades y los servicios de transporte público de pasajeros de la Región y del país. Resultado: Disminuir el tiempo de viaje promedio en los viajes Bogotá - Región, en el sistema de transporte público Meta a 2028: 22%
	Estrategia 1.3 Mejorar la asequibilidad y sostenibilidad del sistema de transporte público de pasajeros. Resultado: Reducir el porcentaje de gasto en transporte público en hogares pobres y vulnerables de Bogotá D.C Meta a 2028: 22% Estrato 1 - 20% Estrato 2
	Estrategia 1.4 Mejorar la experiencia de viaje en el transporte público mediante herramientas de planeación del viaje enfocadas las y los usuarios Resultado: Aumentar la percepción satisfactoria de las personas usuarias del SITP. Meta a 2028: 70%
2) Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, aplicando la estrategia de calles completas.	Estrategia 2.2 Consolidar la movilidad activa como eje estructurante y fomentador de la proximidad urbana. Resultado: Aumentar el número de viajes en movilidad activa (bicicleta y peatón mayor a 15 min) Bogotá - Región Meta a 2028: 6,8 millones de viajes (+32 %)

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Plan de Movilidad Sostenible y Segura 2023 - 2035 Decreto Distrital 497 de 2023	
Objetivo	Estrategias y Metas PMSS
3) Fortalecer la red de transporte de carga y logística terrestre, férrea y aérea de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca a través del desarrollo de la gobernanza regional en articulación con la Agencia Regional de Movilidad.	Estrategia 3.1 Fortalecer el transporte y la logística de carga para el abastecimiento y competitividad de Bogotá D.C. y la Región Resultado Mantener o disminuir el costo logístico de distribución de mercancías por kilómetro recorrido Meta a 2028: 12,6%
	Estrategia 3.2 Consolidar la red de logística de proximidad en Bogotá. D.C Resultado: Disminuir la circulación de vehículos de transporte de carga en el período de máxima demanda de Bogotá D.C. Meta 2028: 5%
4) Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región.	Estrategia 4.3 Definir e implementar mecanismos de gestión de la demanda para avanzar en la racionalización del uso de vehículos automotores en Bogotá D.C. Resultado: Disminuir la participación en de los vehículos particulares motorizados (Auto + Motocicleta) el reparto modal de Bogotá D.C. Meta 2028: 16%

2.3 Objetivos de Desarrollo Sostenible

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)¹, también conocidos como Objetivos Mundiales, representan un llamado global a la adopción de medidas para erradicar la pobreza, proteger el planeta y garantizar la paz y la prosperidad para todos. Estos 17 objetivos fueron lanzados en enero de 2016 con la Agenda 2030, que busca alcanzar las metas establecidas en cada uno de ellos antes del año 2030. Es necesario revisar detenidamente los 17 objetivos y sus respectivas metas y acciones para vincular el proyecto de inversión y describir cómo contribuye a la realización de estos objetivos.

¹ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
<https://experience.arcgis.com/experience/ac0b7fe19a3849fd893913c6cd72325f/page/ODS/?draft=true>

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Tabla 5. Alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

ODS 3: Salud y bienestar	
Meta del ODS	¿Cómo le aporta el proyecto al cumplimiento de la meta?
<p>Meta 3.6: Reducir a la mitad el número de muertes y lesiones por siniestros de tránsito para 2020.</p> <p>Indicador: Número de muertes en accidente de tránsito por 100.000 habitantes.</p>	<p>Implementando medidas de con infraestructuras seguras para los peatones y ciclistas, y campañas de promoción del uso de este tipo de movilidad activa, se pueden reducir los siniestros viales y las lesiones relacionadas con el transporte, contribuyendo así a su prevención y a la disminución de muertes en las vías.</p>

ODS 5: Igualdad de género	
Meta del ODS	¿Cómo le aporta el proyecto al cumplimiento de la meta?
<p>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.</p> <p>Indicador: Número de homicidios por cada 100.000 mujeres.</p>	<p>Al garantizar que las mujeres y las niñas, tengan acceso a opciones de transporte seguro, asequible y accesible, generando mecanismos de prevención y sanción a las violencias basadas en género que se presentan en el transporte público y en el espacio público para la movilidad en la ciudad, de esta manera se promueve la igualdad de oportunidades en términos de movilidad.</p> <p>Desde esta perspectiva, la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá debe trabajar en colaboración con diferentes actores viales y grupos comunitarios para abordar las necesidades específicas de la población y promover una movilidad inclusiva y equitativa en la ciudad e idear mecanismos para que, en caso de vulneración de los derechos de las mujeres y las niñas en el transporte público, existan canales de denuncia más efectivos e inmediatos.</p> <p>De la misma manera se avanzará en la generación de datos con perspectiva de género para la toma de decisiones de política pública que tenga en cuenta los contextos, necesidades y particularidades de las mujeres de la ciudad.</p>

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

ODS 7: Energía asequible y no contaminante	
Meta del ODS	¿Cómo le aporta el proyecto al cumplimiento de la meta?
<p>7.1 De aquí a 2030, garantizar el acceso universal a servicios energéticos asequibles, fiables y modernos.</p> <p>Indicador: Porcentaje de la relación entre la información de viviendas reportadas por planeación distrital contra la cantidad de usuarios que tiene la empresa con acceso al servicio público.</p>	<p>La promoción de formas de transporte más limpias y eficientes contribuye a garantizar el acceso a energía asequible y reducir la contaminación ambiental. El uso de vehículos eléctricos, híbridos y otros medios de transporte no contaminantes, reduce la dependencia de combustibles fósiles y promueve el uso de energía más limpia y renovable.</p> <p>Al reducir el uso de combustibles fósiles, se disminuyen las emisiones de gases efecto invernadero y por tal razón, hay una contribución en la mitigación del cambio climático.</p>

ODS 9: Industria, innovación e infraestructura	
Meta del ODS	¿Cómo le aporta el proyecto al cumplimiento de la meta?
<p>9.1. Infraestructuras sostenibles e inclusivas</p> <p>Indicador: Viajes realizados diariamente en sistemas de transporte público organizados</p>	<p>El transporte público en sus diferentes componentes es catalogado, desde el ordenamiento territorial, como un eje estructurante de la ciudad y de la movilidad sostenible. Así, la promoción de viajes en modos de transporte sostenibles busca un mayor uso del transporte público y su intermodalidad con la movilidad activa.</p>

ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles	
Meta del ODS	¿Cómo le aporta el proyecto al cumplimiento de la meta?
<p>11.1. Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad.</p> <p>11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del</p>	<p>Este objetivo busca garantizar el acceso universal a sistemas de transporte seguros, asequibles y sostenibles, así como mejorar la planificación y gestión de la movilidad para hacerlas más inclusivas, seguras y confiables. La implementación de medidas para garantizar la seguridad en las vías, se benefician las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad. Esto se logra mediante con la ampliación de la red de transporte público, la promoción de la movilidad activa como caminar e ir en bicicleta, garantiza un acceso equitativo al transporte para la ciudadanía, contribuyendo a la creación de ciudades más inclusivas. Así como mejorar la accesibilidad y asequibilidad al transporte público.</p> <p>Adicionalmente, el desarrollo de infraestructura para el sistema de movilidad en general promueve la movilidad segura y sostenible de las ciudades.</p>

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles	
Meta del ODS	¿Cómo le aporta el proyecto al cumplimiento de la meta?
<p>transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad</p> <p>Indicador: Establece la implementación de Anillos Logísticos de Integración regional que permitan optimizar y mejorar los flujos asociados al transporte de carga y logística en la ciudad región</p>	<p>Otro aporte se considera en el uso racional del vehículo, que determina la reducción de la congestión y la contaminación, promoviendo el uso de medios de transporte sostenibles, eficientes y limpios, creando ciudades y comunidades más resilientes y amigables.</p>

ODS 13: Acción por el clima	
Meta del ODS	¿Cómo le aporta el proyecto al cumplimiento de la meta?
<p>13.2. Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales</p> <p>Indicador: Este indicador cuantifica las emisiones totales de Gases Efecto Invernadero contemplan el total de las emisiones de los gases dióxido de carbono (CO2), metano (CH4), y óxido nitroso (N2O), derivadas de actividades antrópicas en los sectores de transporte, edificaciones, residuos sólidos, y aguas residuales.</p>	<p>La movilidad sostenible es crucial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mitigar el cambio climático. Por lo que se espera promover formas de transporte más limpias y sostenibles, incentivando el uso de vehículos eléctricos y el uso de medios de transporte sostenibles como el transporte público y el fomento de la movilidad activa, así se pueden reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos nocivos, mejorando así la calidad del aire y protegiendo la salud respiratoria de la población, como también, contribuye en el bien-estar de la ciudadanía al fomentar la actividad física y facilitar el acceso a los servicios de salud.</p> <p>Así mismo, la planificación de la movilidad y el transporte contribuirá al desarrollo sostenible de la ciudad, garantizando un crecimiento equilibrado y armonioso que beneficie a los habitantes de la ciudad y al medio ambiente.</p>

3. Problemática

El Sistema de Movilidad de Bogotá presenta deficiencias en accesibilidad, seguridad, asequibilidad y sostenibilidad, que afectan la confianza y bien-estar de la ciudadanía.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

3.1 Identificación y descripción del problema

El Sistema de Movilidad de Bogotá enfrenta desafíos significativos que afectan directamente la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas y la eficiencia del sistema en su conjunto. Además de la congestión, la contaminación ambiental y la siniestralidad vial, se observa una falta de confiabilidad en los servicios de transporte público, reflejada en la regularidad y puntualidad de los servicios, dificultando la correcta planeación de los viajes por parte de los usuarios.

Los elevados costos del transporte público también representan una barrera para buena parte de la ciudadanía, lo que compromete la accesibilidad y la equidad en el acceso a la movilidad. Asimismo, la falta de sostenibilidad ambiental del sistema, evidenciada por la dependencia de combustibles fósiles y la escasez de opciones de transporte sostenible, plantea desafíos adicionales para abordar las necesidades de movilidad de la población de manera ambientalmente responsable.

A estas se suman las deficiencias en seguridad ciudadana en el transporte público y en general en todas formas de movilidad, lo que contribuye al aumento de la percepción de inseguridad y el consecuente malestar de los usuarios. La persistencia de estos problemas ha generado preocupación pública e inconformidades de la ciudadanía, destacando la urgente necesidad de abordar estos desafíos de manera integral y efectiva.

Las diferentes problemáticas expuestas anteriormente son relevantes debido a su impacto directo en la seguridad, bienestar y calidad de vida de la ciudadanía, así como en la eficiencia económica y el desarrollo urbano sostenible. Además, afecta de manera específica a grupos poblacionales con mayores condiciones de vulnerabilidad, como personas con discapacidad; niñas, niños y adolescentes; y personas mayores, quienes enfrentan mayores dificultades para acceder a servicios y oportunidades debido a las deficiencias en el sistema de transporte. Las mujeres también se ven afectadas de manera significativa por esta problemática, ya que enfrentan mayores riesgos de ser víctimas de VBG, tales como acoso o violencia sexual tanto en el transporte público como al usar bicicleta o al caminar por la ciudad.

Entre las barreras para el acceso, garantía y ejercicio de derechos se encuentran las limitaciones físicas en la infraestructura que dificultan la accesibilidad para personas con discapacidad, la niñez y las personas mayores; la discriminación y violencia hacia la población LGBTI en el transporte público y al utilizar otras formas de movilidad, y las normas y prácticas de género que perpetúan la desigualdad en el acceso y uso del transporte. En resumen, el Sistema de Movilidad de Bogotá requiere atención y acciones integrales para abordar estas deficiencias y garantizar un sistema de transporte seguro, accesible, asequible y sostenible para los ciudadanos y ciudadanas.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

3.2 Identificación de las causas que generan el problema

Causas Directas:

- Uso ineficiente de vehículos particulares.
- Deficiencias en la prestación del servicio en el transporte público en la ciudad y en la región.
- Infraestructura insuficiente que dificulta la movilidad en la ciudad y adecuada conexión regional
- Limitaciones en la calidad de los viajes de movilidad activa.
- Ineficiencias a nivel de infraestructura y operación para la actividad logística y el transporte de carga en la ciudad y la región.
- Obsolescencia del parque automotor.
- Planificación urbana deficiente que afecta el desarrollo sostenible de la ciudad

Causas Indirectas:

- Limitaciones en el acceso a un transporte público asequible, confiable y seguro.
- Falta de coordinación entre diferentes entidades gubernamentales y actores involucrados en la planificación, operación y regulación en el sistema de transporte público en la ciudad y en la región.
- Crecimiento desorganizado de la ciudad presentando rezago en el desarrollo vial.
- Inseguridad percibida por los peatones y ciclistas en la ciudad.
- Falta de coordinación interinstitucional entre actores públicos y privados para mejorar la operación logística y el transporte de carga en la ciudad.
- Tardía disponibilidad e implementación de instrumentos de renovación del parque automotor.
- Escasa demanda del servicio de recarga de vehículos eléctricos que justifique la inversión en infraestructura por parte de terceros.
- Inefectividad en la implementación de políticas de transporte.

3.2 Identificación de los efectos generados por el problema

Efectos Directos:

- Aumento de los tiempos de viaje por uso ineficiente del vehículo particular.
- Insatisfacción de la ciudadanía en la utilización del sistema de transporte público.
- Aumento en la duración de los desplazamientos lo que conlleva un incremento en el nivel de estrés experimentado por la ciudadanía.
- Desestimulo en el uso de los modos de movilidad activa en la ciudad.
- Reducción de la competitividad de la ciudad por congestión, y aumento de costos y tiempos en la operación logística.
- Aumenta la generación de emisiones contaminantes locales que afectan la calidad del aire, incremento de emisiones de Gases Efecto Invernadero y alto consumo de combustibles

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

fósiles.

- Desarrollo de las áreas urbanas y de la región sin considerar la accesibilidad y la interconexión con el centro de la ciudad.

Efectos Indirectos:

- Mayor congestión en la ciudad por uso de vehículos particulares.
- Confianza disminuida en las autoridades responsables de gestionar el sistema de transporte público.
- Incremento de la siniestralidad vial en la ciudad.
- Reducción en los viajes de movilidad sostenible en Bogotá.
- Aumento de la siniestralidad vial entre vehículos de carga y otros actores viales.
- Aumento en el riesgo de afectación de la salud de la población, e incremento de las emisiones que generan cambio climático.
- Marginalización de comunidades vulnerables, exclusión social y económica.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Tabla 6. Árbol del Problema identificación del problema o necesidad

EFECTO INDIRECTO	Mayor congestión en la ciudad por uso de vehículos particulares	Confianza disminuida en las autoridades responsables de gestionar el sistema de transporte público	Incremento de la siniestralidad vial en la ciudad	Reducción en los viajes de movilidad sostenible en Bogotá	Aumento de la siniestralidad vial entre vehículos de carga y otros actores viales	Aumento en el riesgo de afectación de la salud de la población, e incremento de las emisiones que generan cambio climático	Marginalización de comunidades vulnerables, exclusión social y económica.	
EFECTO DIRECTO	Aumento de los tiempos de viaje por uso ineficiente del vehículo particular	Insatisfacción de la ciudadanía en la utilización del sistema de transporte público	Aumento en la duración de los desplazamientos lo que conlleva un incremento en el nivel de estrés experimentado por la ciudadanía	Desestimulo en el uso de los modos de movilidad activa en la ciudad	Reducción de la competitividad de la ciudad por congestión, y aumento de costos y tiempos en la operación logística	Aumenta la generación de emisiones contaminantes locales que afectan la calidad del aire, incremento de emisiones de Gases Efecto Invernadero y alto consumo de combustibles fósiles	Desarrollo de las áreas urbanas y de la región sin considerar la accesibilidad y la interconexión con el centro de la ciudad.	
Problema Central	El Sistema de Movilidad de Bogotá presenta deficiencias en accesibilidad, seguridad, asequibilidad y sostenibilidad, que afectan la confianza y bien-estar de la ciudadanía.							
CAUSAS DIRECTAS	Uso ineficiente de vehículos particulares	Deficiencias en la prestación del servicio en el transporte público en la ciudad y en la región	Infraestructura insuficiente que dificulta la movilidad en la ciudad y adecuada conexión regional	Limitaciones en la calidad de los viajes de la movilidad activa	Ineficiencias a nivel de infraestructura y operación para la actividad logística y el transporte de carga en la ciudad y la región.	Obsolescencia del parque automotor	Planificación urbana deficiente que afecta el desarrollo sostenible de la ciudad	
CAUSAS INDIRECTAS	Limitaciones en el acceso a un transporte público asequible, confiable y seguro	Falta de coordinación entre diferentes entidades gubernamentales y actores involucrados en la planificación, operación y regulación en el sistema de transporte público en la ciudad y en la región.	Crecimiento desorganizado de la ciudad presentando un rezago en el desarrollo vial	Inseguridad percibida por los peatones y ciclistas en la ciudad	Falta de coordinación interinstitucional entre actores públicos y privados para mejorar la operación logística y el transporte de carga en la ciudad	Tardía disponibilidad e implementación de instrumentos de renovación del parque automotor	Escasa demanda del servicio de recarga de vehículos eléctricos que justifique la inversión en infraestructura por parte de terceros	Inefectividad en la Implementación de políticas de transporte

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

3.3 Descripción de la situación existente

Se identificaron siete causas directas relacionadas con la problemática *"El Sistema de Movilidad de Bogotá presenta deficiencias en accesibilidad, seguridad, asequibilidad y sostenibilidad, que afectan la confianza y bienestar de la ciudadanía"*, las cuales son: 1) uso ineficiente de vehículos particulares; 2) deficiencias en la prestación del servicio en el transporte público en la ciudad y en la región; 3) infraestructura insuficiente que dificulta la movilidad en la ciudad y adecuada conexión regional; 4) limitaciones en la calidad de los viajes de la movilidad activa; 5) ineficiencias a nivel de infraestructura y operación para la actividad logística y el transporte de carga en la ciudad y la región; 6) obsolescencia del parque automotor y 7) planificación urbana deficiente que afecta el desarrollo sostenible de la ciudad.

Bogotá es el centro político, económico, cultural y educativo de Colombia, lo que la convierte en una ciudad muy poblada y diversa. La ciudad tiene una población de varios millones y acoge a personas de diferentes regiones de Colombia y el mundo, lo que enriquece su diversidad cultural y étnica. A pesar de su desarrollo, Bogotá enfrenta desafíos urbanos comunes de grandes ciudades como congestión vehicular, deficiencias en el sistema de transporte público, insuficiente infraestructura vial y de transporte, contaminación ambiental, desigualdad socioeconómica, informalidad en el empleo y problemas de seguridad, entre otros. La gestión eficaz de estos desafíos es crucial para el desarrollo sostenible y la calidad de vida de sus habitantes.

1) Uso ineficiente de vehículos particulares

A medida que la población de la ciudad ha aumentado, también lo ha hecho la demanda de vehículos para la movilidad personal y el transporte. Sin embargo, la tasa de tenencia de los hogares ha venido disminuyendo, tal y como se presenta más adelante. Por tanto, es crucial seguir promoviendo entre la ciudadanía la búsqueda de alternativas en medios de transporte sostenibles.

Según los datos de la Encuesta de Movilidad de 2023, se registran aproximadamente 14.617.211 viajes en la Ciudad-Región en un día hábil en los diferentes modos de transporte, de los cuales 12.143.325 viajes son de hogares en Bogotá.

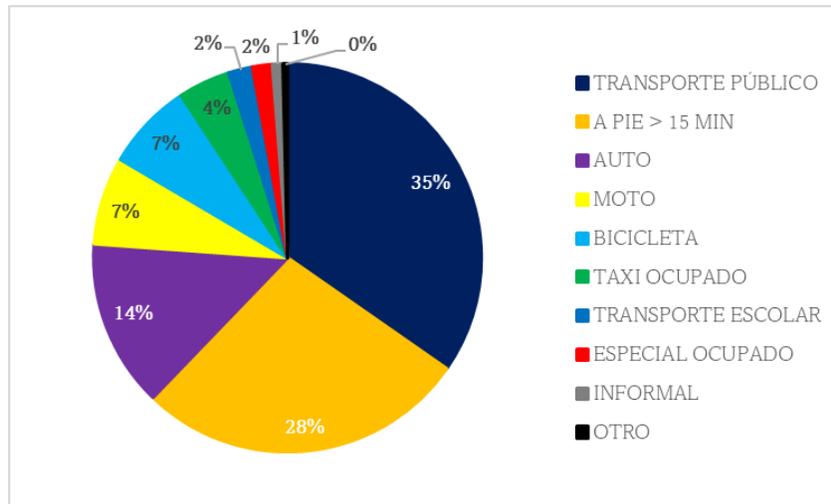
Los 2.473.887 viajes restantes son de los hogares en los municipios. Por ejemplo, en Cota, el 35% de los viajes tienen como destino Bogotá, en La Calera, el 30%, en Mosquera y Soacha, el 29%. En 2023, se registraron 202.712 viajes diarios en transporte público con origen en los municipios vecinos y destino en Bogotá, principalmente por trabajo (59%), asuntos médicos (14%) y estudio (10%).

En cuanto a los viajes en la Ciudad-Región, predominan los viajes en transporte público (Transmilenio, SITP Zonal e Intermunicipal) que representan el 34%, seguido por los viajes a pie de más de 15 minutos, con un 28%, y los viajes en auto, con un 14%. Al día, en la Ciudad-Región, se realizan cerca de 1,16 millones de viajes en bicicleta (8%) y 1,08 millones en moto (7%).

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

En Bogotá, sigue siendo predominante el uso de medios sostenibles². La participación de estos ha crecido un 2,2% en el total de viajes diarios entre 2019 y 2023. (Encuesta de Movilidad 2023).

Ilustración 1 Distribución modal de Bogotá



Fuente: Encuesta de Movilidad 2023

Entre 2019 y 2023, el aumento de la participación de la motocicleta en Bogotá (de 5,5% a 7,3%) está explicado principalmente por los siguientes motivos: *decisión propia* (49%) y *disminución o restricciones de la oferta de transporte* (40%). Este último llama bastante la atención, debido a que después de la pandemia hubo una migración hacia el uso de la moto (el 78% de estos nuevos viajes se realiza en modalidad *Conductor*), debido a la falta de acceso al transporte público, tal y como lo manifiestan los encuestados. (Encuesta de Movilidad 2023).

En cuanto al uso del automóvil en la ciudad, se registra una disminución del 1% (pasando de 14,9% a 13,9%). Sin embargo, la distribución de estos viajes según la modalidad, revela una participación más alta del *pasajero* que del *conductor* (52% y 48%, respectivamente). Del total de pasajeros encuestados, el 19% manifiesta que realiza viajes compartidos debido a restricciones en la oferta de movilidad de sus barrios. El 17% de los conductores encuestados, manifiesta esta misma razón para usar el carro (Encuesta de Movilidad 2023). De acuerdo con estas cifras, es posible afirmar que una de las principales causas del uso ineficiente del vehículo son las limitaciones de acceso a transporte público.

De otra parte, la búsqueda del objetivo de una modalidad cada vez más sostenible, está bastante afectada por la facilidad que tienen las personas para adquirir moto: la tenencia de motos en

² Modos sostenibles: Transporte público, a pie mayores a 15 minutos y bicicletas.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

hogares de estratos 1, 2 y 3 pasó de 0,18 en 2019 a 0,2 en 2023, siendo el estrato 3 el de mayor variación. En contraste, la tenencia de automóviles ha venido a la baja, siendo de particular interés el estrato 3, en el que la tasa de autos por hogar pasó de 0,45 en 2019 a 0,3 en 2023. (Encuesta de Movilidad 2023).

Respecto al tiempo promedio de viaje en los distintos modos de transporte, la Encuesta de Movilidad 2023 indica que en el transporte público, la ciudadanía debe disponer de *79 minutos* para realizar un desplazamiento, cifra que resulta elevada para el promedio general de la ciudad (*54 minutos*).

El exceso de tiempo de viaje y las restricciones de oferta de transporte en los barrios, influyen en la decisión de las personas de migrar a modos no sostenibles (moto y carro).

2) Deficiencias en la prestación del servicio en el transporte público en la ciudad y en la región

La insatisfacción de los ciudadanos y ciudadanas con el sistema de transporte público puede tener diversas causas y consecuencias que afectan la calidad de vida y la movilidad en la ciudad. Algunos de los factores que pueden contribuir a esta insatisfacción incluyen:

1. Falta de fiabilidad y puntualidad: Los retrasos frecuentes, la cancelación de servicios y la falta de puntualidad pueden causar frustración a las personas que utilizan el transporte público, especialmente aquellas cuya rutina diaria o compromisos importantes dependen de él.
2. Calidad del servicio: La calidad del servicio ofrecido, que incluye la limpieza, el confort y la seguridad de los vehículos, así como la accesibilidad para personas con movilidad reducida, puede influir en la percepción de los usuarios sobre el transporte público.
3. Cobertura insuficiente: La falta de cobertura del transporte público en determinadas áreas o la frecuencia limitada de los servicios pueden dificultar el acceso de la ciudadanía a sus destinos, especialmente en zonas periféricas o mal conectadas.
4. Tarifas elevadas: El costo del transporte público puede ser poco asequible para algunos usuarios, especialmente aquellos con bajos ingresos, lo que puede limitar su capacidad para utilizar este servicio como opción de movilidad.
5. Seguridad percibida: La percepción de inseguridad en el transporte público, debido a la presencia de delincuencia, acoso o falta de vigilancia, puede disuadir a los ciudadanos de utilizarlo y contribuir a su insatisfacción general.

Desde sus inicios en el año 2000, la demanda del componente troncal ha venido creciendo sostenidamente de forma proporcional a la expansión y construcción de nuevos corredores troncales, y la tendencia natural al crecimiento de la demanda de transporte, en la medida que la población y la economía de la ciudad y la región van creciendo. Sin embargo, debido a la emergencia

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

generada por el COVID-19, se generó una reducción en la demanda de transporte público como consecuencia de las medidas de confinamiento y teletrabajo, la cual paulatinamente se ha venido recuperando para alcanzar niveles similares a los registrados en los años previos a la pandemia (2019), trayendo consecuencias sobre el financiamiento del funcionamiento del SITP en la ciudad.

En cuanto al transporte público individual (taxi), tenemos que la normativa ha determinado lo siguiente: El artículo 2.2.1.1.9.1. del Decreto 1079 de 2015 *“Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”* define que *“La capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados. (...)”*

Entre 2008 y 2015, se realizó en el Distrito Capital actividades asociadas al censo de taxis, en el marco de la Resolución 490 de 2008; como resultado, la Dirección de Servicio al Ciudadano hoy Dirección de Atención al Ciudadano expidió el memorando SDM - DSC –41090-15 del 7 de abril de 2015, contentivo del documento técnico denominado *“Cifras de Vehículos de Servicio Individual Tipo Taxi”*, donde se identificó una capacidad transportadora de 50.285 asociada a vehículos de servicio público individual tipo taxi en Bogotá, el cual es el soporte de la Resolución 279 del 28 de abril de 2015, con la cual se cierra el comité de casos excepcionales creado dentro del contexto de censo taxi.

En cuanto a los taxis eléctricos, se ha avanzado en la implementación de una estrategia de renovación de la flota y se ha realizado seguimiento al piloto en operación. Según los resultados de la encuesta de percepción de usuarios llevada a cabo por la Subdirección de Transporte Público de la SDM en diciembre de 2020, se tuvieron los siguientes hallazgos:

- El 60% de los usuarios del servicio de taxi son mujeres, el 40% son hombres.
- El 42% de los encuestados solicita el servicio por aplicación móvil, 37% en calle, 18% por teléfono, esta situación es muy similar tanto en hombres como mujeres, la diferencia entre ellos es de apenas el 1%.
- El 93% de los usuarios encuestados considera que debería haber más mujeres conductoras en el servicio de taxi.

Por otro lado, se hace evidente la necesidad de implementar el sistema de metro. Según estimaciones, el costo total del proyecto se sitúa en alrededor de 23,7 billones de pesos según datos estimados por la EMB. Esta inversión es crucial para abordar los desafíos de movilidad en la ciudad, donde se estima que más de 8 millones de personas se desplazan diariamente, enfrentando congestión vehicular y tiempos de viaje prolongados. La implementación de las líneas de metro no solo mejoraría la eficiencia del transporte público, sino que también tendría un impacto positivo en

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

términos de reducción de emisiones contaminantes y mejora de la calidad de vida de los habitantes de Bogotá.

3) Infraestructura insuficiente que dificulta la movilidad en la ciudad y adecuada conexión regional

En cuanto a la infraestructura, se puede mencionar que en Bogotá las demandas de viajes al día exceden el suministro de infraestructura de transporte. La oferta de transporte público masivo no se ha desarrollado al mismo ritmo que la demanda en la ciudad, lo que contribuye al aumento de la congestión vehicular, la contaminación ambiental y la siniestralidad vial.

Para entender este déficit de infraestructura, en el año 2016 se proyectaban 29,9 km de Metro Pesado (CONPES 2999, año 1998) y 388 km de Troncales de TransMilenio (CONPES 3093, año 2000) para atender la demanda de viajes en Bogotá. Al día de hoy, la ciudad se encuentra en el proceso de construcción de la primera línea del metro y un 29% de los km de troncales proyectados de TransMilenio en operación. En contraste, la población de Bogotá ha crecido, llegando a cerca de 8 millones de habitantes, y en los casos más críticos como Soacha, su población ha crecido un 144% en los últimos 18 años.

A 30 de junio de 2023, y de acuerdo a los reportes del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), la malla vial de la ciudad tiene una extensión de 14.587,85 km/carril, de los cuales 1.272 corresponden a malla vial rural. Se cuenta con estado de condición superficial para 14.307,86 km/carril así: 38,3% está en buen estado, el 22% en estado satisfactorio y 12,3% en estado justo, el restante 27,5% se encuentran en estados que van desde pobre hasta fallado. De acuerdo con estos mismos reportes del IDU, la extensión en ciclo infraestructura, a 30 de junio de 2023 es de 630,1 kilómetros, clasificada por su ubicación sobre la malla vial de la ciudad, así: arterial: 322,9 km, troncal: 31,1 km, intermedia 158,7 km, local: 85,7 km, rural: 6 km y otros: 25,7km. Y en espacio público, asciende a 36.271.060,1m², clasificados así: arterial: 9.218.407,1m², troncal: 3.240.161,4m², intermedia: 8.324.923,2m², local: 15.047.828,3m² y otros: 439.740,1m².

Para abordar estos desafíos, es crucial invertir en la mejora y expansión de la infraestructura de transporte urbano y regional. Esto incluye la intervención de la malla vial existente, la ampliación de la infraestructura de transporte público de manera eficiente y accesible, acompañado de la promoción de modos de transporte sostenibles como la bicicleta y el peatón.

4) Limitaciones en la calidad de los viajes de la movilidad activa

Bogotá históricamente ha promovido la movilidad en bicicleta como una alternativa eficiente y sostenible, y ha trazado metas ambiciosas de aumento de viajes y de kilómetros de infraestructura para los ciclistas, el empujón de la bicicleta ha requerido de estrategias adicionales para fortalecer

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

este modo de transporte. En cuanto a seguridad vial, al contar con más ciclistas en la ciudad, se aumenta la exposición al riesgo, dado que aumentan las interacciones de los ciclistas con los demás actores viales; adicional, al ser los recorridos más flexibles plantean retos en cuanto a la conectividad y accesibilidad de la red, eso hace que en seguridad vial, los siniestros que involucran a ciclistas tengan interacciones más variadas y están más dispersos en la ciudad, requiriendo una análisis más detallado de cada uno. Estos factores influyen de forma determinante en el aumento de la siniestralidad vial de este actor vial y representan un gran reto en la comprensión de la movilidad en bicicleta y en los elementos que se requieren para hacerla más segura. (Diagnóstico PMSS - SDM, 2023)

Frente al actor vial más vulnerable: las y los peatones, el reto en seguridad vial es dignificar y mejorar las condiciones de la caminata como el modo principal para movilizarse dentro de la ciudad. Una de las formas de lograrlo es la mencionada anteriormente, brindar un espacio público de calidad para todos los peatones. Para lograrlo, se debe reconocer la diversidad de quienes caminan en la ciudad, empezando por los más vulnerables: mujeres y cuidadores, menores de edad y adultos mayores, personas con movilidad reducida o en condición de discapacidad, y otras poblaciones que pueden ser objeto de vulneración en el espacio público. Otro de los obstáculos que en movilidad enfrentan los peatones es la intermitencia en sus recorridos por intersección de la infraestructura de otros actores viales, que los expone a interacciones de riesgo, esta exposición se ha dado históricamente por la prelación de los vehículos motorizados, en la que predominan las intersecciones de gran tamaño, que no pueden ser cruzadas en un solo intento por los peatones, zonas en que se obliga al peatón a usar puentes peatonales aumentando su tiempo y distancia de viaje, entre otras barreras. (Diagnóstico PMSS - SDM, 2023)

5) Ineficiencias a nivel de infraestructura y operación para la actividad logística y el transporte de carga en la ciudad y la región

Cabe destacar que el transporte urbano de carga constituye aproximadamente el 5% de todos los vehículos en circulación en la ciudad de Bogotá, según datos recopilados en el Monitoreo del año 2023³.

Durante la hora pico de carga, se registran un total de 11.204 viajes en la ciudad, siendo el 70% de estos desplazamientos efectuados por camiones pequeños de dos ejes, lo que equivale a 7.843 viajes. Estas cifras indican la relevancia y la intensidad de la actividad de carga en el contexto urbano.

³ Contrato 2023-2729 Capturar y procesar la información de campo como complemento al monitoreo, seguimiento y planeación del tránsito y el transporte de Bogotá D.C.

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Entre los años 2015 y 2020, se observó un incremento del 11% en el volumen de camiones que entran y salen de Bogotá D.C., de acuerdo con los datos proporcionados por la consultoría de carga del año 2020⁴. Es importante resaltar que el 50% de estos vehículos realizan su ingreso y salida por dos rutas principales: la Calle 13 y la Calle 80. Este fenómeno evidencia la importancia de los corredores que conectan la ciudad con sectores como Mosquera y La Punta a través de la vía Siberia, lo que refleja el dinamismo y la relevancia de la actividad de carga entre Bogotá y la región circundante.

Asimismo, se estima que alrededor del 25% de los camiones que circulan por la ciudad lo hacen en vacío, lo que sugiere un potencial significativo de mejora en la eficiencia de los servicios de carga. Entre los productos transportados por estos vehículos el 19% corresponde a productos manufacturados alimenticios, el 12% a insumos de construcción y el 11% a productos agrícolas, lo que refleja la diversidad de bienes movilizados y su impacto en la economía local.

Estos datos subrayan la importancia de implementar estrategias que optimicen el transporte de carga en la ciudad, buscando reducir la congestión vial, mejorar la eficiencia logística y promover un desarrollo sostenible en el ámbito urbano.

6) Obsolescencia del parque automotor

De otra parte, en lo que respecta a la connotación ambiental del transporte en la ciudad, específicamente a la generación de emisiones de contaminantes locales, de acuerdo con cifras del inventario de emisiones de contaminantes locales de Bogotá año base 2021⁵, elaborado por la Secretaría Distrital de Ambiente, las fuentes móviles en carretera (sector transporte terrestre carretero) contribuye con el 22% de las emisiones totales de material particulado 2,5 (PM2,5) de la ciudad, las fuentes fijas (sector industria, comercio y residencial) aportan el 2% y el restante 76% se atribuye a la re suspensión de material particulado, a la operación de maquinaria amarilla y a otras fuentes.

Si se detallan las emisiones causadas por procesos de combustión, las fuentes fijas son responsables del 6,4% de las emisiones de PM2,5, los incendios son responsables del 2,5%, la maquinaria amarilla es responsable del 20,3%, mientras que las fuentes móviles en carretera (sector transporte terrestre carretero) son responsables del 70,8% restante. De las emisiones generadas por quema de combustibles fósiles en las fuentes móviles en carretera, los vehículos de carga aportan el 53% de las emisiones de PM2,5 de la ciudad, seguido por los camperos y camionetas con una participación del 20%, las motocicletas con un 10% y los automóviles con un 7%.

⁴ Contrato 2019-1816 Caracterizar el transporte de carga en Bogotá y los municipios aledaños

⁵ Inventario de emisiones de Bogotá - Contaminantes atmosféricos. SDA. 2022. Consultado en: <https://docs.google.com/file/d/1dsikDkxa-aLubE0Ly97HvqYcqZ4nqADs/view>

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Otro aspecto ambiental relevante es la generación de gases de efecto invernadero (GEI) los cuales son causantes del calentamiento global y por ende del cambio climático. Según cifras del Observatorio ambiental de Bogotá⁶, se estima que la ciudad emitió para el año 2021 unas 9.452.489 toneladas de dióxido de carbono equivalente (CO2 eq), de las cuales el 40% se le atribuye al transporte, siendo un sector de interés y con potencial para reducción de emisiones GEI.

Considerando lo expuesto en aporte de emisiones de contaminantes locales y de gases efecto invernadero por el sector transporte, sobresale la obsolescencia del parque automotor como un aspecto a considerar desde el punto de vista del deterioro ambiental, ya que los vehículos más antiguos tienden a ser menos eficientes en términos de consumo de combustible y aumentar la generación de emisiones contaminantes. En este sentido, resulta necesario desarrollar estrategias que promuevan la renovación de la flota con vehículos más eficientes en consumo de combustible y con menores índices de generación de emisiones. Adicionalmente debe considerarse que vehículos más antiguos se asocian con condiciones inseguras de circulación, es decir, pueden promover indicadores negativos en seguridad vial.

Muchos gobiernos avanzan en la implementación de instrumentos que promueven la renovación del parque automotor, diseñados, entre otros aspectos, con la finalidad de facilitar o hacer más asequible la adquisición de vehículos eléctricos u otros vehículos más eficientes y menos contaminantes. Bogotá avanza actualmente en la implementación de la política pública de movilidad de cero y bajas emisiones (CONPES D.C. 30 de 2023), que es la hoja de ruta de corto, mediano y largo plazo para promover y consolidar la utilización de tecnologías de cero y bajas emisiones en todos los segmentos del transporte en la ciudad y además fomentar prácticas de conducción sostenible.

7) Planificación urbana deficiente que afecta el desarrollo sostenible de la ciudad.

Finalmente, es crucial reconocer que una adecuada planificación en la movilidad es esencial para abordar varios desafíos urbanos, como la congestión del tráfico, la contaminación ambiental, la falta de áreas verdes y la segregación socioeconómica a fin de lograr un desarrollo sostenible en la ciudad.

Considerar aspectos sociales, económicos, ambientales y jurídicos en la planificación urbana y de movilidad, puede ayudar a crear entornos urbanos más equitativos, saludables y sostenibles. Por ejemplo, al unir el transporte público eficiente, la infraestructura para la movilidad activa (como ciclovías y espacio público nuevo o mejorado), y el diseño urbano que promueva la accesibilidad,

⁶ <https://oab.ambientebogota.gov.co/emisiones-totales-de-gases-de-efecto-invernadero/>

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

se logra disminuir los problemas de congestión vial y como consecuencia, mejorar la calidad del aire.

Asimismo, se asegura que la toma de decisiones refleje las necesidades y aspiraciones de la ciudadanía al llevar a cabo una planificación de la movilidad de manera participativa que incluya a residentes locales, organizaciones comunitarias y otros actores clave. Esto ayuda a incrementar la transparencia y legitimidad en el proceso de toma de decisiones, lo que puede resultar en soluciones más duraderas y aceptadas por la comunidad.

En síntesis, una planificación de una movilidad integral y participativa es esencial para construir ciudades inclusivas, sostenibles y resilientes que puedan hacer frente a los desafíos del siglo XXI y mejorar la calidad de vida de sus habitantes, siendo más sostenible, segura y confiable

3.4 Magnitud actual del problema e indicadores de referencia

En términos del parque automotor, este ha aumentado alrededor del 1% en cada uno de los últimos años, pasando de 2.454.700 vehículos en 2019 a 2.580.609 al cierre de 2023, según datos del Registro Distrital Automotor (RDA). De estos, el total de motocicletas registradas en Bogotá se ha mantenido estable (475.773 en 2023) en el mismo periodo, mientras que el número de vehículos tipo automóvil, camioneta y campero ha aumentado un 6,8% pasando de 1.915.595 a 2.045.999, contribuyendo a la congestión del tráfico de la ciudad, lo que resulta en tiempos de desplazamiento más largos, mayor estrés para los conductores y una disminución en la eficiencia del transporte público, lo que implica un aumento de las fuentes móviles y de las emisiones de material particulado de diámetro inferior a 2,5 micrómetros (PM_{2,5})⁷, contaminante atmosférico de alta relevancia por sus efectos sobre la calidad del aire que respiran los bogotanos, impactando así su salud y su calidad de vida.

4. Participantes

4.1 Identificación de participantes

De conformidad con el documento de caracterización de partes interesadas de la Secretaría Distrital de Movilidad, a continuación, se identifican las principales personas participantes del proyecto:

Tabla 7. Identificación de Participantes

⁷ Fuente: Inventario de emisiones de Bogotá - Contaminantes atmosféricos. SDA. 2022. Consultado en: <https://docs.google.com/file/d/1dsikDkxa-aLubE0Ly97HvqYcqZ4nqADs/view>

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Nivel del Actor	Actor	Interés – Expectativa	Posición	Contribución o Gestión
• Distrital	Ciudadanía	Verse beneficiados del proyecto al obtener mayor acceso a un Sistema de Movilidad seguro, asequible y sostenible, lo que genera el mejoramiento de calidad de vida, bienestar y que construye la confianza entre ellos y la Administración Distrital.	• Beneficiario	<p>Información relevante para el proyecto.</p> <p>Propuestas de intervención.</p> <p>Veeduría para la correcta ejecución del proyecto.</p> <p>Fuentes de financiación de proyectos.</p>
• Distrital	Alcaldía, entidades del Sector Movilidad y entidades del Distrito	Su interés radica en los beneficios sociales, económicos y ambientales que el proyecto puede generar, que apoyan el cumplimiento de los fines misionales de cada entidad, además de los objetivos y metas del PDD.	<ul style="list-style-type: none"> • Beneficiario • Cooperante 	<p>Se pueden vincular en la ejecución de las normas o lineamientos que se expidan desde la entidad.</p> <p>Apoyo técnico, legal y financiero.</p>
• Nacional	Autoridades del orden Nacional (DNP, Ministerio de Transporte, ANI, Superintendencia de Transporte, Autoridades Ambientales, etc.)	<p>Le interesa que se dé cumplimiento a la normatividad y a los lineamientos de política pública respecto a la movilidad urbano-regional, además del aporte que las iniciativas puedan dar al cumplimiento de los objetivos y metas del PND.</p> <p>Pueden beneficiarse de medidas que pueden ser replicadas en otras ciudades.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Beneficiario • Cooperante 	<p>Lineamientos estratégicos para soportar/habilitar los proyectos desde lo técnico, normativo y financiero.</p> <p>Aporte para la financiación de proyectos de movilidad sostenible en particular en temas de transporte público</p>
• Otro	Banca Multilateral	Les interesa participar en proyectos de transporte que benefician a la población, en	• Cooperante	Brindan apoyo técnico y financiero para la estructuración y/o implementación de los proyectos.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Nivel del Actor	Actor	Interés – Expectativa	Posición	Contribución o Gestión
	Entidades de cooperación internacional	<p>cumplimiento de sus agendas de trabajo.</p> <p>Pueden beneficiarse del proyecto por aprendizaje de mejores prácticas y replicar en otras regiones del mundo.</p>		
<ul style="list-style-type: none"> Nacional 	Entes de Control	Les interesa que se dé cumplimiento al marco normativo, de política pública y que se haga buen uso de recursos públicos, evidenciado en una gestión transparente y eficiente.	<ul style="list-style-type: none"> Beneficiario 	Pueden ejercer control de manera óptima, contando con una fuente de información contractual y jurídica unificada

4.2 Análisis de los participantes

De la tabla anterior se puede concluir que existe una necesidad de coordinación para que los involucrados alineen sus expectativas con el proyecto de inversión. Para ello, la Secretaría Distrital de Movilidad ha establecido y priorizado variables que le permitan a la Entidad identificar, segmentar y conocer sus grupos de valor, con el fin de establecer las principales necesidades y expectativas en aras de prestar un mejor servicio a sus usuarias, usuarios y partes interesadas.

Los mecanismos mediante los cuales se recolecta la información, insumo para la caracterización de partes interesadas y grupos de valor, teniendo en cuenta el objetivo, el alcance y los recursos son: encuestas, registros administrativos, información recopilada en canales de atención a la ciudadanía y aplicativos como SIMUR, Sistema Distrital de Quejas y Reclamos, Sistema de Correspondencia, etc.

Así, a partir de la caracterización de partes interesadas, se identifica como una necesidad de la comunidad, el involucramiento en la toma de decisiones que se generan en cada uno de los proyectos de inversión.

De actores como la Superintendencia de Puertos y Transportes, Ministerio de Transporte, RNT y otras Entidades del Orden Nacional, se identificó la necesidad de contar con estrategias de continuidad integradas y articuladas entre las entidades del orden distrital y nacional, así como el cumplimiento normativo y reglamentación del orden nacional

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Frente a la definición de política, determinación de planes, programas y proyectos la Secretaría Distrital de Movilidad se articula con entidades del sector movilidad a nivel distrital. En el caso de nivel nacional se rige con las regulaciones y normativa al respecto que se emita en el nivel central.

5. Población Afectada y Objetivo

La Administración Distrital ha destacado la importancia de los enfoques poblacional-diferencial, de género y territorial en las políticas públicas y, por consiguiente, en la inversión. Esta situación permite identificar oportunidades diferenciadas de acuerdo con la condición poblacional, la equidad de género y su territorio.

A continuación, se presenta la caracterización de la población de Bogotá, considerando los enfoques poblacional-diferencial y de género en las características demográficas de la población objetivo, así como su distribución territorial:

5.1 Identificación de la población afectada por el Problema

El DANE, a partir de los resultados del Censo 2018, proyectó que en el año 2024 en Bogotá habitaría aproximadamente el 15% de la población del país (8,03 millones). De tal manera que el 15% de la población colombiana (53,5 millones) se encuentra concentrada en Bogotá⁸.

Cabe resaltar que la Tasa de Crecimiento Poblacional Promedio Anual (TCPA) entre 2005 y 2018 de Bogotá fue del 0,77%⁹.

Tabla 8. Identificación de la población afectada Bogotá

Cantidad de personas afectadas	Fuente de la información (solo fuentes oficiales)
8.034.649	Proyecciones CENSO NACIONAL DE POBLACIÓN Y VIVIENDA (CNPV 2018) ¹⁰

A continuación, se presenta la distribución de la población en el territorio:

⁸<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion/proyecciones-de-poblacion-bogota>

⁹ https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/datos_de_la_region_rm_0.pdf

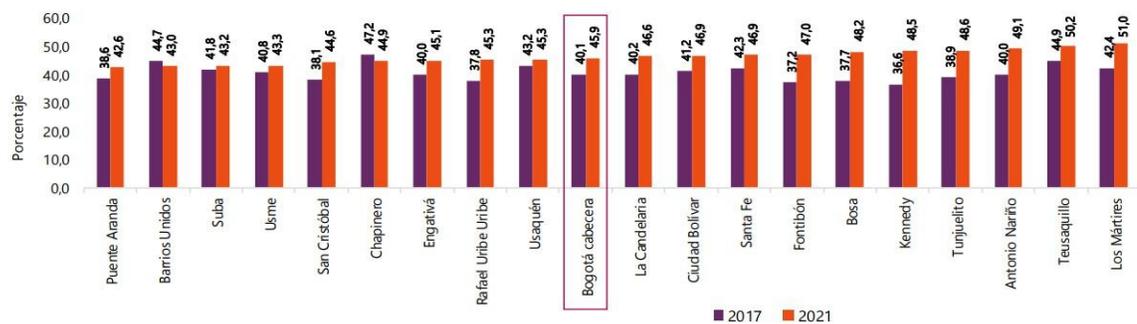
¹⁰ <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion/proyecciones-de-poblacion-bogota>

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

De acuerdo con la Encuesta Multipropósito (EMP 2021) del DANE¹¹, en el año 2021 con base en las proyecciones del CNPV¹² 2018, en la cabecera de la ciudad de Bogotá habitaban 7,8 millones de personas, distribuidas en 2,8 millones de hogares. En el centro poblado y rural disperso de la ciudad, la ciudad contaba con una población de 29 mil personas en 9 mil hogares.

Según la EMP 2021, el porcentaje de hogares con jefatura femenina en la cabecera de Bogotá (45,9%) aumentó 5,8 puntos porcentuales (p.p.) respecto a 2017 (40,1%); en el área rural se ubicó en 30,4% para 2021. Los municipios con mayor porcentaje de mujeres jefes en las cabeceras fueron Bojacá (51,1%), La Calera (49,8%), Tabio (48,8%) y Sibaté (48,8%).

**Hogares con jefatura femenina (%)
Bogotá localidad urbana
2017 - 2021**



Adicionalmente, en la EMP 2021 se preguntó a la población de Bogotá mayor de 18 años sobre su orientación sexual e identidad de género. De estos, el 0,1% no se identifica con el sexo asignado al nacer (transgénero). Además, se observó que el 98,9% de los encuestados dijo ser heterosexual, mientras que el 1,1% manifestó ser homosexual o bisexual.

Tabla 10. Orientación sexual

Orientación	Bogotá Urbana	Bogotá Rural	Total	% Participación
Heterosexual	5.985.988	19.607	6.005.594	98,9%
Homosexual	52.306	47	52.353	0,9%
Bisexual	12.480	63	12.543	0,2%
Total > 18 años	6.050.774	19.717	6.070.491	100,0%

Fuente: Elaboración Propia con base en EMP 2021

¹¹ <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/pobreza-y-condiciones-de-vida/encuesta-multiproposito>

¹² Censo Nacional de Población y Vivienda

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

La EMP 2021 realizada por el DANE también preguntó sobre el teletrabajo o trabajo en casa, encontrando que el 30,7% de las personas ocupadas en los últimos 12 meses trabajaron bajo la modalidad de teletrabajo o trabajo en casa:

Tabla 11. Personas ocupadas y teletrabajo

	Bogotá Urbana	Bogotá Rural	Total	% Participación
Personas ocupadas	3.529.106	11.299	3.540.404	100,0%
Personas que han trabajado bajo la modalidad de teletrabajo o trabajo en casa	1.086.185	485	1.086.670	30,7%

Fuente: Elaboración Propia con base en EMP 2021

Dentro de los motivos por los cuales los encuestados manifestaron haber trabajado en la modalidad de teletrabajo o trabajo en casa, se destacan la Pandemia con 75,3%, y trabajo independiente desde casa con un 13,5%. El 10,6% manifestó que la empresa donde trabaja promueve el teletrabajo:

Tabla 12. Motivo para modalidad de Teletrabajo

Motivo	Bogotá Urbana	Bogotá Rural	Total	% Participación
Por la pandemia del coronavirus (COVID-19)	972.221	431	972.653	75,3%
Su empresa lo promueve permanentemente	136.440	58	136.498	10,6%
Trabaja como independiente desde su casa	174.739	117	174.856	13,5%
Otro	7.719	-	7.719	0,6%

Fuente: Elaboración Propia con base en EMP 2021

5.2 Población Objetivo de la intervención

Tabla 13: Identificación de la población Objetivo en Bogotá y Cundinamarca

Cantidad de personas afectadas	Fuente de la información (solo fuentes oficiales)
8.034.649	Proyecciones CENSO NACIONAL DE POBLACIÓN Y VIVIENDA (CNPV 2018) ¹³

5.3 Características demográficas de la población Objetivo

A continuación, se presenta la caracterización demográfica de la población objetivo:

¹³ <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion/proyecciones-de-poblacion-bogota>

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Tabla 14. Características demográficas de la población objetivo

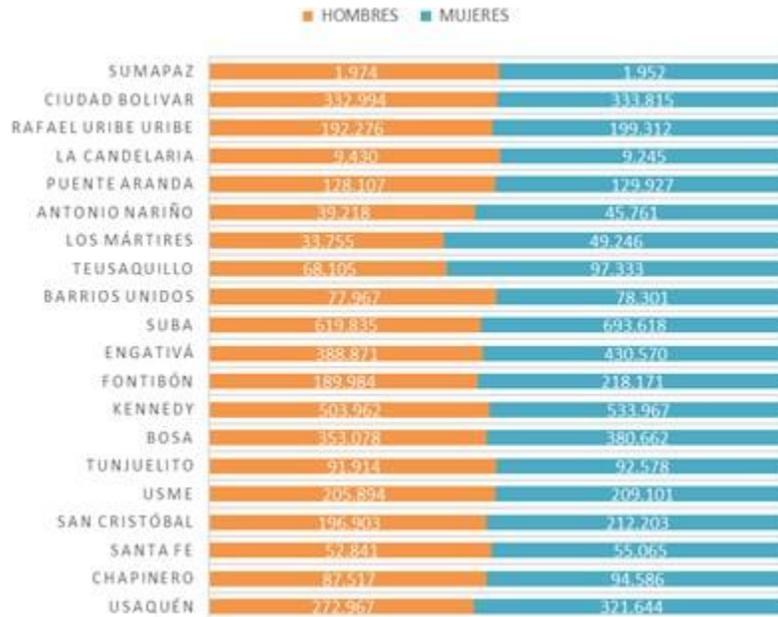
Clasificación	Detalle	Número de personas	Fuente de información
Etaria	0 a 4 años Primera infancia	472.881	DANE
Etaria	5 a 9 años Infancia	478.728	DANE
Etaria	10 a 19 años Adolescencia	984.293	DANE
Etaria	15 a 29 años Juventud	1.883.588	DANE
Etaria	30 a 59 años Adultez	3.443.788	DANE
Etaria	Mayores de 60 años Vejez	1.277.593	DANE
Grupos étnicos	Población Negro/a, mulato/a, (afrodescendiente)	67.039	DANE
Grupos étnicos	Población Palenquera de San Basilio	992	DANE
Grupos étnicos	Población Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina	1.295	DANE
Grupos étnicos	Población Gitana	793	DANE
Sexo	Mujer	4.187.057	DANE
Sexo	Hombre	3.847.592	DANE
Identidad de Género	Identidad masculina	4.182.970	DANE
Identidad de Género	Identidad Femenina	3.870.717	DANE
Identidad de Género	Identidad Transgénero	11.925	DANE
Población Vulnerable	Población con discapacidad	506.183	DANE
Población Vulnerable	Población SISBEN A pobreza extrema 19,7%	968.058,00	LR ¹⁴
Población Vulnerable	Población SIEBEN B pobreza 36,2%	1.778.868	LR
Población Vulnerable	Población SISBEN C vulnerable 33,6%	1.651.104	LR

De acuerdo con las proyecciones del CNPV 2018, se estima que la población de Bogotá en el área urbana y rural para el 2024, será de 8,03 millones de personas, de las cuales el 52% son mujeres y el 48% hombres. En la siguiente gráfica se presenta la distribución de la población por género en la localidad de la ciudad:

¹⁴ <https://www.larepublica.co/analisis/econometria-consultores-2889073/sisben-iv-una-mejora-en-la-focalizacion-de-la-poblacion-vulnerable-3141521>

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Ilustración 2. Población urbana y Rural Proyección 2024



Fuente: Elaboración Propia con Proyecciones CNPV 2018

Así mismo, con base en las proyecciones del CNPV 2018, se estimó la distribución etárea de la población de Bogotá para el 2024, encontrando que el 25% de la población es menor de 20 años, el 34% se encuentra en el rango de los 20 a los 39 años de edad, el 26% de la población tiene entre 40 y 59 años de edad, y el 16% es mayor de 60 años:

Ilustración 3. Población urbana y rural por Grupos Etáreos



	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Fuente: Elaboración Propia con Proyecciones CNPV 2018

La EMP 2021 realizada por el DANE también incluyó preguntas sobre la condición de discapacidad y pertenencia a grupos étnicos, entre otros aspectos relevantes: El 1,7% de la población de Bogotá se auto-reconoce como parte de algún grupo étnico. De estos, la población indígena y la población afrodescendiente, son los más representativos con un 58,4% y 39,7% de participación respectivamente, como se puede observar en la siguiente tabla:

Tabla 15. Población Indígena y Afrodescendiente

Grupo étnico	Bogotá Urbana	Bogotá Rural	Total	% Participación
Indígena	76.874	94	76.968	58,4%
Gitano/a (Rrom)	633	-	633	0,5%
Raizal del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina	879	5	884	0,7%
Palenquero/a de San Basilio	977	6	983	0,7%
Negro/a, mulato/a, (afrodescendiente)	52.185	135	52.320	39,7%
Total Poblacional - Diferencial	131.548	240	131.788	100,0%

Fuente: Elaboración Propia con base en EMP 2021

Respecto a las personas de 5 años y más con discapacidad, en Bogotá se reportó una proporción de 4,4% en la cabecera urbana y de 4,9% en el centro poblado y rural disperso. Para la zona urbana, la mayor parte de ellas (12,5%) tienen 60 años o más y es más frecuente en las localidades de Bosa (8,9%) y Antonio Nariño (5,9%). Para la zona rural el 16,3% tienen 60 años o más y es más frecuente en las localidades de San Cristóbal (9,1%) y Sumapaz (7,7%)¹⁵.

¹⁵ https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/multi/Boletin_EM_2021.pdf

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Tabla 16. Personas con discapacidad por grupos de edad (%) Bogotá 2021

Localidad urbana	Personas de 5 años y más	Grupos de edad			
		5 a 17 años	18 a 28 años	29 a 59 años	60 años y más
Bosa	8,9	3,8	5,6	9,8	21,2
Antonio Nariño	5,9	1,6	3,2	4,6	16,9
Los Mártires	5,9	2,3	3,2	4,9	17,0
Ciudad Bolívar	5,2	2,1	2,4	4,8	18,4
Usme	5,2	2,0	3,2	5,2	14,6
San Cristóbal	5,0	2,0	2,5	4,1	16,0
Rafael Uribe Uribe	4,9	2,5	2,5	3,6	15,3
Puente Aranda	4,6	1,8	1,0	2,7	14,7
La Candelaria	4,4	1,3	1,6	3,0	13,5
Bogotá cabecera	4,4	1,9	2,2	3,5	12,5
Tunjuelito	4,3	1,7	1,8	4,0	12,2
Santa Fe	4,2	2,0	2,2	3,6	12,0
Kennedy	3,9	1,9	1,7	3,1	12,3
Suba	3,5	1,0	1,9	2,3	11,3
Engativá	3,4	2,0	1,3	2,1	10,7
Fontibón	3,1	1,8	1,3	2,4	9,1
Chapinero	3,0	0,7	0,9	1,9	10,5
Barrios Unidos	3,0	1,4	1,4	1,7	9,0
Usaquén	2,5	1,1	1,3	1,6	6,6
Teusaquillo	1,9	0,5	0,8	0,9	6,2

6. Objetivo general e indicadores de seguimiento

Tabla 17. Objetivo General e Indicadores

Objetivo General	Mejorar la accesibilidad, seguridad, asequibilidad y sostenibilidad del Sistema de Movilidad de Bogotá, para la promoción del bien-estar y la construcción de la confianza de la ciudadanía.
Indicador para medir el objetivo general	Viajes en modos sostenibles en un día típico en Bogotá (peatonales, bicicletas, transporte público)
Nombre del indicador que mide el objetivo general	Viajes en modos sostenibles
Medido a través de (Unidad de medida)	Viajes
Meta (Valor numérico)	9.200.000
Fuente de verificación	

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Tipo de fuente (marque con una x)	Documento oficial	Encuesta	Entrevista	Estadística	Evaluación	Informe	Inspección	Publicación	Registros contables
	x	x							
Nombre de la fuente de verificación	Encuesta de movilidad 2023								

 <p>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

6.2 Relación entre las causas y los objetivos

Impacto Esperado	Aliviar la congestión en la ciudad, fomentando opciones de gestión de la demanda de transporte que mejoran la fluidez del tráfico y promuevan una convivencia más armoniosa en el entorno de la ciudad.	Aumento de la confianza en las autoridades de transporte mediante una gestión transparente y eficaz, promoviendo así una mayor colaboración y satisfacción ciudadana.	Mayor seguridad vial garantizando así la protección y el bienestar de la ciudadanía	Aumento en los viajes de movilidad sostenible en Bogotá	Reducción de costos y tiempos en la operación logística, promoviendo un entorno empresarial más eficiente y dinámico.	Promoción de medidas que protegen la salud de la población y reducen las emisiones para mitigar el cambio climático, generando un entorno más saludable y sostenible para todos.	Aumento de la inclusión de comunidades vulnerables, promoviendo así el aprovechamiento de oportunidades sociales y económicas que contribuyan a su desarrollo y bienestar.
Resultado Esperado	Mantener los tiempos de viaje mediante el fomento de alternativas de transporte más eficientes y sostenibles, como el transporte público, la bicicleta, la caminata y el uso eficiente del vehículo particular.	Mejorar la experiencia de la ciudadanía en el uso del sistema de transporte público mediante la implementación de medidas que incrementen la comodidad, eficiencia y accesibilidad de los servicios ofrecidos.	Mejorar la eficiencia del sistema de movilidad lo cual reduce la congestión, contribuyendo un mayor bienestar ciudadano.	Fomentar el uso de modos de movilidad activa en la ciudad mediante iniciativas que promuevan sus beneficios para la salud, el medio ambiente y la calidad de vida de la ciudadanía.	Aumentar la competitividad de la ciudad al implementar medidas que optimizan la movilidad.	Fomentar las prácticas ambientales más sostenibles para reducir la generación de emisiones contaminantes locales y Gases Efecto Invernadero, preservando así la calidad del aire y promoviendo un consumo más eficiente de energía.	Mejora la accesibilidad e interconexión del sistema movilidad en Bogotá y Región, promoviendo así una distribución equitativa y eficiente del crecimiento urbano.
Objetivo Central	Mejorar la accesibilidad, seguridad, asequibilidad y sostenibilidad del Sistema de Movilidad de Bogotá, para la promoción del bien- confianza de la ciudadanía. estar y la construcción de la confianza de la ciudadanía.						



ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Secretaría
Movilidad

**SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL
BAJO EL ESTÁNDAR MIPG**

DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Ficha de proyecto de inversión

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 4.0

Objetivos Específicos	Implementar medidas de gestión de la demanda de transporte para la mitigación de las externalidades negativas, mejoramiento de la calidad del aire y promoción de formas más sostenibles de movilidad.	Fortalecer el sistema de transporte público en la ciudad y la región que preste un servicio más eficiente, accesible y sostenible.	Adelantar acciones para el mejoramiento de la infraestructura vial y de transporte para una movilidad sostenible y segura en la ciudad, promoviendo una conexión adecuada con la región.	Mejorar la calidad de los viajes de movilidad activa fomentando una experiencia segura y cómoda para ciclistas y peatones en Bogotá.	Optimizar la infraestructura y la operación logística en la ciudad y la región	Consolidar la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones como una alternativa eficiente, sostenible, accesible y competitiva en Bogotá	Mejorar la efectividad en la planificación de políticas de transporte para la optimización de la movilidad
Medios indirectos	Mejorar el acceso a un transporte público asequible, confiable y seguro	Fortalecer la coordinación entre entidades gubernamentales y actores involucrados en la planificación, operación y regulación del sistema de transporte público en la ciudad y la región.	Promover una movilidad planificada que mitigue los efectos del crecimiento desorganizado de la ciudad y reduzca el rezago en el desarrollo vial.	Reducir la percepción de inseguridad entre los peatones y ciclistas en la ciudad.	Establecer una coordinación efectiva entre actores públicos y privados para la optimización de la operación logística y el transporte de carga en la ciudad y la región.	Generar facilidades para la renovación y ascenso tecnológico de vehículos de carga de la ciudad.	Establecer programas de apoyo por parte del gobierno para incentivar la inversión en infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en Bogotá D.C. Mejorar la planificación de la movilidad y el transporte para el desarrollo sostenible de la ciudad, garantizando un crecimiento equilibrado y armonioso que beneficie a la ciudadanía.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

7. Alternativas de Solución

A continuación, se presenta la información seleccionada por la Subsecretaría de Política de Movilidad, a través de la Dirección de Planeación de la Movilidad y la Dirección de Inteligencia para la Movilidad, para la evaluación de las siguientes alternativas:

Tabla 18. Alternativas de solución

Nombre de la alternativa	Descripción de la alternativa (Describir qué se va a hacer, cómo, cuándo, dónde y para qué en relación con la resolución del problema)
Alternativa 1.	Dar continuidad al proyecto de inversión 7588 sobre el fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su región y proyecto de inversión 7583 sobre la implementación del sistema de transporte de bajas y cero emisiones para Bogotá. Esta alternativa evita la formulación de un nuevo proyecto de inversión
Alternativa 2.	Realizar dos proyectos de inversión relacionados con el mejoramiento del sistema de movilidad de la ciudad y otro relacionado con la sostenibilidad ambiental. Esta alternativa permite la creación de dos nuevos proyectos de inversión.
Alternativa 3.	Realizar un proyecto de inversión que mejore la accesibilidad, seguridad, asequibilidad y sostenibilidad del Sistema de Movilidad de Bogotá, para la promoción del bien-estar y la construcción de la confianza de la ciudadanía. Esta alternativa permite la creación de un nuevo proyecto de inversión de manera integral ajustado a los lineamientos del PDD y del PMSS.

Tabla 19. Evaluaciones por realizar

Evaluaciones por realizar	Sí	No
Rentabilidad ¹⁶		x
Costo- eficiencia y costo mínimo ¹⁷		x
Evaluación multicriterio ¹⁸	x	

¹⁶ Este análisis permite determinar y comparar la rentabilidad de los proyectos, diferenciando el flujo de costos y beneficios actualizados, que se desprenden de su implementación.

¹⁷ El criterio de Costo-Eficiencia compara los costos monetarios, con la posibilidad de alcanzar eficientemente ciertos objetivos, en este contexto la eficiencia debe entenderse como la relación entre los costos de los insumos aplicados y los productos obtenidos por el proyecto.

¹⁸ Al igual que en los casos anteriores, este tipo de análisis soporta el proceso de toma de decisiones respecto de la conveniencia de la ejecución del proyecto, pero a diferencia de los demás este no se fundamenta en criterios de maximización económica, sino que,

 <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Criterios de evaluación

Los criterios establecidos para las alternativas se plantean según los factores de alto impacto que se derivan por la ejecución del proyecto de inversión. Se utiliza la metodología de la matriz multicriterio, la cual permite la inclusión de una serie de variables que son fundamentales para la toma de decisiones en cuanto a selección y priorización de estrategias y proyectos. En términos generales, un proyecto puede tener impactos positivos o negativos, sobre el medio ambiente, los niveles de pobreza, la integración con la región, el entorno, el ordenamiento territorial, el cubrimiento en términos de población beneficiada, la seguridad vial, accesibilidad, conectividad, sostenibilidad financiera e institucional, la generación de empleo, comportamiento ciudadano, etc.

Para la selección de la mejor alternativa para este proyecto de inversión se tienen en cuenta los siguientes criterios:

Criterio 1. Políticas de transporte e integración Bogotá - Región: se refiere a la posibilidad de mejorar la conectividad de Bogotá con la región mediante sistemas de transporte intermodales y multimodales que brinde acceso a un costo razonable (en tiempo y dinero).

Criterio 2. Sostenibilidad social: se relaciona con mejorar la accesibilidad de la población más vulnerable a los bienes y servicios de la ciudad, por medio del sistema de movilidad que favorezca su inclusión social y productiva.

Criterio 3. Sostenibilidad ambiental: se refiere a la posibilidad de contribuir en la conservación del medio ambiente, al favorecer mejores condiciones de la calidad del aire, por medio de la reducción de emisiones de material particulado y otros contaminantes, además de ayudar a contrarrestar el cambio climático mitigando las emisiones de gases de efecto de invernadero (GEI).

Criterio 4. Sostenibilidad económica: se refiere a cómo las iniciativas propuestas favorecen el desarrollo y las dinámicas económicas de la ciudad.

A continuación, se presenta la matriz de evaluación multicriterio de alternativas

Rango de calificación	
1	Igualmente preferido
3	Moderadamente preferido

dependiendo de una jerarquización de variables según la ponderación de su importancia, se llega a una comparación de los mejores resultados alcanzados.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

5	Fuertemente preferido
7	Muy fuertemente preferido
9	Extremadamente preferido

Fuente: Metodología MGA (DNP)

Tabla 20. Evaluación Multicriterio

Evaluación	Criterio 1	Criterio 2	Criterio 3	Criterio 4	Total
Alternativa 1	5	5	3	5	18
VS					
Alternativa 2	3	5	5	3	16
VS					
Alternativa 3	7	9	7	5	28
Alternativa 1	18				
Alternativa 2	16				
Alternativa 3	28				

La Alternativa 3 emerge como la más favorable y adecuada para abordar las necesidades y desafíos identificados en el análisis realizado. Esta opción no solo cumple de manera satisfactoria con los aspectos fundamentales de sostenibilidad, accesibilidad, seguridad y confiabilidad, sino que además sobresale por su enfoque social, lo cual la distingue y posiciona como la elección más idónea entre las demás alternativas consideradas.

La Alternativa 3 se caracteriza por su capacidad para ofrecer soluciones integrales que no solo abordan los aspectos técnicos y operativos del proyecto, sino que también tienen en cuenta las necesidades y preocupaciones de la comunidad y los grupos sociales más vulnerables. Su enfoque social se refleja en medidas específicas destinadas a garantizar la equidad en el acceso al transporte, la inclusión de personas con movilidad reducida, la mejora de la calidad de vida en áreas afectadas y el fomento del desarrollo económico local.

Además, la Alternativa 3 demuestra un compromiso genuino con la participación ciudadana y el diálogo abierto, involucrando a los diferentes actores en el proceso de toma de decisiones, garantizando una mayor transparencia y legitimidad en la implementación del proyecto. Esto

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

contribuye a fortalecer la confianza y el apoyo de la comunidad, lo cual es crucial para el éxito a largo plazo del proyecto.

En resumen, la Alternativa 3 destaca no solo por su eficacia técnica y operativa, sino también por su enfoque inclusivo y socialmente responsable, lo que la posiciona como la mejor opción para satisfacer las necesidades de la comunidad y generar un impacto positivo y sostenible en el desarrollo urbano y la calidad de vida de la ciudad.

MÓDULO II -PREPARACIÓN

Después de analizar las diferentes alternativas según los criterios establecidos, se destaca que la Alternativa 3 es la más favorable. Esta opción no solo responde positivamente a los aspectos de sostenibilidad, accesibilidad, seguridad y confiabilidad, sino que también sobresale por su enfoque social, lo cual la hace destacar entre las demás alternativas.

El proyecto de inversión seleccionado tiene un fuerte componente social, lo que lo hace especialmente relevante para mejorar la prestación del servicio del sistema de movilidad para la población vulnerable.

Este proyecto de inversión es crucial para canalizar recursos hacia iniciativas que promuevan la sostenibilidad, la accesibilidad y la seguridad en el sistema de movilidad. Se establece un plan robusto para la ejecución del proyecto durante los próximos cuatro años, con una cuidadosa supervisión y seguimiento mediante la definición de metas e indicadores transparentes y acordes con los principios de gestión pública eficaz.

8. Estudio de Necesidades

Considerando las condiciones identificadas, el proyecto de inversión se enfoca en implementar una serie de estrategias, planes y proyectos para mejorar el transporte y promover la movilidad sostenible en Bogotá. El objetivo es elevar la calidad de vida de la ciudadanía, proporcionando un sistema de movilidad que satisfaga sus necesidades básicas de acceso a bienes, servicios y actividades urbanas, así como mejorar la experiencia de viaje de la ciudadanía, fomentar la intermodalidad y promover una movilidad más sostenible y amigable con el entorno urbano.

Para lograrlo, es fundamental contar con un sistema de transporte seguro, eficiente y sostenible, que garantice la movilidad, comodidad, seguridad y accesibilidad de los usuarios. Se busca fortalecer la cultura de la gestión de la demanda de transporte, promoviendo el uso racional de los vehículos particulares y priorizando el transporte público, con especial énfasis en el transporte individual.

En resumen, se pretende generar un sistema de transporte integral que contribuya al desarrollo urbano sostenible y mejore la calidad de vida de la población.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Tabla 21. Productos

PRODUCTO (Catálogo de Productos MGA)		Unidad de medida (Catálogo de productos MGA)		
<i>2409008 Documentos de lineamientos técnicos</i>		<i>Número de documentos</i>		
<i>Documentos cuyo objetivo es describir y explicar instrumentos, estándares, requisitos y condiciones necesarias para llevar a cabo un proceso o actividad</i>				
<i>Descripción de la demanda</i>		<i>Documentos de lineamientos técnicos requeridos</i>		
<i>Descripción de la oferta</i>		<i>Documentos de lineamientos técnicos realizados</i>		
TIPO DE ANÁLISIS	AÑO	DEMANDA	OFERTA	DÉFICIT
HISTÓRICO	2022	1	0,9	-0,1
	2023	1	0,95	-0,1
PROYECTADO	2024	1	0	-1
	2025	1	0	-1
	2026	1	0	-1
	2027	1	0	-1
	2028	1	0	-1

PRODUCTO (Catálogo de Productos MGA)		Unidad de medida (Catálogo de productos MGA)		
<i>2409014 Documentos de planeación</i>		<i>Número de documentos</i>		
<i>Consiste en la formulación de documentos cuyo objetivo es plasmar una visión de futuro a nivel país, entidad territorial, comunidad, sector, región, entidad o cualquier nivel de desagregación que se requiera, plasmando elementos como objetivos, estrategias, metas e indicadores</i>				
<i>Descripción de la demanda</i>		<i>Documentos de planeación requeridos</i>		
<i>Descripción de la oferta</i>		<i>Documentos de planeación realizados</i>		
TIPO DE ANÁLISIS	AÑO	DEMANDA	OFERTA	DÉFICIT
HISTÓRICO	2022	1	0,9	0,1
	2023	1	0,95	0,05
PROYECTADO	2024	1	0	-1

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

	2025	1	0	-1
	2026	1	0	-1
	2027	1	0	-1
	2028	1	0	-1

PRODUCTO (Catálogo de Productos MGA)		Unidad de medida (Catálogo de productos MGA)		
2409066 Servicio de asistencia técnica		Número de asistencias técnicas		
<i>Corresponde al acompañamiento, asesoría y seguimiento técnico para la transferencia de herramientas de gestión y conocimiento a entidades nacionales y territoriales, o a grupos de valor, en procedimientos y trámites institucionales de competencia de la entidad.</i>				
Descripción de la demanda		Número de asistencias técnicas requeridos		
Descripción de la oferta		Número de asistencias técnicas realizados		
TIPO DE ANALISIS	AÑO	DEMANDA	OFERTA	DÉFICIT
HISTÓRICO	2022	1	0,9	0,1
	2023	1	0,95	0,05
PROYECTADO	2024	1	0	-1
	2025	1	0	-1
	2026	1	0	-1
	2027	1	0	-1
	2028	1	0	-1

PRODUCTO (Catálogo de Productos MGA)		Unidad de medida (Catálogo de productos MGA)		
2409029 Documentos metodológicos		Número de documentos		
<i>Documentos cuyo objetivo es describir y explicar métodos, herramientas analíticas, o procesos que determinan un camino o forma de realizar un análisis en particular.</i>				
Descripción de la demanda		Documentos metodológicos requeridos		
Descripción de la oferta		Documentos metodológicos realizados		

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

TIPO DE ANALISIS	AÑO	DEMANDA	OFERTA	DÉFICIT
HISTÓRICO	2022	1	0,9	0,1
	2023	1	0,95	0,05
PROYECTADO	2024	1	0	-1
	2025	1	0	-1
	2026	1	0	-1
	2027	1	0	-1
	2028	1	0	-1

PRODUCTO (Catálogo de Productos MGA)		Unidad de medida (Catálogo de productos MGA)		
<i>2409012 Documentos de investigación</i>		<i>Documentos de investigación</i>		
<i>Identificación, análisis y definición de estrategias de mitigación del riesgo</i>				
<i>Descripción de la demanda</i>		<i>Documentos de investigación requeridos</i>		
<i>Descripción de la oferta</i>		<i>Documentos de investigación realizados</i>		
TIPO DE ANALISIS	AÑO	DEMANDA	OFERTA	DÉFICIT
HISTÓRICO	2022	1	0,9	0,1
	2023	1	0,95	0,05
PROYECTADO	2024	1	0	-1
	2025	1	0	-1
	2026	1	0	-1
	2027	1	0	-1
	2028	1	0	-1

PRODUCTO (Catálogo de Productos MGA)		Unidad de medida (Catálogo de productos MGA)		
<i>2409064 Documentos de estudios técnicos</i>		<i>Número de documentos</i>		
<i>Documentos cuyo objetivo es la elaboración de informes de base que analizan situaciones, estudios de caso y de una temática específica.</i>				

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

<i>Descripción de la demanda</i>		<i>Documentos de estudios técnicos realizados</i>		
<i>Descripción de la oferta</i>		<i>Documentos de estudios técnicos requeridos</i>		
TIPO DE ANALISIS	AÑO	DEMANDA	OFERTA	DÉFICIT
HISTÓRICO	2022	1	0,9	0,1
	2023	1	0,95	0,05
PROYECTADO	2024	1	0	-1
	2025	1	0	-1
	2026	1	0	-1
	2027	1	0	-1
	2028	1	0	-1

PRODUCTO (Catálogo de Productos MGA)		Unidad de medida (Catálogo de productos MGA)		
<i>2409025 Documentos normativos</i>		<i>Número de documentos</i>		
<i>Incluye la realización de los documentos de contenido normativo para la reglamentación de las diferentes líneas de acción del programa.</i>				
<i>Descripción de la demanda</i>		<i>Documentos normativos realizados</i>		
<i>Descripción de la oferta</i>		<i>Documentos normativos requeridos</i>		
TIPO DE ANALISIS	AÑO	DEMANDA	OFERTA	DÉFICIT
HISTÓRICO	2022	1	0,9	0,1
	2023	1	0,95	0,05
PROYECTADO	2024	1	0	-1

 ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG		
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO		
	Ficha de proyecto de inversión		
	Código: PE01-PR01-F09		Versión: 4.0

	2025	1	0	-1
	2026	1	0	-1
	2027	1	0	-1
	2028	1	0	-1

9. Análisis técnico de la Alternativa seleccionada

A continuación, se detallan las iniciativas seleccionadas para la implementación como parte integral del proyecto de inversión. Estas iniciativas han sido cuidadosamente elegidas con base a los objetivos establecidos y la selección de la alternativa más adecuada. Diseñadas para abordar de manera integral los desafíos de accesibilidad, seguridad, asequibilidad y sostenibilidad del Sistema de Movilidad de Bogotá, el objetivo primordial es promover el bien-estar de toda la ciudadanía y fortalecer la confianza en el sistema de transporte. Se busca asegurar que las soluciones implementadas satisfagan las necesidades de movilidad de manera efectiva y sostenible, contribuyendo así al desarrollo equitativo y sostenible de la ciudad. En consecuencia, se determina la importancia de implementar una variedad de acciones, estrategias, conceptos y estudios que permitan lograr estos objetivos.

Objetivo 1. Implementar medidas de gestión de la demanda de transporte para la mitigación de las externalidades negativas, mejoramiento de la calidad del aire y promoción de formas más sostenibles de movilidad.

Para Bogotá, específicamente, la promoción del uso eficiente del vehículo particular es fundamental para abordar los desafíos únicos que enfrenta la ciudad, como la congestión del tráfico, la contaminación atmosférica y la movilidad urbana. A continuación, se exponen algunas acciones que podrían implementarse y que se extraen de los programas definidos en el Plan de Movilidad Sostenible y Segura y en el marco del Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027 en su objetivo 4-Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática, justicia ambiental e integración regional:

Racionalización del uso de vehículos automotores particulares

La implementación de estrategias efectivas para racionalizar el uso del transporte privado implica una combinación de medidas regulatorias, desincentivos del uso de vehículos particulares motorizados, pero también incentivos y promoción de medios de transporte más sostenibles y eficientes. Se proponen medidas regulatorias, como el pico y placa, y el fomento de sistemas de transporte compartido. También se sugiere la internalización de costos mediante cobros por externalidades, como peajes urbanos, para desincentivar el uso del automóvil.

Además de estas medidas regulatorias y económicas, es crucial promover cambios en la cultura y el comportamiento de la ciudadanía, fomentando la adopción de estilos de vida más sostenibles y la utilización de modos de transporte alternativos. Esto puede incluir campañas de sensibilización,

 <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

programas de educación vial y la mejora de la infraestructura para peatones y ciclistas, con el fin de hacer más atractivas y seguras estas opciones de movilidad.

Sistema inteligente de estacionamientos

El Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) enfatiza la necesidad de implementar medidas integrales y sostenibles para la gestión del estacionamiento en las ciudades. Esto incluye la adopción de políticas tarifarias y medidas de gestión de la demanda que fomenten el uso de medios de transporte alternativos al automóvil. Se ha desarrollado el Sistema Inteligente de Estacionamientos para mejorar la disponibilidad y gestión de espacios de estacionamiento, incluyendo zonas de parqueo pago en la vía pública. Además, se avanza con el Registro Distrital de Estacionamiento para una regulación más efectiva, junto con la regulación del servicio de valet parking para optimizar el uso del espacio público y brindar comodidad a los usuarios.

Promoción del uso de transporte sostenible y seguro

La promoción de medios de transporte sostenibles como la bicicleta, el transporte público y la caminata es esencial para mejorar la movilidad urbana y reducir los impactos negativos del uso excesivo del automóvil. Estos medios ofrecen beneficios como la reducción de la congestión y la mejora de la calidad del aire, además de promover estilos de vida activos y saludables. Se requiere un enfoque integral que involucre a diversos actores para construir un sistema de transporte más sostenible, seguro y amigable con el medio ambiente. Iniciativas como las redes "Muévete Mejor" y la "Red de Logística Urbana" son clave para promover el transporte sostenible y mejorar la gestión de la movilidad en Bogotá.

Objetivo 2. Fortalecer el sistema de transporte público en la ciudad y la región que preste un servicio más eficiente, accesible y sostenible.

Para mejorar el transporte público en Bogotá, se requiere implementar medidas integrales que promuevan un sistema más eficiente, seguro y accesible. Esto incluye la articulación del transporte público de Bogotá con el de la región y el país, priorizando la intermodalidad y la integración de distintos modos de transporte. Se proponen políticas para mejorar la infraestructura de intercambio modal, integrar sistemas de pago y tarifas, coordinar horarios y rutas, y promover la cooperación entre autoridades y actores del sector público y privado.

Dentro del Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS), la articulación del sistema de transporte público de pasajeros de Bogotá D.C. con las necesidades y servicios de transporte público de la región y el país se destaca como una prioridad estratégica. Así mismo lo establece el Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027 "Bogotá Camina Segura", en el entendido de la coordinación de la planeación de la infraestructura de movilidad regional con énfasis en el transporte masivo que privilegie los modos limpios. Esta articulación tiene como objetivo principal garantizar una integración fluida y eficiente entre los distintos sistemas de transporte, tanto a nivel local como regional y nacional, con el fin de optimizar la movilidad de la ciudadanía y promover un desarrollo urbano más equitativo y sostenible.

 <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Mejorar la asequibilidad y sostenibilidad del sistema de transporte público de pasajeros

Esta estrategia es una prioridad clave en la planificación urbana y la gestión de la movilidad en las ciudades como Bogotá. Un sistema de transporte público accesible y eficiente no solo garantiza la movilidad de la ciudadanía, sino que también contribuye a reducir la congestión del tráfico, disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero y promover una mayor equidad social al ofrecer opciones de movilidad asequibles para todos los estratos sociales.

Fortalecimiento del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) a través del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET)

Para asegurar la sostenibilidad del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de Bogotá, se estableció el Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la Demanda (FET) mediante el Decreto Distrital 383 de 2019. Este fondo cubre la brecha entre la tarifa técnica y la tarifa cobrada a los usuarios, garantizando la viabilidad financiera del transporte público. La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) tiene la responsabilidad de elaborar su reglamento, administrar sus recursos y coordinar acciones para estimar sus necesidades. El Decreto Distrital 686 de 2019 otorgó a la SDM todas las funciones de administración del fondo a partir de 2023, consolidando su importancia para garantizar el adecuado funcionamiento del transporte público en Bogotá. Esta medida refleja el compromiso de la Administración Distrital con la estabilidad financiera del SITP y el acceso a un transporte público de calidad, en línea con los objetivos del Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS).

Implementar el Plan de Movilidad Accesible

El Plan de Movilidad Accesible se enmarca dentro de los lineamientos establecidos en el artículo 14 de la Ley Estatutaria 1618 de 2013 y se materializa a través del Decreto 324 de 2014. Este decreto establece una serie de acciones destinadas a garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad al sistema integrado de transporte público-SITP. Dichas medidas se enfocan en cinco ejes fundamentales: permeabilidad en el espacio público, accesibilidad a la infraestructura fija, servicio y gestión del transporte público, implementación de señalética e información accesible, y medidas sociales y culturales para la accesibilidad integral. El seguimiento y la coordinación de todas estas acciones se realizan de manera conjunta con la participación de todas las entidades involucradas, con el fin de avanzar progresivamente y asegurar que se cumplan los estándares de accesibilidad al transporte público y se garantice la movilidad de todas las personas en especial las de movilidad reducida en igualdad de condiciones.

Mejorar la experiencia de los usuarios de transporte intermunicipal

La mejora de la experiencia en el transporte intermunicipal beneficia a Bogotá y la región en su conjunto, con el servicio entre Soacha y Bogotá siendo crucial para la conectividad regional. El Convenio Interadministrativo 2744-2023 busca modernizar este servicio, considerando la importancia de los corredores de acceso a la ciudad y la participación de la Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca. Este esfuerzo busca mejorar la eficiencia, seguridad y comodidad del transporte, beneficiando a residentes de Bogotá y municipios circundantes. Se destaca la importancia de mejorar la información sobre paraderos, horarios, tarifas y rutas para una planificación efectiva del viaje.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Mejorar la experiencia de viaje de usuarios del Servicio de Transporte público individual (taxi)

En el marco del Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) y el Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027 "Bogotá Camina Segura", se destaca la importancia de garantizar una experiencia de viaje positiva en el transporte público individual, como el servicio de taxi. Se enfatiza en valores como la competitividad, sostenibilidad ambiental, seguridad, confianza e inclusión para promover una movilidad segura, eficiente y sostenible para la ciudadanía.

Garantizar la accesibilidad universal mediante el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial

Este servicio especial de transporte terrestre automotor está diseñado para cubrir las necesidades de movilidad de grupos específicos de la población, como personas con discapacidad, adultos mayores, estudiantes, entre otros, que requieren un servicio adaptado a sus necesidades particulares. Se tiene como objetivo garantizar la accesibilidad universal, la seguridad y la calidad del servicio para todos los usuarios. Esto implica proporcionar un servicio que atienda las necesidades específicas de grupos vulnerables de la población, contribuyendo así a la equidad en el acceso al transporte público.

Objetivo 3. Adelantar acciones para el mejoramiento de la infraestructura vial y de transporte para una movilidad sostenible y segura en la ciudad, promoviendo una conexión adecuada con la región.

Adelantar los proyectos de infraestructura vial y transporte, tanto a nivel local como regional, es esencial para gestionar eficazmente la movilidad urbana. Estos proyectos garantizan la conectividad, seguridad y eficiencia del sistema de transporte, y permiten adaptarse a las necesidades cambiantes de la comunidad y a los desafíos emergentes. El monitoreo constante de estos proyectos es crucial para su correcta ejecución y para identificar áreas de mejora que optimicen la infraestructura y los servicios de transporte.

Colaboración y acompañamiento en Proyectos de Infraestructura Vial y Equipamientos para el Sistema de Movilidad

En concordancia con los objetivos del Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS), se reconoce que la expansión del sistema de transporte público es crucial para mejorar la accesibilidad y calidad del servicio. Esto implica integrar proyectos como la Primera Línea del Metro, nuevas troncales de Transmilenio, Transmicable y el Corredor Verde de la Carrera 7. Se prioriza el apoyo a la planificación y desarrollo de infraestructura de movilidad para ejecución durante el Plan Distrital de Desarrollo, incluyendo estudios de factibilidad, diseño y operación. Se busca mejorar la experiencia de viaje con un enfoque en la movilidad segura, sostenible y accesible, optimizando la infraestructura para garantizar seguridad vial, reducir tiempos de viaje y mejorar la oferta de servicios de transporte público.

Revisión y aprobación de estudios de transporte y tránsito

 <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

La revisión y aprobación de estudios de transporte y tránsito desempeñan un papel fundamental en la planificación y gestión efectiva de la movilidad urbana. Estos estudios proporcionan información detallada sobre la demanda de transporte, los patrones de movilidad de la población, la capacidad de la infraestructura vial y de transporte, así como los impactos ambientales y sociales asociados con las intervenciones propuestas.

Estudios de Análisis Estratégicos EAE para el componente de movilidad

Las Actuaciones Estratégicas definidas en el Decreto 555 de 2024 - Plan de Ordenamiento Territorial fortalecen el componente de movilidad en Bogotá, apoyando el Modelo de Ordenamiento Territorial basado en el desarrollo sostenible. Esto incluye iniciativas como el reverdecimiento de la ciudad, el ecourbanismo y la promoción de la movilidad sostenible. Estas acciones son fundamentales para concretar el concepto de los 15 y 30 minutos, asegurando que los servicios estén accesibles para todos los habitantes. Además, se impulsa la revitalización de barrios para mejorar la calidad de vida y promover la integración social y urbana, mediante el desarrollo de oportunidades económicas y viviendas adecuadas. En resumen, estas actuaciones son clave para un ordenamiento territorial inclusivo, garantizando el acceso equitativo a servicios y oportunidades, y promoviendo un desarrollo urbano sostenible en la ciudad y la región.

Objetivo 4. Mejorar la calidad de los viajes de movilidad activa fomentando una experiencia segura y cómoda para ciclistas y peatones en Bogotá.

Dentro del Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) y Plan Distrital de Desarrollo de Bogotá, se contemplan varias estrategias relacionadas con el fomento de la bicicleta y la caminata como medios de transporte sostenibles. Algunas de las estrategias a implementar, incluyen:

Promoviendo la Movilidad Activa: Iniciativas en Bogotá

Promoción del Uso de la Bicicleta y seguridad del ciclista

La promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte se realiza mediante campañas de sensibilización y la expansión de la infraestructura, incluyendo estacionamientos seguros y el sistema de bicicletas compartidas. Estas acciones buscan fomentar una cultura urbana que valore y promueva la bicicleta como una alternativa sostenible y saludable, reduciendo la congestión vehicular y la contaminación ambiental. Se implementan medidas de seguridad como infraestructuras viales específicas, educación vial para ciclistas y conductores, y campañas de concienciación sobre la importancia de compartir el espacio vial de manera segura. Estas medidas buscan crear un entorno vial más seguro y amigable para los ciclistas, promoviendo su uso como una alternativa de transporte sostenible y saludable.

Ampliación de la Red de Ciclo infraestructura

La expansión de la red de ciclo infraestructura es una medida fundamental para fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad. Este proyecto implica analizar y viabilizar la expansión, conservación y optimización de los tramos existentes para garantizar una conectividad eficiente, inclusiva, accesible, cómoda y segura para los ciclistas. Además de ampliar la cobertura

 <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

geográfica, se busca crear corredores ciclistas en la escala de proximidad de la ciudad, abarcando áreas residenciales, comerciales, educativas y recreativas. Esta expansión de la red no solo facilita los desplazamientos en bicicleta por toda la ciudad, sino que también fomenta un estilo de vida activo y saludable.

Fomento de la Caminata

El fomento de la caminata como medio de transporte se basa en la creación de entornos urbanos que prioricen la seguridad y comodidad de los peatones, donde se contemplen los principios de diseño universal, accesibilidad, además de los enfoques de género, etario y diferencial. Esto implica la planificación y diseño de calles y espacios públicos que faciliten y promuevan la movilidad peatonal, con aceras amplias y bien mantenidas que permitan el tránsito y el acceso a servicios de forma fluida para todas las personas. Asimismo, se fomenta la creación de zonas peatonales y espacios verdes que promuevan que los habitantes de Bogotá caminen, ya sea para realizar actividades recreativas, pasear o desplazarse a sus destinos. Estas medidas buscan promover un estilo de vida activo, mejorar la salud y bienestar de la población, reducir el uso del automóvil y contribuir a la construcción de ciudades más sostenibles y habitables.

Registro de bicicletas en Bogotá

El fortalecimiento del Registro Bici ha reflejado un crecimiento constante desde la implementación del registro obligatorio, evidenciando el aumento en el uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad. La plataforma "Registro Bici Bogotá" permite asociar los datos personales de los ciudadanos con los de su bicicleta, brindando un comprobante de registro legal ante cualquier autoridad. Con nuevas medidas como el registro desde la venta y el control en establecimientos de mantenimiento y comercio de bicicletas, se espera avanzar hacia el registro total de bicicletas en la plataforma, lo que respaldará a las autoridades policiales en la disuasión del hurto y la recuperación de bicicletas.

Objetivo 5. Optimizar la infraestructura y la operación logística en la ciudad y la región

Dentro del Plan de Movilidad Sostenible y Segura de Bogotá (PMSS) y el Plan Distrital de Desarrollo, se incluyen diversas estrategias relacionadas con el transporte de carga y logística para mejorar la eficiencia y sostenibilidad de estos procesos. Siendo así, se desarrollan actividades relacionadas con:

Gobernanza regional para la carga y la logística

Contempla la definición e implementación de políticas para mejorar las operaciones logísticas en el ámbito regional mediante la articulación del Distrito con la Región Metropolitana y la Agencia Regional de Movilidad, así como la construcción de herramientas para el análisis y evaluación de la logística en la región a través de datos e información suministrados por actores que hacen parte de la cadena logística.

Red de transporte de carga y para la actividad logística

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Las actividades se centran en la integración de manera ordenada y eficiente la logística con el sistema de movilidad, con el fin de reducir las externalidades negativas asociadas al transporte de mercancías a nivel distrital y regional, al tiempo que se disminuyen los costos y tiempos. Entre sus componentes clave se incluye la definición y adaptación de infraestructura para optimizar la cadena logística multimodal, mediante las Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE) y la interconexión de corredores logísticos en diversas escalas. Asimismo, busca identificar y reorganizar los corredores de carga para el transporte de mercancías a nivel distrital, local y regional, con el objetivo de facilitar la logística de abastecimiento y distribución, y así reducir las externalidades negativas asociadas al uso de vehículos de gran tamaño.

Promoción de la Movilidad Urbana Sostenible

Se promueven políticas y medidas que favorezcan la integración del transporte de carga en el contexto de la movilidad urbana sostenible, incluyendo la planificación de rutas de distribución que minimicen los impactos negativos en el entorno urbano y promuevan la convivencia armónica con otros usuarios de la vía. Así mismo, se destaca la promoción de buenas prácticas a empresas y transportadores para el adecuado mantenimiento de los vehículos y la eco conducción.

Objetivo 6. Consolidar la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones como una alternativa eficiente, sostenible, accesible y competitiva en Bogotá

Acciones dirigidas a la consolidación de la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones como una alternativa

La Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones, adoptada mediante el Conpes Distrital 30 de 2023, define la hoja de ruta de la ciudad con visión 2040 con el objetivo general de *“consolidar la movilidad de cero y bajas emisiones como una alternativa sostenible, accesible, competitiva y atractiva en Bogotá y la Región Metropolitana”*. Con esta política se busca:

1. Promover la transición de los medios de transporte carreteros motorizados hacia tecnologías de cero y bajas emisiones
2. Fortalecer procesos de gestión, innovación, desarrollo e investigación en la cadena de valor de tecnologías para movilidad motorizada de cero y bajas emisiones.
3. Desarrollar un entorno de comunicación, pedagogía y participación alrededor de la movilidad de cero y bajas emisiones

Además, la política también contempla medidas para la racionalización del uso de vehículos del parque automotor altamente contaminantes, mediante la implementación de programas de renovación de flotas y la regulación de la circulación de vehículos más antiguos y contaminantes. La implementación de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones contribuye directamente a la mejora de la calidad del aire en la ciudad, a la mitigación del cambio climático y a la promoción de una movilidad más segura y saludable para toda la ciudadanía de Bogotá, alineándose así con los objetivos del PMSS de promover una movilidad sostenible y segura para todos.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Fortalecimiento y seguimiento del componente ambiental de los proyectos de movilidad de la ciudad

El fortalecimiento del aspecto ambiental en los proyectos de movilidad apunta a reducir los impactos del transporte en la contaminación y el cambio climático. Se promueve la coordinación entre distintos sectores para lograr un sistema de transporte más limpio y eficiente energéticamente. El liderazgo del Distrito, con respaldo de organizaciones multilaterales, busca acelerar la mitigación de los impactos ambientales, generando conocimiento y promoviendo la innovación. El seguimiento del componente ambiental de los proyectos de movilidad se alinea con los principios y objetivos del PMSS de Bogotá y el objetivo 4 del PDD-Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática, que busca promover una movilidad segura, eficiente y respetuosa con el entorno natural para mejorar la calidad de vida de los habitantes de Bogotá.

Estrategia para la promoción de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en Bogotá D.C

Consolidar una red de infraestructura de recarga inteligente, accesible y competitiva en articulación con el sector privado.

Se hace necesario la implementación de una estrategia para la promoción de la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos, con el fin de satisfacer la necesidad de los bogotanos de contar con soluciones de recarga para poder adoptar los vehículos de cero emisiones, disminuir la percepción de ansiedad de rango y brindar oportunidades a quienes no pueden instalar cargadores en su propiedad privada.

La implementación de la estrategia se realizará en articulación con lo definido en la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones, adoptada por medio de documento CONPES D.C. 30 de 2023, y a su vez se articula con el proyecto *O4_E3_P4_1 Implementación y consolidación de la red de infraestructura de recarga para vehículos eléctricos* del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, adoptado por medio del Decreto Distrital 497 de 2023, así mismo se encuentra establecido en el Plan Distrital de Desarrollo en su Programa 26. Movilidad Sostenible.

Acciones para promover la renovación tecnológica de transporte de carga hacia una tecnología de cero y bajas emisiones

Regulación de la operación de la red de carga y logística en la escala distrital

El programa de regulación de la red de carga y logística en Bogotá busca mitigar los impactos negativos de la distribución urbana de mercancías mediante una gestión eficiente del espacio público y la adopción de tecnologías vehiculares más limpias. Su objetivo es promover el transporte de mercancías en vehículos de cero y bajas emisiones, incentivando la modernización del parque automotor bajo criterios de sostenibilidad y seguridad. Además, se implementarán acciones para gestionar horarios y espacios públicos, con el fin de reducir externalidades como la congestión.

Fomentando la Ciclogística como Alternativa Sostenible

En línea con los objetivos trazados en el PDD 2024-2027 Bogotá Camina Segura, se prioriza el desarrollo de la ciclogística como una alternativa sostenible y eficiente para la distribución de

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

mercancías en áreas urbanas de alta densidad. Esta modalidad no solo contribuye a la reducción de emisiones contaminantes, sino que también alivia la congestión vehicular y mejora la movilidad en la ciudad.

Optimización de la Distribución Urbana de Mercancías

Se plantea mejorar la distribución de mercancías en la ciudad mediante la implementación de políticas y medidas que promuevan la eficiencia en las operaciones logísticas, como la desconsolidación de carga, carga colaborativa, el uso de vehículos de bajas emisiones y la gestión de horarios de entrega.

Objetivo 7. Mejorar la efectividad en la planificación de políticas de transporte para la optimización de la movilidad

Orientar la formulación y seguimiento de las políticas, planes, programas, proyectos y demás instrumentos de planeación

Implica considerar una amplia gama de aspectos, incluidos análisis jurídicos, técnicos, administrativos y presupuestales, así como seguir los lineamientos de política establecidos. En este proceso, se lleva a cabo una evaluación exhaustiva de las necesidades y desafíos de movilidad en la ciudad, identificando soluciones y acciones específicas para abordarlos. Además, se garantizará la coherencia y la integración de estas estrategias con las políticas y objetivos más amplios de desarrollo urbano y sostenibilidad. El objetivo final es promover un sistema de transporte más eficiente, seguro y sostenible que mejore la calidad de vida de la ciudadanía y contribuya al desarrollo económico y social de Bogotá.

Toma y manejo de datos, estadísticas, modelos de transporte y estudios que sean insumo para el diagnóstico y evaluación de la movilidad de la Ciudad y la Región.

Coordinar acciones para la recopilación y procesamiento de datos de movilidad. Los modelos de transporte permiten la previsión del comportamiento del tráfico y la planificación de infraestructuras y servicios. Los estudios financieros son fundamentales para comprender los recursos necesarios y las opciones de financiamiento. El Observatorio de Movilidad proporciona información actualizada y análisis para la toma de decisiones. La analítica de datos identifica tendencias con el fin de mejorar la movilidad. La captura de información de campo posibilita el monitoreo y la planificación del tráfico. El análisis de datos estadísticos y geoespaciales relacionados con los accidentes viales contribuye a mejorar la seguridad en las vías.

En conjunto, estos insumos permiten un diagnóstico integral y una evaluación precisa de la movilidad, fundamentales para la planificación y gestión efectiva del sistema de transporte en la ciudad y la región.

9.3 Estudios que respaldan la información básica del proyecto

A continuación, se presentan las normas, conceptos y estudios que respaldan la información fundamental del proyecto de inversión, como se detalla a continuación:

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Tabla 22. Estudios y/o normatividad realizados

No.	Nombre del estudio y/o normativa	Entidad que lo (a) emite	Fecha de expedición
Ley 769	"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".	Congreso	2022
Ley 2199	Por medio de la cual se desarrolla el artículo 325 de la Constitución política y se expide el régimen especial de la Región metropolitana Bogotá - Cundinamarca	Congreso	2022
Ley 2198	Por el cual se establecen medidas de reactivación Económica para el transporte público terrestre de Pasajeros y mixto y se dictan otras disposiciones	Congreso	2022
Ley 1955	Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad"	Congreso	2019
Ley 1882	Por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la ley de infraestructura y de dictan otras disposiciones	Congreso	2018
Ley 1811	"Por medio de la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el código nacional de tránsito"	Congreso	2016
Ley 1801	"Por la cual se expide el Código Nacional de Policía y Convivencia"	Congreso	2016
Ley 1753	"Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Toda la normas por un nuevo país"	Congreso	2015
Ley 1508	Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones	Congreso	2012
Ley 1383	"Por la cual se reforma la ley 769 de 2002- Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones"	Congreso	2010
Ley 1346	Por medio de la cual se aprueba la "Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad", adoptada por la Asamblea General de la Naciones Unidas el 13 de diciembre de 2006	Congreso	2009
Ley 1287	Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones	Congreso	2009
Ley 1083	Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones	Congreso	2006
Ley 361	"Por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte	Congreso	1997

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

No.	Nombre del estudio y/o normativa	Entidad que lo (a) emite	Fecha de expedición
Ley 336	"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones"	Congreso	1996
Acuerdo 891	Por el cual se establecen los lineamiento para la creación del "Gran Fondo del Ciclismo de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"	Concejo de Bogotá D.C.	2023
Acuerdo 889	Por medio del cual se dictan lineamientos para la promoción del buen servicio, uso y cuidado de las infraestructuras del sistema integrado de transporte público y las buenas prácticas entre las empresas de intermediación tecnológica y domiciliaria para una movilidad segura y corresponsable en el Distrito Capital	Concejo de Bogotá D.C.	2023
Acuerdo 873	Por el cual se establecen lineamientos para la implementación de medidas y el fortalecimiento del registro bici en Bogotá, D.C.	Concejo de Bogotá D.C.	2023
Acuerdo 87	por el cual se dictan disposiciones para el adecuado uso, disfrute y aprovechamiento de los espacios alternativos y complementarios de transporte en el distrito capital	Concejo de Bogotá D.C.	2003
Acuerdo 836	Por el cual se dictan los principios generales, y lineamientos de la política pública del peatón "En Bogotá, primero el peatón" y se dictan otras disposiciones	Concejo de Bogotá D.C.	2022
Acuerdo 811	Por medio del cual se impulsan acciones para enfrentar la emergencia climática y el cumplimiento de los objetivos de descarbonización en Bogotá D.C.	Concejo de Bogotá D.C.	2021
Acuerdo 794	Por el cual se establecen lineamientos para incentivar la oferta gratuita de estacionamiento de bicicletas y se dictan otras disposiciones	Concejo de Bogotá D.C.	2021
Acuerdo 793	Por el cual se establecen lineamientos para la formulación de estrategias para la reducción progresiva del gasto de los usuarios del Sistema Integrado de Transporte Público en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones	Concejo de Bogotá D.C.	2020
Acuerdo 790	Por el cual se declara la emergencia climática en Bogotá D.C., se reconoce esta emergencia como un asunto prioritario de gestión pública, se definen lineamientos para la adaptación, mitigación y resiliencia frente al cambio climático y se dictan otras disposiciones	Concejo de Bogotá D.C.	2020

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

No.	Nombre del estudio y/o normativa	Entidad que lo (a) emite	Fecha de expedición
Acuerdo 79	Por el cual se adopta el Estatuto General de Protección Ambiental del Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá y se dictan normas básicas necesarias para garantizar la preservación y defensa del patrimonio ecológico, los recursos naturales y el medio ambiente	Concejo de Bogotá D.C.	2003
Acuerdo 779	Por el cual se modifica el Acuerdo 386 de 2009, por medio del cual se declara de interés social, recreativo y deportivo la ciclovía de Bogotá y se dictan otras disposiciones	Concejo de Bogotá D.C.	2020
Acuerdo 749	Por el cual se establecen lineamientos para promover buenas conductas viales y el uso apropiado del espacio público por parte de los domiciliarios en bicicleta en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones	Concejo de Bogotá D.C.	2019
Acuerdo 745 y 746	Por medio del cual se modifica el acuerdo 595 de 2105, y se concede el libre acceso al personal uniformado de la fuerza pública al sistema integrado de transporte público	Concejo de Bogotá D.C.	2019
Acuerdo 732	Por medio del cual se adoptan medidas para la promoción y masificación de la movilidad eléctrica y demás tecnologías cero emisiones directas de material particulado en Bogotá, D.C. y se dictan otras disposiciones	Concejo de Bogotá D.C.	2018
Acuerdo 724	Por el cual se establece el cobro de una contribución de valorización por beneficio local para la construcción de un plan de obras, y se dictan otras disposiciones	Concejo de Bogotá D.C.	2018
Acuerdo 708	Por medio del cual se adoptan los lineamientos de la política pública de la bicicleta en el distrito capital y se dictan otras disposiciones	Concejo de Bogotá D.C.	2018
Acuerdo 695	Autoriza la tasa por el derecho de estacionamiento en vías públicas, servicio prestado por establecimientos privados y/o públicos cuyo objeto es facilitar el estacionamiento y depósito temporal de vehículos automotores, motos o bicicletas, a título oneroso.	Concejo de Bogotá D.C.	2017
Acuerdo 674	Por el cual se establece el Sistema Único Distrital de Registro Administrativo Voluntario de Control y Marcación de Bicicletas en Bogotá, D.C.	Concejo de Bogotá D.C.	2017
Acuerdo 668	Por medio del cual se crea el programa "Parquea Tu Bici", se institucionaliza la Semana de la Bicicleta, el Día del Peatón en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones	Concejo de Bogotá D.C.	2017
Acuerdo 663	Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el Distrito Capital	Concejo de Bogotá D.C.	2017

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

No.	Nombre del estudio y/o normativa	Entidad que lo (a) emite	Fecha de expedición
Acuerdo 660	Por el cual se establece la estrategia "Muévete Diferente" y se dictan otras disposiciones	Concejo de Bogotá D.C.	2016
Acuerdo 619	se establece la Estrategia de Gobierno Electrónico de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital y se dictan otras disposiciones	Concejo de Bogotá D.C.	2007
Acuerdo 606	Por el cual se establece el día del taxista y se declara esta actividad de interés en el Distrito Capital.	Concejo de Bogotá D.C.	2016
Acuerdo 595	Por el cual se implementa el uso de la bicicleta como servicio de transporte integrado al Sistema de Movilidad del Distrito Capital	Concejo de Bogotá D.C.	2015
Acuerdo 558	"Por medio del cual se establece en el Distrito Capital la estrategia "Onda Bici Segura" para el tránsito de ciclistas en grupo o caravanas"	Concejo de Bogotá D.C.	2014
Acuerdo 546	Por el cual se transforma el Sistema Distrital de Prevención y Atención de Emergencias - SDPAE, en el Sistema Distrital de Gestión de Riesgo y Cambio Climático - SDGR-CC, se actualizan sus instancias, se crea el Fondo Distrital para la Gestión de Riesgo y Cambio climático "FONDIGER" y se dictan otras disposiciones.	Concejo de Bogotá D.C.	2013
Acuerdo 516	Por medio del cual se establecen los lineamientos para la implementación de "zonas amarillas seguras" en el Distrito Capital"	Concejo de Bogotá D.C.	2012
Acuerdo 472	Por medio del cual se establecen los lineamientos de la política pública de conducción ecológica para Bogotá, D.C."	Concejo de Bogotá D.C.	2011
Acuerdo 391	Por medio del cual se dictan lineamientos para la formulación del Plan Distrital de Mitigación y Adaptación al cambio climático y se dictan otras disposiciones	Concejo de Bogotá D.C.	2009
Acuerdo 374	Por el cual se establecen los corredores complementarios del transporte público nocturno en Bogotá Distrito Capital"	Concejo de Bogotá D.C.	2009
Acuerdo 356	Por medio del cual se adoptan medidas para el cobro de estacionamiento de vehículos fuera de vía y se dictan otras disposiciones	Concejo de Bogotá D.C.	2008
Acuerdo 346	Por el cual se implementa el uso de la bicicleta como servicio de transporte integrado al Sistema de Movilidad del Distrito Capital	Concejo de Bogotá D.C.	2008

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

No.	Nombre del estudio y/o normativa	Entidad que lo (a) emite	Fecha de expedición
Acuerdo 335	Por el cual se establece el inventario de los aparcaderos vinculados a un uso o abiertos al público y se dictan otras disposiciones	Concejo de Bogotá D.C.	2008
Acuerdo 236	Por el cual se adecuan cicloparqueaderos en las instituciones públicas que prestan atención al público en el Distrito Capital	Concejo de Bogotá D.C.	2006

Nota: los Decretos y Resoluciones del orden Nacional y Distrital complementarios, se pueden consultar en la matriz normativa de la Secretaría Distrital de Movilidad <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/transparencia> (ver numeral 2. Normativa).

10. Localización de la alternativa de solución

A continuación, se detalla la localización de la alternativa seleccionada:

Región	Departamento	Municipio	Distrital	Entidad	Localidad
-	CUNDINAMARCA	BOGOTÁ DC	BOGOTÁ DC	SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD	TODAS

10.1 Factores analizados

Para garantizar el éxito y la eficacia de esta iniciativa, es crucial determinar cuidadosamente la localización del proyecto, teniendo en cuenta una serie de factores clave que influirán en su impacto y alcance. Estos factores son fundamentales para asegurar que el proyecto se implemente en áreas estratégicas que maximicen sus beneficios y aborden de manera efectiva los problemas de movilidad en la ciudad.

Tabla 23. Factores para la localización

Factores que inciden en la localización	Seleccione con una X	Breve justificación de los elegidos.
Aspectos administrativos y políticos	X	Los aspectos administrativos y políticos, junto con la autonomía política, fiscal y administrativa, dentro de los límites establecidos por la Constitución y la Ley, son fundamentales en el proyecto de inversión. Esto se alinea con la Ley 136 de 2004 del Congreso de la República de

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Factores que inciden en la localización	Selección con una X	Breve justificación de los elegidos.
		Colombia, cuya finalidad es promover el bienestar general y mejorar la calidad de vida en el territorio respectivo.
Cercanía de fuentes de abastecimiento	X	Al tener acceso a proveedores cercanos, se minimiza la necesidad de largos desplazamientos de los vehículos de carga, lo que no solo reduce los tiempos de entrega, sino también los costos asociados al transporte. Además, esta proximidad facilita la implementación de estrategias logísticas más eficientes, como la consolidación de carga y el uso de modos de transporte más sostenibles, como el ferrocarril o la bicicleta de carga.
Disponibilidad de servicios públicos (Agua, energía y otros)		
Estructura impositiva y legal	X	La estructura legal proporciona el respaldo necesario para la aplicación efectiva de regulaciones relacionadas con la movilidad en la ciudad. En conjunto, la estructura impositiva y legal contribuye a promover una movilidad más sostenible y eficiente en la ciudad.
Impacto para la equidad de género	X	Es necesario implementar acciones y políticas que garanticen que todas las personas puedan desplazarse de manera eficiente y segura por la ciudad y sus alrededores, independientemente de su condición física, económica o social.
Orden público		
Topografía		
Cercanía a la población objetivo	X	Garantiza una mayor eficacia y relevancia en las intervenciones planificadas para la ciudad de Bogotá. Así como mayor efectividad, eficiencia y participación ciudadana en los proyectos relacionados con movilidad.
Comunicaciones	X	Se fundamenta en la difusión de información, sensibilización y educación de la población sobre las políticas, programas y proyectos relacionados con la movilidad.
Costo y disponibilidad de terrenos		
Disponibilidad de costo y mano de obra	X	La disponibilidad de costos influye en la capacidad del proyecto para adquirir recursos financieros necesarios para su implementación. La disponibilidad de costos y mano de

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Factores que inciden en la localización	Selección e con una X	Breve justificación de los elegidos.
		obra también puede influir en la capacidad del proyecto para generar empleo local y contribuir al desarrollo económico de la ciudad.
Factores ambientales	X	es esencial debido a su impacto en la sostenibilidad y la calidad de vida de los habitantes de Bogotá.
Medios y costos de transporte		
Otros		Es importante evaluar los impactos socioeconómicos y ambientales asociados a cada medio de transporte, para tomar decisiones que contribuyan al desarrollo equitativo y sostenible de la movilidad

11. Cadena de valor

La cadena de valor del proyecto de inversión para mejorar la accesibilidad, seguridad, asequibilidad y sostenibilidad del Sistema de Movilidad de Bogotá, es un proceso integral que abarca diversas etapas y actividades. A continuación, se describe cada uno de sus objetivos

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Tabla 24. Cadena de valor

Objetivo General	Objetivo específico	Código y Nombre del Producto (Catálogo_MGA)	Descripción del Producto (Catálogo_MGA)	Medido a través de. (Catálogo_MGA)	Código e indicador del Producto (Catálogo de productos_MGA)	Unidad de Medida (Catálogo_MGA)	Cantidad	Meta/Actividad	Etapas de la Actividad	Ruta Crítica (Si o No)	Costo total de la meta/actividad
Mejorar la accesibilidad, seguridad, asequibilidad y sostenibilidad del Sistema de Movilidad de Bogotá, para la promoción del bien-estar y la construcción de la confianza de la ciudadanía.	1. Implementar medidas de gestión de la demanda de transporte para la mitigación de las externalidades negativas, mejoramiento de la calidad del aire y promoción de formas más sostenibles de movilidad.	2409008 - Documentos de lineamientos técnicos	Documentos cuyo objetivo es describir y explicar instrumentos, estándares, requisitos y condiciones necesarias para llevar a cabo un proceso o actividad	Número de documentos	240900800 - Documentos de lineamientos técnicos realizados	Número	1	1. Impulsar en el 100 % las acciones para gestionar el uso eficiente del vehículo particular en la ciudad	Inversión	SI	6.420.165.119
	2. Fortalecer el sistema de transporte público en la ciudad y la región que preste un servicio más eficiente, accesible y sostenible	2409014 - Documentos de planeación	Consiste en la formulación de documentos cuyo objetivo es plasmar una visión de futuro a nivel país, entidad territorial, comunidad, sector, región, entidad o cualquier nivel de desagregación que se requiera, plasmando elementos como objetivos, estrategias, metas e indicadores	Número de documentos	240901400 - Documentos de planeación realizados	Número	1	2. Realizar en un 100% las actividades relacionadas para el mejoramiento en la prestación del servicio de transporte público de Bogotá y la Región	Inversión	SI	3.671.771.276
	3. Adelantar acciones para el mejoramiento de la infraestructura vial y de transporte para una movilidad sostenible y segura en la ciudad, promoviendo una conexión adecuada con la región.	2409066 - Servicio de asistencia técnica	Corresponde al acompañamiento, asesoría y seguimiento técnico para la transferencia de herramientas de gestión y conocimiento a entidades nacionales y territoriales, o a grupos de valor, en procedimientos y trámites institucionales de competencia de la entidad.	Número de asistencias técnicas	240906600 - Asistencias técnicas realizadas	Número	1	3. Realizar el 100% de la revisión y seguimiento a los proyectos relacionados con la infraestructura vial, de tránsito y transporte de la ciudad y la Región.	Inversión	SI	3.564.138.663
	4. Mejorar la calidad de los viajes de movilidad activa fomentando una experiencia segura y cómoda para ciclistas y peatones en Bogotá.	2409029 - Documentos metodológicos	Documentos cuyo objetivo es describir y explicar métodos, herramientas analíticas, o procesos que determinan un camino o forma de realizar un análisis en particular.	Número de documentos	240902900 - Documentos metodológicos realizados	Número	1	4. Implementar en el 100% las actividades relacionadas con la movilidad activa de la ciudadanía en Bogotá	Inversión	SI	13.147.228.336



ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Secretaría
Movilidad

**SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL
BAJO EL ESTÁNDAR MIPG**

DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Ficha de proyecto de inversión

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 4.0

Objetivo General	Objetivo específico	Código y Nombre del Producto (Catálogo_MGA)	Descripción del Producto (Catálogo_MGA)	Medido a través de. (Catálogo_MGA)	Código e indicador del Producto (Catálogo de productos_MGA)	Unidad de Medida (Catálogo_MGA)	Cantidad	Meta/Actividad	Etapas de la Actividad	Ruta Crítica (Si o No)	Costo total de la meta/actividad
							1	5. Implementar el 100% de una estrategia para lograr que el 50% de bicicletas existentes en la ciudad, según la EDM 2023, se registren en la plataforma de Registro-Bici	Inversión	SI	12.054.019.583
	5. Optimizar la infraestructura y la operación logística en la ciudad y la región.	2409012 - Documentos de Investigación	Identificación, análisis y definición de estrategias de mitigación del riesgo	Número de documentos	240901200 - Documentos de Investigación realizados	Número	1	6. Adelantar el 100% de las actividades relacionadas con el transporte de carga y logística para optimizar sus operaciones y movilidad en la ciudad y la Región	Inversión	SI	13.730.269.665
	6. Consolidar la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones como una alternativa eficiente, sostenible, accesible y competitiva en Bogotá.	2409064 - Documentos de estudios técnicos	Documentos cuyo objetivo es la elaboración de informes de base que analizan situaciones, estudios de caso y de una temática específica.	Número de documentos	240906400 - Documentos de estudios técnicos realizados	Número	1	7. Implementar el 100% de las acciones para promover la renovación tecnológica de transporte de carga hacia una tecnología de cero y bajas emisiones	Inversión	SI	13.769.108.392
8. Desarrollar el 100% de las acciones dirigidas a la consolidación de la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones como una alternativa eficiente, sostenible, accesible y competitiva en Bogotá								Inversión	SI	5.117.321.254	
9. Implementar el 100% de una estrategia para la promoción de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en Bogotá D.C								Inversión	SI	9.024.732.421	



ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Secretaría
Movilidad

**SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL
BAJO EL ESTÁNDAR MIPG**

DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Ficha de proyecto de inversión

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 4.0

Objetivo General	Objetivo específico	Código y Nombre del Producto (Catálogo_MGA)	Descripción del Producto (Catálogo_MGA)	Medido a través de. (Catálogo_MGA)	Código e indicador del Producto (Catálogo de productos_MGA)	Unidad de Medida (Catálogo_MGA)	Cantidad	Meta/Actividad	Etapas de la Actividad	Ruta Crítica (Si o No)	Costo total de la meta/actividad
	7. Mejorar la efectividad en la planificación de políticas de transporte para la optimización de la movilidad.	2409025 - Documentos normativos	Incluye la realización de los documentos de contenido normativo para la reglamentación de las diferentes líneas de acción del programa.	Número de documentos	240902500 - Documentos normativos elaborados	Número	1	10. Orientar en el 100% la formulación y seguimiento de políticas, planes, programas, proyectos y demás instrumentos de planeación de estrategias de movilidad sostenible y segura en Bogotá	Inversión	SI	16.287.919.835
								11. Desarrollar el 100% de las acciones relacionadas con la toma y manejo de datos, estadísticas, modelos de transporte y estudios que sean insumo para el diagnóstico y evaluación de la movilidad de la Ciudad y la Región.	Inversión	SI	28.300.943.100

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Tabla 25. Actividades y metas

Código y nombre del producto	Cantidad (magnitud PDD) de producto	Meta/Actividad				Etapa de la actividad	Ruta Crítica
		Proceso-acción	Magnitud	Unidad de Medida	Descripción		Sí o No
2409008 Documentos de lineamientos técnicos	100	Impulsar	100	%	las acciones para gestionar el uso eficiente del vehículo particular en la ciudad	Inversión	Sí
2409014 Documentos de planeación	100	Realizar	100	%	las actividades relacionadas para el mejoramiento en la prestación del servicio de transporte público de Bogotá y la Región	Inversión	Sí
2409066 Servicio de asistencia técnica	100	Realizar	100	%	la revisión y seguimiento a los proyectos relacionados con la infraestructura vial, de tránsito y transporte de la ciudad y la Región.	Inversión	Sí
2409029 Documentos metodológicos	100	Implementar	100	%	las actividades relacionadas con la movilidad activa de la ciudadanía en Bogotá	Inversión	Sí
2409029 Documentos metodológicos	100	Implementar	100	%	una estrategia para lograr que el 50% de bicicletas existentes en la ciudad, según la EDM 2023, se registren en la plataforma de Registro-Bici	Inversión	Sí
2409012 Documentos de Investigación	100	Adelantar	100	%	las actividades relacionadas con el transporte de carga y logística para optimizar sus operaciones y movilidad en la ciudad y la Región	Inversión	Sí
2409064 Documentos de estudios técnicos	100	Implementar el	100	%	de las acciones para promover la renovación tecnológica de transporte de carga hacia una tecnología de cero y bajas emisiones	Inversión	Sí

 ALCALDIA MAYOR DE BOGOTA D.C. Secretaría Movilidad	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

<u>Código y nombre del producto</u>	<u>Cantidad (magnitud PDD) de producto</u>	<u>Meta/Actividad</u>				<u>Etapas de la actividad</u>	<u>Ruta Crítica</u>
		<u>Proceso-acción</u>	<u>Magnitud</u>	<u>Unidad de Medida</u>	<u>Descripción</u>		<u>Sí o No</u>
2409064 Documentos de estudios técnicos	100	Desarrollar	100	%	las acciones dirigidas a la consolidación de la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones como una alternativa eficiente, sostenible, accesible y competitiva en Bogotá	Inversión	Sí
2409064 Documentos de estudios técnicos	100	Implementar	100	%	una estrategia para la promoción de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en Bogotá D.C	Inversión	Sí
2409025 Documentos normativos	100	Desarrollar	100	%	las acciones relacionadas con la toma y manejo de datos, estadísticas, modelos de transporte y estudios que sean insumo para el diagnóstico y evaluación de la movilidad de la Ciudad y la Región.	Inversión	Sí
2409025 Documentos normativos	100	Orientar	100	%	la formulación y seguimiento de políticas, planes, programas, proyectos y demás instrumentos de planeación de estrategias de movilidad sostenible y segura en Bogotá.	Inversión	Sí

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

12. Verificación final

Tabla 26. Verificación de cadena de valor

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

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

13. Costos de alternativa de solución (insumos corresponden exactamente a los de MGA WEB)

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META/ACTIVIDAD PROYECTO DE INVERSIÓN					
Meta/Actividad proyecto de inversión: 1. Impulsar en el 100 % las acciones para gestionar el uso eficiente del vehículo particular en la ciudad					
Insumo	2024	2025	2026	2027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ 107.847.870	\$ 948.558.384	\$ 370.249.166	\$ 436.194.615	\$ 1.862.850.035
Mano de obra no calificada	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Materiales	\$ 580.000.000	\$ 600.000.000	\$ 120.067.857	\$ 141.453.263	\$ 1.441.521.120
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	\$ 148.666.667	\$ 118.000.000	\$ 1.308.072.590	\$ 1.541.054.707	\$ 3.115.793.964
Servicios para la comunidad, sociales y personales	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Gastos imprevistos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Adquisición de activos financieros	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Disminución de pasivos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Impuestos, pagos de derechos, contribuciones, multas y sanciones	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transferencias corrientes y de capital	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
	\$ 836.514.537	\$ 1.666.558.384	\$ 1.798.389.613	\$ 2.118.702.585	\$ 6.420.165.119

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META/ACTIVIDAD PROYECTO DE INVERSIÓN					
Meta/Actividad proyecto de inversión: 2. Realizar en un 100% las actividades relacionadas para el mejoramiento en la prestación del servicio de transporte público de Bogotá y la Región					
Insumo	2024	2025	2026	2027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ 67.901.605	\$ 1.727.128.200	\$ 254.698.503	\$ 300.063.108	\$ 2.349.791.416
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	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	\$ 111.333.334	\$ 594.619.000	\$ 282.826.507	\$ 333.201.019	\$ 1.321.979.860
Servicios para la comunidad, sociales y personales	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Gastos imprevistos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Adquisición de activos financieros	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Disminución de pasivos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Impuestos, pagos de derechos, contribuciones, multas y sanciones	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transferencias corrientes y de capital	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
	\$ 179.234.939	\$ 2.321.747.200	\$ 537.525.010	\$ 633.264.127	\$ 3.671.771.276

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META/ACTIVIDAD PROYECTO DE INVERSIÓN					
Meta/Actividad proyecto de inversión: 3. Realizar el 100% de la revisión y seguimiento a los proyectos relacionados con la infraestructura vial, de tránsito y transporte de la ciudad y la Región.					
Insumo	2024	2025	2026	2027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ 212.823.335	\$ 2.324.568.200	\$ 405.021.658	\$ 477.160.470	\$ 3.419.573.663
Mano de obra no calificada	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Materiales	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios domiciliarios	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Terrenos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Edificios	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Maquinaria y Equipo	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Mantenimiento maquinaria y equipo	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transporte	\$ -	\$ 144.565.000	\$ -	\$ -	\$ 144.565.000
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	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios para la comunidad, sociales y personales	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Gastos imprevistos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Adquisición de activos financieros	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Disminución de pasivos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Impuestos, pagos de derechos, contribuciones, multas y sanciones	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transferencias corrientes y de capital	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
	\$ 212.823.335	\$ 2.469.133.200	\$ 405.021.658	\$ 477.160.470	\$ 3.564.138.663

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META/ACTIVIDAD PROYECTO DE INVERSIÓN					
Meta/Actividad proyecto de inversión: 4. Implementar en el 100% las actividades relacionadas con la movilidad activa de la ciudadanía en Bogotá					
Insumo	2024	2025	2026	2027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ 203.486.347	\$ 2.241.812.000	\$ 535.932.184	\$ 631.387.601	\$ 3.612.618.132
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	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	\$ 1.419.103.547	\$ 1.517.910.000	\$ 3.029.045.194	\$ 3.568.551.463	\$ 9.534.610.204
Servicios para la comunidad, sociales y personales	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Gastos imprevistos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Adquisición de activos financieros	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Disminución de pasivos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Impuestos, pagos de derechos, contribuciones, multas y sanciones	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transferencias corrientes y de capital	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
	\$ 1.622.589.894	\$ 3.759.722.000	\$ 3.564.977.378	\$ 4.199.939.064	\$ 13.147.228.336

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META/ACTIVIDAD PROYECTO DE INVERSIÓN					
Meta/Actividad proyecto de inversión: 5. Implementar el 100% de una estrategia para lograr que el 50% de bicicletas existentes en la ciudad, según la EDM 2023, se registren en la plataforma de Registro-Bici					
Insumo	2024	2025	2026	2027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ 8.426.325	\$ 320.112.000	\$ 657.542.498	\$ 774.670.543	\$ 1.760.751.366
Mano de obra no calificada	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Materiales	\$ -	\$ 150.000.000	\$ -	\$ -	\$ 150.000.000
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	\$ 148.527.416	\$ -	\$ 4.588.679.648	\$ 5.406.061.153	\$ 10.143.268.217
Servicios para la comunidad, sociales y personales	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Gastos imprevistos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Adquisición de activos financieros	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Disminución de pasivos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Impuestos, pagos de derechos, contribuciones, multas y sanciones	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transferencias corrientes y de capital	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
	\$ 156.953.741	\$ 470.112.000	\$ 5.246.222.146	\$ 6.180.731.696	\$ 12.054.019.583

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META/ACTIVIDAD PROYECTO DE INVERSIÓN					
Meta/Actividad proyecto de inversión: 6. Adelantar el 100% de las actividades relacionadas con el transporte de carga y logística para optimizar sus operaciones y movilidad en la ciudad y la Región					
Insumo	2024	2025	2026	2027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ 19.208.530	\$ 137.975.200	\$ 14.123.582	\$ 16.639.147	\$ 187.946.459
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	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	\$ 50.666.667	\$ 64.000.000	\$ 6.164.817.376	\$ 7.262.839.163	\$ 13.542.323.206
Servicios para la comunidad, sociales y personales	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Gastos imprevistos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Adquisición de activos financieros	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Disminución de pasivos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Impuestos, pagos de derechos, contribuciones, multas y sanciones	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transferencias corrientes y de capital	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
	\$ 69.875.197	\$ 201.975.200	\$ 6.178.940.958	\$ 7.279.478.310	\$ 13.730.269.665

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META/ACTIVIDAD PROYECTO DE INVERSIÓN					
Meta/Actividad proyecto de inversión: 7. Implementar el 100% de las acciones para promover la renovación tecnológica de transporte de carga hacia una tecnología de cero y bajas emisiones					
Insumo	2024	2025	2026	2027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ -	\$ 221.151.000	\$ 4.309.973.270	\$ 5.077.708.809	\$ 9.608.833.079
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	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	\$ -	\$ 3.000.000.000	\$ 532.693.326	\$ 627.581.987	\$ 4.160.275.313
Servicios para la comunidad, sociales y personales	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Gastos imprevistos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Adquisición de activos financieros	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Disminución de pasivos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Impuestos, pagos de derechos, contribuciones, multas y sanciones	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transferencias corrientes y de capital	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
	\$ -	\$ 3.221.151.000	\$ 4.842.666.596	\$ 5.705.290.796	\$ 13.769.108.392

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META/ACTIVIDAD PROYECTO DE INVERSIÓN					
Meta/Actividad proyecto de inversión: 8. Desarrollar el 100% de las acciones dirigidas a la consolidación de la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones como una alternativa eficiente, sostenible, accesible y competitiva en Bogotá					
Insumo	2024	2025	2026	2027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ 27.082.744	\$ 521.794.100	\$ 89.506.725	\$ 105.448.857	\$ 743.832.426
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	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	\$ 104.728.500	\$ 700.000.000	\$ 1.638.465.775	\$ 1.930.294.553	\$ 4.373.488.828
Servicios para la comunidad, sociales y personales	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Gastos imprevistos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Adquisición de activos financieros	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Disminución de pasivos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Impuestos, pagos de derechos, contribuciones, multas y sanciones	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transferencias corrientes y de capital	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
	\$ 131.811.244	\$ 1.221.794.100	\$ 1.727.972.500	\$ 2.035.743.410	\$ 5.117.321.254

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META/ACTIVIDAD PROYECTO DE INVERSIÓN					
Meta/Actividad proyecto de inversión: 9. Implementar el 100% de una estrategia para la promoción de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en Bogotá D.C					
Insumo	2024	2025	2026	2027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ 9.560.027	\$ 225.207.900	\$ 4.035.555.497	\$ 4.754.408.997	\$ 9.024.732.421
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	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios para la comunidad, sociales y personales	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Gastos imprevistos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Adquisición de activos financieros	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Disminución de pasivos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Impuestos, pagos de derechos, contribuciones, multas y sanciones	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transferencias corrientes y de capital	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
	\$ 9.560.027	\$ 225.207.900	\$ 4.035.555.497	\$ 4.754.408.997	\$ 9.024.732.421

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META/ACTIVIDAD PROYECTO DE INVERSIÓN					
Meta/Actividad proyecto de inversión: 10. Orientar en el 100% la formulación y seguimiento de políticas, planes, programas, proyectos y demás instrumentos de planeación de estrategias de movilidad sostenible y segura en Bogotá					
Insumo	2024	2025	2026	2027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ 420.239.254	\$ 4.188.739.400	\$ 4.509.387.949	\$ 5.312.559.546	\$ 14.430.926.149
Mano de obra no calificada	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Materiales	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Servicios domiciliarios	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Terrenos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Edificios	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Maquinaria y Equipo	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Mantenimiento maquinaria y equipo	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transporte	\$ 318.597.150	\$ 289.000.000	\$ 420.018.663	\$ 494.828.607	\$ 1.522.444.420
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	\$ 45.000.000	\$ 71.615.000	\$ 100.056.548	\$ 117.877.718	\$ 334.549.266
Servicios para la comunidad, sociales y personales	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Gastos imprevistos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Adquisición de activos financieros	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Disminución de pasivos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Impuestos, pagos de derechos, contribuciones, multas y sanciones	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transferencias corrientes y de capital	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
	\$ 783.836.404	\$ 4.549.354.400	\$ 5.029.463.160	\$ 5.925.265.871	\$ 16.287.919.835

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META/ACTIVIDAD PROYECTO DE INVERSIÓN					
Meta/Actividad proyecto de inversión: 11. Desarrollar el 100% de las acciones relacionadas con la toma y manejo de datos, estadísticas, modelos de transporte y estudios que sean insumo para el diagnóstico y evaluación de la movilidad de la Ciudad y la Región.					
Insumo	2024	2025	2026	2027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ 472.864.925	\$ 2.600.020.450	\$ 1.236.983.512	\$ 1.457.303.883	\$ 5.767.172.770
Mano de obra no calificada	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Materiales	\$ 249.715.273	\$ 300.000.000	\$ 100.056.547	\$ 117.877.718	\$ 767.649.538
Servicios domiciliarios	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Terrenos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Edificios	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Maquinaria y Equipo	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Mantenimiento maquinaria y equipo	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transporte	\$ 89.842.189	\$ 148.992.000	\$ 130.995.159	\$ 154.326.839	\$ 524.156.187
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	\$ 2.277.327.675	\$ 6.939.024.166	\$ 5.521.120.257	\$ 6.504.492.507	\$ 21.241.964.605
Servicios para la comunidad, sociales y personales	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Gastos imprevistos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Adquisición de activos financieros	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Disminución de pasivos	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Impuestos, pagos de derechos, contribuciones, multas y sanciones	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Transferencias corrientes y de capital	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
	\$ 3.089.750.062	\$ 9.988.036.616	\$ 6.989.155.475	\$ 8.234.000.947	\$ 28.300.943.100

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

14. Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas

- Los lineamientos definidos por la Secretaría Distrital de Planeación establecen para las metas de los proyectos de inversión que el reporte de las magnitudes se debe realizar una vez se adjudiquen los procesos contractuales y se expida el certificado de Registro Presupuestal.
- Conforme a la naturaleza de algunos contratos el plazo de ejecución puede exceder a la siguiente vigencia, por lo tanto, la entrega de producto será establecida en el POA de Gestión o para el caso de las metas con territorialización se programan las magnitudes con recursos de reservas.
- En algunas magnitudes de metas cuyo avance depende de mediciones generadas por sistemas de información, encuestas, cálculos matemáticos, etc., los avances presupuestales no guardan necesariamente una relación directa.
- Los giros presupuestales se realizan una vez los productos establecidos en los contratos son recibidos a satisfacción por parte del supervisor y/o interventor.
- El cumplimiento de algunas metas se refleja al final de la vigencia, posterior a la ejecución presupuestal, por lo cual el avance físico y presupuestal no es directamente proporcional.
- El cumplimiento en el avance físico de algunas metas en proyectos de inversión en los cuales se reciben recursos de otras entidades (convenios, recursos de cofinanciación, etc.), se puede ver afectado por situaciones administrativas propias de las entidades involucradas en el proyecto en cuanto a la gestión de los recursos.
- El cumplimiento en el avance físico de las metas en proyectos de inversión se puede ver afectado por situaciones de fuerza mayor o extraordinarias, ajenas a la ejecución propia del proyecto, tales como pandemia, salubridad pública, e incluso orden público

15. Riesgos

Siguiendo el análisis detallado de la matriz de riesgos, enfoque que sigue la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), donde, conforme al Decreto 1499 de 2017, se establece un único Sistema de Gestión alineado con el Sistema de Control Interno, y en donde se determina que todas las entidades públicas están obligadas a actualizar o implementar el Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG). Dentro de este marco general, la gestión del riesgo es un esfuerzo conjunto entre la Alta Dirección y los funcionarios en todos los niveles. Este proceso comienza con la formulación de la

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

política de Administración del Riesgo, que incluye los niveles de responsabilidad en el seguimiento y evaluación, los cuales se definen de acuerdo con el Esquema de Líneas de Defensa vinculado a la Dimensión 7 del MECI.

Con base en lo anterior, la SDM integró esta metodología como fundamento principal para el desarrollo y análisis de los riesgos asociados al proyecto de inversión para identificar, evaluar y gestionar los riesgos de manera efectiva y sistemática. Esta decisión garantiza una gestión integral del riesgo, alineada con las mejores prácticas y estándares, con el fin de asegurar el éxito y la sostenibilidad del proyecto de inversión.

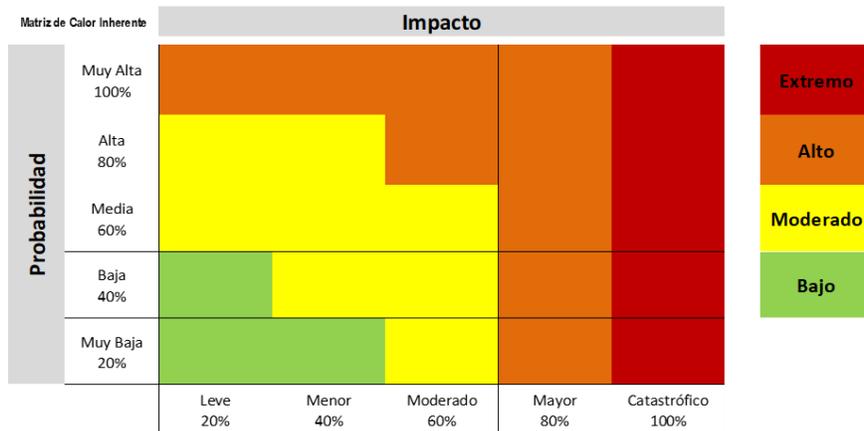


Tabla Criterios para definir el nivel de probabilidad

	Frecuencia de la Actividad	Probabilidad
Muy Baja	La actividad que conlleva el riesgo se ejecuta como máximos 2 veces por año	20%
Baja	La actividad que conlleva el riesgo se ejecuta de 3 a 24 veces por año	40%
Media	La actividad que conlleva el riesgo se ejecuta de 24 a 500 veces por año	60%
Alta	La actividad que conlleva el riesgo se ejecuta mínimo 500 veces al año y máximo 5000 veces por año	80%
Muy Alta	La actividad que conlleva el riesgo se ejecuta más de 5000 veces por año	100%

Tabla Criterios para definir el nivel de impacto

	Afectación Económica (o presupuestal)	Pérdida Reputacional
Leve 20%	Afectación menor a 10 SMLMV	El riesgo afecta la imagen de alguna área de la organización
Menor-40%	Entre 10 y 50 SMLMV	El riesgo afecta la imagen de la entidad internamente, de conocimiento general, nivel interno, de junta directiva y accionistas y/o de proveedores
Moderado 60%	Entre 50 y 100 SMLMV	El riesgo afecta la imagen de la entidad con algunos usuarios de relevancia frente al logro de los objetivos
Mayor 80%	Entre 100 y 500 SMLMV	El riesgo afecta la imagen de de la entidad con efecto publicitario sostenido a nivel de sector administrativo, nivel departamental o municipal
Catastrófico 100%	Mayor a 500 SMLMV	El riesgo afecta la imagen de la entidad a nivel nacional, con efecto publicitarios sostenible a nivel país

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Tabla 27. Riesgos de la alternativa

<u>Nivel de Clasificación</u>	<u>Tipo de riesgo</u>	<u>Descripción del riesgo</u>	<u>Probabilidad</u>	<u>Impacto</u>	<u>Efectos</u>	<u>Medidas de Mitigación</u>
(Propósito/ Ob. General/ Actividad)						
Mejorar la accesibilidad, seguridad, asequibilidad y sostenibilidad del Sistema de Movilidad de Bogotá, para la promoción del bienestar y la construcción de la confianza de la ciudadanía (Objetivo general)	Legal	Posibilidad de incremento de acciones legales en forma de demandas y aumento en los derechos de petición dirigidos a la organización por aumento de quejas de la ciudadanía.	Media	Moderado	El riesgo afecta la imagen de la entidad con algunos usuarios de relevancia frente al logro de los objetivos	Realizar la verificación del cumplimiento de los procesos y procedimientos contenidos en el Sistema de Gestión de Calidad, con respecto a los proyectos y estudios relacionados con el propósito del PI.
Implementar medidas de gestión de la demanda de transporte para la mitigación de las externalidades negativas, mejoramiento de la calidad del aire y promoción de formas más sostenibles de movilidad. 2499053 Documentos de lineamientos técnicos	Ejecución y administración de procesos	Posibilidad de afectación reputacional por aumento de quejas y posibles investigaciones por parte de entidades de control debido a la generación de estudios fuera de los requerimientos normativos, técnicos y procedimentales.	Baja	Moderado	El riesgo afecta la imagen de la entidad con algunos usuarios de relevancia frente al logro de los objetivos	Realizar la verificación permanente de los requisitos contenidos en el Sistema de Gestión de Calidad, a través de la aprobación de los documentos, el informe final del estudio y/o concepto elaborado.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

<u>Nivel de Clasificación</u>	<u>Tipo de riesgo</u>	<u>Descripción del riesgo</u>	<u>Probabilidad</u>	<u>Impacto</u>	<u>Efectos</u>	<u>Medidas de Mitigación</u>
<u>(Propósito/ Ob. General/ Actividad)</u>						
Fortalecer el sistema de transporte público en la ciudad y la región que preste un servicio más eficiente, accesible y sostenible. 2499054 Documentos de planeación	Ejecución y Administración de procesos	Posibilidad de afectación reputacional por aumento de quejas y posibles investigaciones por parte de entidades de control debido a la generación de estudios fuera de los requerimientos normativos, técnicos y procedimentales.	Baja	Moderado	El riesgo afecta la imagen de la entidad con algunos usuarios de relevancia frente al logro de los objetivos	Realizar la verificación permanente de los requisitos contenidos en el Sistema de Gestión de Calidad, a través de la aprobación de los documentos, el informe final del estudio y/o concepto elaborado.
Adelantar acciones para el mejoramiento de la infraestructura vial y de transporte para una movilidad sostenible y segura en la ciudad, promoviendo una conexión adecuada con la región. 2499071 Servicio de asistencia técnica	Ejecución y Administración de procesos	Posibilidad de afectación reputacional por aumento de quejas y posibles investigaciones por parte de entidades de control debido a la generación de estudios fuera de los requerimientos normativos, técnicos y procedimentales.	Baja	Moderado	El riesgo afecta la imagen de la entidad con algunos usuarios de relevancia frente al logro de los objetivos	Realizar la verificación permanente de los requisitos contenidos en el Sistema de Gestión de Calidad, a través de la aprobación de los documentos, el informe final del estudio y/o concepto elaborado.
Mejorar la calidad de los viajes de movilidad activa fomentando una experiencia segura y cómoda para ciclistas y peatones en Bogotá. 2499055 Documentos metodológicos	Ejecución y Administración de procesos	Posibilidad de afectación reputacional por aumento de quejas y posibles investigaciones por parte de entidades de control debido a la generación de estudios fuera de los requerimientos normativos, técnicos y procedimentales.	Baja	Moderado	El riesgo afecta la imagen de la entidad con algunos usuarios de relevancia frente al logro de los objetivos	Realizar la verificación permanente de los requisitos contenidos en el Sistema de Gestión de Calidad, a través de la aprobación de los documentos, el informe final del estudio y/o concepto elaborado.
Optimizar la infraestructura y la operación logística en la ciudad y la región 2499068 Documentos de investigación	Ejecución y Administración de procesos	Posibilidad de afectación reputacional por aumento de quejas y posibles investigaciones por parte de entidades de control debido a la generación de estudios fuera de los requerimientos	Baja	Moderado	El riesgo afecta la imagen de la entidad con algunos usuarios de relevancia frente al logro de los objetivos	Realizar la verificación permanente de los requisitos contenidos en el Sistema de Gestión de Calidad, a través de la aprobación de los documentos, el informe final del estudio y/o concepto elaborado.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

<u>Nivel de Clasificación</u>	<u>Tipo de riesgo</u>	<u>Descripción del riesgo</u>	<u>Probabilidad</u>	<u>Impacto</u>	<u>Efectos</u>	<u>Medidas de Mitigación</u>
(Propósito/ Ob. General/ Actividad)						
		<i>normativos, técnicos y procedimentales.</i>				
<i>Consolidar la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones como una alternativa eficiente, sostenible, accesible y competitiva en Bogotá 2499056 Documentos normativos</i>	<i>Ejecución y administración de procesos</i>	<i>Posibilidad de afectación reputacional por aumento de quejas y posibles investigaciones por parte de entidades de control debido a la generación de estudios fuera de los requerimientos normativos, técnicos y procedimentales.</i>	<i>Baja</i>	<i>Moderado</i>	<i>El riesgo afecta la imagen de la entidad con algunos usuarios de relevancia frente al logro de los objetivos</i>	<i>Realizar la verificación permanente de los requisitos contenidos en el Sistema de Gestión de Calidad, a través de la aprobación de los documentos, el informe final del estudio y/o concepto elaborado.</i>
<i>Mejorar la efectividad en la planificación de políticas de transporte para la optimización de la movilidad 249906900 Documentos de política</i>	<i>Ejecución y administración de procesos</i>	<i>Posibilidad de afectación reputacional por aumento de quejas y posibles investigaciones por parte de entidades de control debido a la generación de estudios fuera de los requerimientos normativos, técnicos y procedimentales.</i>	<i>Baja</i>	<i>Moderado</i>	<i>El riesgo afecta la imagen de la entidad con algunos usuarios de relevancia frente al logro de los objetivos</i>	<i>Realizar la verificación permanente de los requisitos contenidos en el Sistema de Gestión de Calidad, a través de la aprobación de los documentos, el informe final del estudio y/o concepto elaborado.</i>
<i>Actividad (meta - ruta crítica)</i>	<i>Financiera</i>	<i>Posibilidad de reducción presupuestal que impida o limite la ejecución de las actividades para la formulación de documentos de estudios y lineamientos técnicos en materia de seguridad vial.</i>	<i>Baja</i>	<i>Moderado</i>	<i>El riesgo afecta la imagen de la entidad, retraso y posible incumplimiento de la meta trazada.</i>	<i>Continuo seguimiento al reporte de los indicadores asociados desde la Gerencia del Proyecto de Inversión y la Ordenación del Gasto.</i>

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

16. Ingresos y beneficios

En la siguiente tabla se relaciona la información para cada uno de los ingresos y/o beneficios identificados:

Tabla 28. Ingresos y Beneficios

<u>Tipo de Beneficio o Ingreso</u>	<u>Descripción del beneficio o ingreso</u>	<u>Descripción de la cantidad del beneficio o ingreso</u>	<u>Unidad de medida del beneficio o ingreso</u>	<u>Descripción del valor unitario del beneficio o ingreso</u>	<u>Bien Producido</u>
<i>Beneficio</i>	<i>Mejorar la salud pública y la calidad del aire a partir de la reducción de emisiones GEI asociadas al sistema de movilidad.</i>	<i>Toneladas GEI</i>	<i>Toneladas de CO2 que son reducidas cada año.</i>	<i>Costos por tonelada reducida de CO2 eq</i>	<i>Otros</i>
<i>Beneficio</i>	<i>Mejorar la salud pública y la calidad del aire a partir de la reducción de material particulado.</i>	<i>Toneladas Material particulado</i>	<i>Toneladas de PM 10 y PM 2.5 reducidas cada año</i>	<i>Costos por tonelada reducida de material particulado</i>	<i>Otros</i>
<i>Beneficio</i>	<i>Beneficios asociados a la reducción de la congestión vial</i>	<i>Tiempo de viaje</i>	<i>Variación del tiempo de viaje (mil millones minutos) reducido cada año.</i>	<i>Valor monetario de un minuto</i>	<i>Otros</i>

A continuación, se identifica la cantidad, el valor unitario y el valor total de cada uno de los beneficios identificados en la tabla anterior:

Tabla 29. Costos de Ingresos y/o beneficios por reducción de emisiones de GEI

<u>Periodo o vigencia</u>	<u>Cantidad del ingreso o beneficio</u>	<u>Valor unitario del ingreso o beneficio</u>	<u>Valor Total del ingreso o beneficio (multiplicar a y b)</u>
2024	1.642.667	\$20.290	\$33.329.713.430
2025	1.962.667	\$20.899	\$41.017.777.633
2026	2.282.667	\$22.483	\$51.321.202.161
2027	2.560.000	\$23.157	\$59.281.920.000

Fuente: Anexo ANÁLISIS DE BENEFICIOS Y COSTOS - PMSS 2023-2035

Nota aclaratoria: estudio que define el valor del ingreso y la cantidad de ingresos

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Tabla 30. Costos de Ingresos y/o beneficios por reducción de material particulado

<i>Periodo o vigencia</i>	<i>Cantidad del ingreso o beneficio</i>	<i>Valor unitario del ingreso o beneficio</i>	<i>Valor Total del ingreso o beneficio (multiplicar a y b)</i>
2024	5.644	\$184.146.193	\$1.039.321.113.292
2025	6.744	\$189.670.579	\$1.279.138.384.776
2026	7.844	\$195.360.696	\$1.532.409.299.424
2027	8.797	\$201.221.517	\$1.770.145.685.049

Fuente: Anexo ANÁLISIS DE BENEFICIOS Y COSTOS - PMSS 2023-2035

Nota aclaratoria: estudio que define el valor del ingreso y la cantidad de ingresos

Tabla 31. Costeo de Ingresos y/o beneficios por reducción de la congestión vial

<i>Periodo o vigencia</i>	<i>Cantidad del ingreso o beneficio</i>	<i>Valor unitario del ingreso o beneficio</i>	<i>Valor Total del ingreso o beneficio (multiplicar a y b)</i>
2024	53.024.820.986	\$160	\$8.483.971.357.715
2025	65.624.604.021	\$168	\$11.024.933.475.451
2026	78.578.916.708	\$177	\$13.908.468.257.397
2027	96.490.165.206	\$185	\$17.850.680.563.084

Fuente: Anexo ANÁLISIS DE BENEFICIOS Y COSTOS - PMSS 2023-2035

Nota aclaratoria: estudio que define el valor del ingreso y la cantidad de ingresos

Tabla 32. Costeo Total de Ingresos y beneficios

<i>Periodo o vigencia</i>	<i>Total beneficios</i>	<i>Valor Total del ingreso o beneficio (multiplicar a y b)</i>
2024	\$9.556.622.184.482	\$9.556.622.184.482
2025	\$12.343.892.411.067	\$12.343.892.411.067
2026	\$15.492.198.758.901	\$15.492.198.758.901
2027	\$19.680.108.168.159	\$19.680.108.168.159

Fuente: Anexo ANÁLISIS DE BENEFICIOS Y COSTOS - PMSS 2023-2035

MÓDULO III- EVALUACIÓN

El propósito de este capítulo es evaluar la conveniencia de llevar a cabo o no una alternativa de solución, considerando la limitación de los recursos de inversión pública y la necesidad de maximizar la riqueza social al momento de tomar una decisión frente a las diferentes posibilidades de asignarlos. En este contexto, se hace hincapié en la importancia de incorporar en este apartado la evaluación económica de la alternativa seleccionada, siguiendo el proceso recomendado por la Metodología General de Asignación (MGA). Este enfoque permite garantizar una toma de decisiones

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

fundamentada en un análisis exhaustivo y riguroso, orientado a optimizar el impacto de la inversión pública en el bienestar de la comunidad.

Tabla 33. Flujo Neto de Caja

No.	Concepto	2024	2025	2026	2027	Total
1	+Beneficios e ingresos	\$ 9.556.622.184.437	\$ 12.345.089.637.860	\$ 15.492.198.758.982	\$ 19.680.108.168.133	\$ 57.074.018.749.412
2	+ Créditos	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
3	- Costos de preinversión	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
4	- Costos de inversión	\$ 7.092.949.380	\$ 30.094.792.000	\$ 40.355.889.991	\$ 47.543.986.273	\$ 125.087.617.644
5	- Costos de operación	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
6	- Amortización	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
7	- Intereses de los créditos	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
8	+ Valor de salvamento	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
TOTAL	Flujo neto de caja	\$ 9.549.529.235.057	\$ 12.314.994.845.860	\$ 15.451.842.868.991	\$ 19.632.564.181.860	\$ 56.948.931.131.768

17. Indicadores representativos para el “análisis costo-beneficio

Tabla 34. Indicadores representativos -análisis costo-beneficio

Alternativa de solución	Indicadores de Rentabilidad			Indicador de costo-eficiencia	Indicadores de costo mínimo	
	Valor Presente Neto (VPN)	Tasa Interna de Retorno (TIR)	Relación Costo Beneficio (BC)	Costo por Beneficiario	Valor presente de los costos	Costo Anual Equivalente (CAE)
Realizar un proyecto de inversión que mejore la accesibilidad, seguridad, asequibilidad y sostenibilidad del Sistema de Movilidad de Bogotá, para la promoción del bien-estar y la construcción de la confianza de la ciudadanía.	39.190.623.988.205	NA	380.34	12.858,54	103.313.837.061	12.096.917.472.954

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

MODULO IV-PROGRAMACIÓN

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

Tabla 35. Ficha de Indicador-1

Objetivo Específico: Implementar medidas de gestión de la demanda de transporte para la mitigación de las externalidades negativas, mejoramiento de la calidad del aire y promoción de formas más sostenibles de movilidad.				
Metas proyecto de inversión: Impulsar en el 100 % las acciones para gestionar el uso eficiente del vehículo particular en la ciudad				
Sector: Transporte				
Id producto: Documentos de lineamientos técnicos				
Cód producto: 2409008				
Indicador de producto principal: Documentos de lineamientos técnicos realizados sobre las acciones para gestionar el uso eficiente del vehículo particular en la ciudad				
Fórmula: Documentos ejecutados / Documentos planteados				
Fuente de Verificación: Plan Operativo Anual (POA)				
Meta Total: 100%				
Unidad de Medida: Número (actividad en porcentaje)				
Periodo	2024	2025	2026	2027
Meta por periodo	100%	100%	100%	100%

Tabla 36. Ficha de Indicador-2

Objetivo Específico: Fortalecer el sistema de transporte público en la ciudad y la región que preste un servicio más eficiente, accesible y sostenible.				
Metas proyecto de inversión: Realizar en un 100% las actividades relacionadas para el mejoramiento en la prestación del servicio de transporte público de Bogotá y la Región				
Sector: Transporte				
Id producto: Documentos de planeación				
Cód producto: 2409014				
Indicador de producto principal: Documentos de planeación realizados sobre las actividades relacionadas para el mejoramiento en la prestación del servicio de transporte público de Bogotá y la Región				
Fórmula: Documentos ejecutados / Documentos planeados				

 <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Fuente de Verificación: Plan Operativo Anual (POA)				
Meta Total: 100%				
Unidad de Medida: Número en porcentaje				
Periodo	2024	2025	2026	2027
Meta por periodo	100%	100%	100%	100%

Tabla 37. Ficha de Indicador-3

Objetivo Específico: Adelantar acciones para el mejoramiento de la infraestructura vial y de transporte para una movilidad sostenible y segura en la ciudad, promoviendo una conexión adecuada con la región.				
Metas proyecto de inversión: Realizar el 100% de la revisión y seguimiento a los proyectos relacionados con la infraestructura vial, de tránsito y transporte de la ciudad y la Región				
Sector: Transporte				
Id producto: Servicio de asistencia técnica				
Cód producto: 2409066				
Indicador de producto principal: Asistencias técnicas realizados para la revisión y seguimiento a los proyectos relacionados con la infraestructura vial, de tránsito y transporte de la ciudad y la Región				
Fórmula: Documentos ejecutados / Documentos planeados				
Fuente de Verificación: Plan Operativo Anual (POA)				
Meta Total: 100%				
Unidad de Medida: Número en porcentaje				
Periodo	2024	2025	2026	2027
Meta por periodo	100%	100%	100%	100%

Tabla 38. Ficha de Indicador-4

Objetivo Específico: Mejorar la calidad de los viajes de movilidad activa fomentando una experiencia segura y cómoda para ciclistas y peatones en Bogotá.				
Metas proyecto de inversión: Implementar en el 100% las actividades relacionadas con la movilidad activa de la ciudadanía en Bogotá Implementar el 100% de una estrategia para lograr que el 50% de bicicletas existentes en la ciudad, según la EDM 2023, se registren en la plataforma de Registro-Bici				
Sector: Transporte				
Id producto: Documentos metodológicos				
Cód producto: 2409029				
Indicador de producto principal: Documentos metodológicos realizados sobre las actividades relacionadas con la movilidad activa de la ciudadanía en Bogotá..				
Fórmula: Documentos ejecutados / Documentos planeados				
Fuente de Verificación: Plan Operativo Anual (POA)				
Meta Total: 100%				

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Unidad de Medida: Número en porcentaje				
Periodo	2024	2025	2026	2027
Meta por periodo	100%	100%	100%	100%

Tabla 39. Ficha de Indicador-5

Objetivo Específico: Optimizar la infraestructura y la operación logística en la ciudad y la Región				
Metas proyecto de inversión: Adelantar el 100% de las actividades relacionadas con el transporte de carga y logística para optimizar sus operaciones y movilidad en la ciudad y la Región				
Sector: Transporte				
Id producto: Documentos de investigación				
Cód producto: 2409012				
Indicador de producto principal: Documentos de investigación realizados para adelantar las actividades relacionadas con el transporte de carga y logística para optimizar sus operaciones y movilidad en la ciudad y la Región				
Fórmula: Documentos ejecutados / Documentos planeados				
Fuente de Verificación: Plan Operativo Anual (POA)				
Meta Total: 100%				
Unidad de Medida: Número en porcentaje				
Periodo	2024	2025	2026	2027
Meta por periodo	100%	100%	100%	100%

Tabla 40. Ficha de Indicador-6

Objetivo Específico: Consolidar la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones como una alternativa eficiente, sostenible, accesible y competitiva en Bogotá				
Metas proyecto de inversión:				
Implementar el 100% de las acciones para promover la renovación tecnológica de transporte de carga hacia una tecnología de cero y bajas emisiones				
Desarrollar el 100% de las acciones dirigidas a la consolidación de la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones como una alternativa eficiente, sostenible, accesible y competitiva en Bogotá.				
Implementar el 100% de una estrategia para la promoción de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en Bogotá D.C				
Sector: Transporte				
Id producto: Documentos normativos				
Cód producto: 2409025				
Indicador de producto principal: Documentos normativos realizados para adelantar las acciones dirigidas a la consolidación de la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones como una alternativa eficiente, sostenible, accesible y competitiva en Bogotá.				
Fórmula: : Documentos ejecutados / Documentos planeados				

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Fuente de Verificación: Plan Operativo Anual (POA)				
Meta Total: 100%				
Unidad de Medida: Número en porcentaje				
Periodo	2024	2025	2026	2027
Meta por periodo	100%	100%	100%	100%

Tabla 41. Ficha de Indicador-7

Objetivo Específico: Mejorar la efectividad en la planificación de políticas de transporte para la optimización de la movilidad				
Metas proyecto de inversión: Desarrollar el 100% de las acciones relacionadas con la toma y manejo de datos, estadísticas, modelos de transporte y estudios que sean insumo para el diagnóstico y evaluación de la movilidad de la Ciudad y la Región. Orientar en el 100% la formulación y seguimiento de políticas, planes, programas, proyectos y demás instrumentos de planeación de estrategias de movilidad sostenible y segura en Bogotá y la Región				
Sector: Transporte				
Id producto: Documentos de estudios técnicos				
Cód producto: 2409064				
Indicador de producto principal: : Documentos de política orientados para la elaboración, formulación y seguimiento de políticas, planes, programas, proyectos y demás instrumentos de planeación de estrategias de movilidad sostenible y segura en Bogotá				
Fórmula: : Documentos ejecutados / Documentos planeados				
Fuente de Verificación: Plan Operativo Anual (POA)				
Meta Total: 100%				
Unidad de Medida: Número en porcentaje				
Periodo	2024	2025	2026	2027
Meta por periodo	100%	100%	100%	100%

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

19. Indicador de Gestión

Tabla 42. Indicador de Gestión

Código	Nombre	Unidad de Medida	Fórmula	Descripción
0600G016	Avance Plan de Acción	Porcentaje	$\text{Apa} = \frac{\text{Cebafi} * 100}{\text{Cebafp}}$	% Cumplimiento Las Tareas Establecidas En El Plan Operativo Anual En Un Per N. Donde, Cpo, Cumplimiento Las Tareas Establecidas En El Plan Operativo Anual; Poe, Tareas Establecidas En El Plan Operativo Anual Cumplidas; Pop, Tareas Establecidas

Nota: Cebafp, Cumplimiento de las tareas establecidas en el Plan Operativo Anual; Poe, Tareas establecidas en el Plan Operativo Anual Cumplidas; Pop, Tareas Establecidas o Programadas

Tabla 43. Meta del Indicador de gestión

Cód producto	Nombre del indicador de gestión	Medido a través de	Fórmula	Fuente de verificación	2024	2025	2026	2027	2028
0500G032	Cumplimiento De Las Tareas Establecidas En El Plan Operativo Anual	Porcentaje	$\text{Cpo} = \frac{\text{Poe} * 100}{\text{Pop}}$	Plan Operativo Anual (POA)	100%	100%	100%	100%	100%

Nota: Cpo, Cumplimiento de las tareas establecidas en el Plan Operativo Anual; Poe, Tareas establecidas en el Plan Operativo Anual Cumplidas; Pop, Tareas Establecidas o Programadas

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

19.1 Fuentes de Financiación

Tabla 44. Fuentes de Financiación

Programa		Infraestructura y servicios de logística de transporte				
Subprograma		Intersubsectorial Transporte				
Tipo de entidad		Pública Territorial-Municipios				
Tipo de Recursos		Propios				
Periodo	Etapa	Fuente		Fuente		Total, Proyecto
		1-100-I017 Multas de tránsito	VA- VA-	1-100-I034 Otras donaciones	VA- RB-	
2024	Inversión	6.995.825.828		-	97.123.552	7.092.949.380
2025	Inversión	29.957.792.000		-	137.000.000	30.094.792.000
2026	Inversión	40.355.889.991		-	-	40.355.889.991
2027	Inversión	47.543.986.273		-	-	47.543.986.273

20. Regionalización de productos y recursos

El proyecto de inversión no tiene regionalización por la transversalidad de los temas que integra.

20.1 Regionalización de la meta de los productos por recursos.

Para el proyecto de inversión no aplica la regionalización por productos, la definición es Distrital

Tabla 45. Regionalización del Producto

Región	Departamento	Municipio	Distrital	Entidad	Localidad	Por regionalizar
			x			

20.1 Caracterización de la Población

Tabla 46. Clasificación de la población beneficiaria

Clasificación	Detalle	Número de personas	Fuente de información	Política Transversal
Etaria	0 a 4 años Primera infancia	472.881	DANE	Política Pública Distrital de Infancia y Adolescencia
Etaria	5 a 9 años Infancia	478.728	DANE	Política Pública Distrital de Infancia y Adolescencia

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Clasificación	Detalle	Número de personas	Fuente de información	Política Transversal
Etaria	10 a 19 años Adolescencia	984.293	DANE	Política Pública Distrital de Infancia y Adolescencia
Etaria	15 a 29 años Juventud	1.883.588	DANE	Política Pública Distrital de Juventud
Etaria	30 a 59 años Adultez	3.443.788	DANE	Política Pública de y para la Adultez en el Distrito Capital
Etaria	Mayores de 60 años Vejez	1.277.593	DANE	Política Social para el Envejecimiento y la Vejez en el Distrito Capital
Grupos étnicos	Población Negro/a, mulato/a, (afrodescendiente)	67.039	DANE	
Grupos étnicos	Población Palenquera de San Basilio	992	DANE	
Grupos étnicos	Población Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina	1.295	DANE	
Grupos étnicos	Población Gitana	793	DANE	
Sexo	Mujer	4.187.057	DANE	
Sexo	Hombre	3.847.592	DANE	
Identidad de Género	Identidad masculina	4.182.970	DANE	
Identidad de Género	Identidad Femenina	3.870.717	DANE	
Identidad de Género	Identidad Transgénero	11.925	DANE	
Población Vulnerable	Población con discapacidad	506.183	DANE	Política Pública Distrital de Discapacidad
Población Vulnerable	Población SISBEN A pobreza extrema 19,7%	968.058,00	LR19	
Población Vulnerable	Población SIEBEN B pobreza 36,2%	1.778.868	LR	
Población Vulnerable	Población SISBEN C vulnerable 33,6%	1.651.104	LR	

21. Focalización en Políticas Públicas

Con el proyecto de inversión se identifican las siguientes políticas públicas las cuales se cubren bajo este gasto público:

Política Pública de la Bicicleta 2021-2039 - CONPES 15 DE 2021: Esta política tiene como objetivo promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y seguro en el período

¹⁹ <https://www.larepublica.co/analisis/econometria-consultores-2889073/sisben-iv-una-mejora-en-la-focalizacion-de-la-poblacion-vulnerable-3141521>

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

comprendido entre 2021 y 2039. Busca mejorar la infraestructura ciclista, fomentar la cultura de la bicicleta y garantizar la seguridad de los ciclistas en las vías urbanas. Además, pretende impulsar la intermodalidad entre la bicicleta y otros medios de transporte, promoviendo así la movilidad activa y la reducción de emisiones de carbono.

Dentro de los objetivos y productos asociados al cumplimiento en la PPB dentro de la implementación de este proyecto de inversión se encuentran:

Tabla 47. Relación objetivos Productos Política Pública de la Bicicleta

Objetivo	Producto
1. "Más seguridad personal" - Optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá.	1.1.1. Sistema de Registro Bici Bogotá fortalecido
	1.1.3. Estrategia para la intervención y apropiación del espacio público para las mujeres ciclistas en el marco del derecho a una vida libre de violencias.
3. "Más y mejores viajes en bicicleta" - Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá.	3.2.1. Sistema de navegación ciclista implementado en la ciudad.
	3.2.3 Cupos de Cicloparqueaderos certificados con sellos de calidad oro y plata en Bogotá
	3.2.4. Implementación del sistema de Bicicletas Públicas (compartidas) para la ciudad.
	3.2.9. Implementación de nuevo Mobiliario Urbano para ciclistas
	3.2.10 Implementación del Sistema regional de uso de la bicicleta.
4. "Más bici para todas y todos" - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta.	4.1.6 Disposición de información y/o recursos para promover el uso de la bicicleta y la toma de decisiones por parte de aquellos usuarios que la consideran como alternativa de transporte y movilidad sostenible.
	4.2.1. Estrategias de estímulos, fortalecimiento y acompañamiento a las iniciativas y organizaciones ciudadanas
	4.3.1. Asesorías para el incremento en el uso de la bicicleta en entidades públicas, empresas privadas y universidades a través de jornadas mensuales del Día de la Movilidad Sostenible
	4.3.2. Programa de incentivos del uso de la bicicleta para funcionarios públicos
	4.3.3 Esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda de las entidades

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Objetivo	Producto
	públicas del orden nacional, departamental y municipal que se encuentran en la ciudad.
	4.4.1. Información de impacto de todos los componentes de la Política Pública de la Bicicleta a través del Observatorio de Movilidad
5. "Bogotá polo productor de la bicicleta" - Fortalecer las actividades económicas asociadas al uso y disfrute de la bicicleta.	5.1.6. Ruta de logística urbana para promover el uso de la bicicleta en la distribución logística de última milla.

Política Pública Cero y Bajas Emisiones CONPES 30 DE 2023: Esta política se enfoca en reducir las emisiones contaminantes del transporte urbano, adoptando medidas que promuevan el uso de vehículos de cero y bajas emisiones. Su objetivo principal es mejorar la calidad del aire en las ciudades, mitigar el impacto ambiental y contribuir a la lucha contra el cambio climático. Para lograrlo, impulsa la adopción de tecnologías limpias, la renovación de flotas vehiculares y la implementación de incentivos para la transición hacia una movilidad más sostenible.

Tabla 48. Relación objetivos Productos Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones 2023-2040

Objetivo	Producto
1. Promover la transición de los modos de transporte carreteros motorizados hacia tecnologías de cero y bajas emisiones	1.1.2 Fondo de reposición de carga urbana para Bogotá
	1.1.4 Proyectos de ciclo logística y otros vehículos cero emisiones
	1.2.1 Esquemas de gestión de demanda para vehículos particulares
	1.2.2. Zonas de restricción a la circulación de vehículos particulares
	1.2.3. Registro Distrital Automotor para vehículos particulares de cero emisiones
	1.2.4. Plazas de parqueo preferenciales para vehículos cero emisiones
	1.3.1 Esquemas de gestión de demanda para motocicletas
	1.3.2. Zonas de restricción a la circulación de motocicletas

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Objetivo	Producto
	1.3.3. Registro Distrital Automotor para motocicletas particulares de cero emisiones
	1.5.1 Desincentivos tributarios para los taxis más antiguos
	1.5.2 Consolidación del fondo de renovación de taxis por tecnologías cero emisiones
	1.5.3 Restricciones de circulación con criterios ambientales para los taxis de Bogotá
	1.5.4 Liberación tarifaria para taxis en Bogotá
	1.5.5 Zonas amarillas preferenciales para taxis cero emisiones de Bogotá
	1.6.1 Actividades de promoción para la operación de vehículos de cero emisiones en las entidades del Distrito
	1.6.2 Fomento de la flota oficial especializada y de emergencia de cero y bajas emisiones
	1.6.3. Procesos de selección con criterios diferenciales para vehículos cero emisiones
	1.7.1 Plataforma básica de registro para triciclos o tricimóviles de cero emisiones autorizados
2. Fortalecer procesos de gestión, innovación, desarrollo e investigación en la cadena de valor de tecnologías para movilidad motorizada de cero y bajas emisiones.	2.2.1. Compromisos por la Movilidad Eléctrica
	2.2.2 Comisión intersectorial de transición energética en el transporte
	2.2.3 Acciones de cooperación técnica en el marco de Bogotá y la Región Metropolitana
	2.2.4 Eventos de intercambio de conocimiento entorno a la movilidad de cero y bajas emisiones con participación directa del Distrito
	2.2.5. Reconocimientos a aliados de la movilidad eléctrica
3. Desarrollar un entorno de comunicación, pedagogía y participación alrededor de la movilidad de cero y bajas emisiones	3.1.2. Herramienta comparativa de alternativas de movilidad
	3.1.3 Procesos de formación en movilidad de cero y bajas emisiones

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Objetivo	Producto
4. Consolidar una red de infraestructura de recarga inteligente, accesible y competitiva para vehículos eléctricos en articulación con el sector privado.	4.1.1 Consolidación de la red de estaciones de recarga de vehículos eléctricos en vía y fuera de vía
	4.1.2. Descuento en tributo distrital para desarrollo de infraestructura de recarga
	4.1.3. Proyecto de ley para la eliminación del IVA al servicio de recarga para vehículos eléctricos
	4.1.4. Reglamentación de interoperabilidad de la infraestructura de recarga

Política Pública del Peatón CONPES 36 DE 2023: Esta política está orientada a mejorar las condiciones de movilidad y seguridad de los peatones en entornos urbanos. Su enfoque principal es garantizar el acceso seguro y eficiente de los peatones a los espacios públicos, promoviendo la creación de áreas peatonales, pasos de cebra seguros y la reducción de la velocidad del tráfico en zonas urbanas. Además, busca fomentar la cultura del caminar como una alternativa saludable y sostenible de desplazamiento, priorizando así la seguridad y el bienestar de los ciudadanos.

Tabla 49. Relación objetivos Productos Política de la Bicicleta

Objetivo	Producto
Fomentar el respeto, autocuidado y cordialidad hacia las personas que se movilizan y disfrutan en el espacio público peatonal.	1.1.7. Estrategia de estímulos que incentiven los desplazamientos peatonales.
	1.1.11 Manual del peatón actualizado.
	1.1.12. Construcción de una batería de indicadores económicos y de bienestar que genera la movilidad peatonal
2. Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua.	2.1.1 Barrios Vitales implementados.
	2.1.7. Diagnóstico actualizado para la identificación de los tramos de la red de infraestructura peatonal de la ciudad que deben ser mejorados.
3. Promover una ciudad segura y cuidadora de la vida e integridad de las y los peatones.	3.2.2. Plan de resignificación del espacio público peatonal donde las niñas, niños, mujeres y sectores poblacionales LGBTIQ+ han sufrido un hecho violento.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Política Pública de Acción Climática CONPES 31 DE 2023:

Tabla 50. Relación Objetivos Productos Política Pública de Acción Climática

Objetivo	Producto
1. Reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero de Bogotá D.C. para alcanzar la carbono neutralidad a 2050	1.3.1 Incentivos para consolidar el uso de alternativas de micromovilidad de cero y bajas emisiones.
	1.3.4 Planes Integrales de Movilidad Sostenible (PIMS).
	1.3.5 Estrategias de gestión de la demanda para el uso de transporte particular.

Política Pública de Mujeres y Equidad de Género 2020-2030 CONPES 14 DE 2020:

Tabla 51. Relación Objetivos Productos Política Pública de Mujeres y Equidad de Género

Objetivo	Producto
3. Contribuir a la garantía del derecho de las mujeres en sus diferentes ciclos de vida, a una vida libre de violencias en los ámbitos político, comunitario e institucional, familiar y de pareja en el espacio público y privado.	3.3.8 Estrategia integral para el mejoramiento de la experiencia de viaje y la seguridad de las mujeres usuarias y prestadoras del servicio de transporte público individual (Taxi)
10. Contribuir a la transformación de los imaginarios, prejuicios, estereotipos y prácticas sociales que generan y reproducen los diferentes tipos de discriminación contra las mujeres en sus diferencias y diversidad.	10.1.2 Estrategias de promoción del uso de la bicicleta enfocadas en el aumento del uso de la bicicleta por parte de las mujeres.
	10.1.9 Estrategia de reducción del gasto en transporte de los hogares con jefatura femenina para que de no supere el 15% de sus ingresos

Política Pública Distrital de Juventud 2019–2030 CONPES 08 DE 2019

Tabla 48. Relación Objetivos Productos Política Pública Distrital de Juventud

Objetivo	Producto
7. Promover el acceso equitativo de los y las jóvenes al hábitat urbano y rural, con conciencia ambiental y nuevas prácticas que contribuyan al desarrollo sostenible de la ciudad y la región.	7.4.1. Acciones de promoción del uso de la bicicleta realizadas como medio de transporte sostenible para incentivar el encuentro y disfrute de los jóvenes en el espacio público
	7.4.2. Instituciones de educación superior y universidades vinculadas a procesos de promoción del uso de modos de transporte sostenible para que faciliten, incentiven y reconozcan a sus estudiantes por usar la bicicleta, caminar y utilizar el transporte público.
	7.4.3. Acciones pedagógicas e informativas dirigidas a las instituciones de educación superior para la disponibilidad de cicloparqueaderos.

 <p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Secretaría Movilidad</p>	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

22. Focalización en Políticas transversales

No aplica para el proyecto de inversión.

23. Otros Aspectos.

- En el marco de las actividades llevadas a cabo por la Subsecretaría de Política de Movilidad, estas se encuentran debidamente estructuradas en el Decreto 672 y 673 de 2018, además de estar integradas en los procesos vinculados al Sistema de Gestión de Calidad, donde se definen los distintos roles, responsabilidades e interacciones pertinentes. Es importante resaltar que la Subsecretaría opera dentro del marco de los lineamientos establecidos por la Alcaldía Mayor de Bogotá, la Secretaría Jurídica y las entidades nacionales con competencias en el ámbito del transporte. Por ende, resulta evidente la necesidad imperante de establecer canales de comunicación claros y mecanismos de coordinación efectivos entre estas instancias, a fin de garantizar el éxito en la ejecución del proyecto.

En este contexto, es relevante mencionar que la Secretaría Distrital de Movilidad dispone de un espacio fundamental como lo es el Comité Sectorial de Gestión y Desempeño del Sector Movilidad. Este comité, establecido mediante el Decreto 505 de 2007 "Por el cual se reglamenta el Consejo de Gobierno Distrital y los Comités Sectoriales", y reglamentado posteriormente bajo el Acuerdo 001 de 2020, cumple una función crucial. Actúa como una instancia destinada a orientar la planeación estratégica del sector, así como a dirigir, articular y realizar seguimiento a las políticas sectoriales, incluyendo aquellas relacionadas con la gestión y el desempeño del Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG). Este comité, al reunir a diferentes actores y autoridades competentes, se convierte en un espacio clave para la coordinación, y el impulso de iniciativas que contribuyan al desarrollo eficiente de los proyectos y programas en el ámbito del sector movilidad.

- Vigencias Futuras: El proyecto de inversión considera vigencias futuras dando continuidad a contratos esenciales, garantizando de forma expedita la entrega de bienes o servicios, de conformidad con la normatividad vigente y lo señalado en el Plan Distrital de Desarrollo Bogotá Camina Segura 2024-2027"

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

24. Actualizaciones

No.	Fecha	Numeral Actualizado	Cambio realizado	Observaciones
1	05/07/2024	11 - 13 - 16 - 19.1	Actualización de información financiera por reducción del presupuesto.	Contracrédito por reducción de \$1.521.968.641 en cumplimiento del Artículo 6 del Decreto 062 de 2024.
2	20/08/2024	2.4 - 11 - 13 - 16 - 19.1	Actualización de la información de ODS asociados y de la información financiera por traslado presupuestal.	Inclusión del ODS 9: Industria, innovación e infraestructura. Contracrédito por traslado presupuestal de la fuente multas por \$2.959.691.123. Los saldos del proyecto no incluyen la modificación 1 dado que a la fecha no están reflejados en BogData.
3	16/09/2024	11 - 13 - 16 - 19.1	Actualización de información financiera por reducción del presupuesto.	Reducción presupuestal de la fuente 1-100-I034 - VA-Otras donaciones por \$280.384.992 y de la fuente 1-200-I032 - RB-Otras donaciones por \$33.958.445 Los saldos del proyecto no incluyen la modificación 1 dado que a la fecha no están reflejados en BogData.
4	24/10/2024	11 - 13 - 16 - 19.1	Actualización de información financiera por reducción del presupuesto.	Reducción presupuestal de la fuente 1-100-I017-VA-Multas de tránsito por \$621.067.449. Se ajusta el valor en meta de proyecto asociada de la modificación No. 3 debido al traslado entre líneas PAA. Los saldos del proyecto incluyen la modificación 1 por \$1.521.968.641 de la fuente 2-100-I016 VA-Otras transferencias nación.
5	13/11/2024	11 - 13 - 16 - 19.1	Actualización de información financiera por reducción del presupuesto.	Reducción presupuestal de la fuente 1-100-I017-VA-Multas de tránsito por \$70.284.727.
6	12/12/2024	11 - 13 - 16 - 19.1	Actualización de información financiera por reducción del presupuesto.	Reducción presupuestal de la fuente 1-100-I017-VA-Multas de tránsito por \$211.669.013.
7	03/01/2025	11 - 13 - 16 - 19.1 - 23	Actualización de información financiera por apropiación 2025 e inclusión de Vigencias Futuras.	Se actualiza el presupuesto apropiado para 2025 por meta, insumos y fondo de financiación en los numerales del componente financiero. Se incluye la novedad de las Vigencias Futuras que contempla el proyecto para 2026 y 2027.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG			
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO			
	Ficha de proyecto de inversión			
	Código: PE01-PR01-F09			Versión: 4.0
8	26/02/2025	11 – 13 – 16 - 19.1	Actualización de información financiera por cierre de ejecución 2024 y apropiación 2025 con corte a 31 de enero.	Se actualiza la ejecución presupuestal de 2024 y la apropiación y ejecución del presupuesto 2025, con corte a 31 de enero.

25. Datos del responsable del proyecto

Nombre Liliana Paola Oñate Acosta
 Área Subsecretaría de Política de Movilidad
 Cargo Subsecretaria
 Rol Ordenadora de Gasto
 Correo lonate@movilidadbogota.gov.co
 Teléfono 3649400

Firma: _____

Nombre Valentina Acuña García
 Área Dirección de Planeación de la Movilidad
 Cargo Directora
 Rol Gerente
 Correo vacuna@movilidadbogota.gov.co
 Teléfono 3649400



Firma: _____

Nombre Rafael Unda Venegas
 Área Dirección de Inteligencia para la Movilidad
 Cargo Director
 Rol Gerente
 Correo runda@movilidadbogota.gov.co
 Teléfono 3649400



Firma: _____

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

i. Glosario

Término *Definición*

Sexo:	Hace referencia a la “categoría que divide, a partir de nociones biológicas, a los seres humanos en mujer y hombre”15 o personas intersexuales.
Orientación sexual	Categoría de análisis que se refiere a la “dirección del deseo erótico y afectivo entre las personas”. Desde la orientación se identifican las personas homosexuales, heterosexuales, bisexuales. Como subcategorías de análisis se encuentra; heterosexual, homosexual (lesbiana y gay) y bisexual.
Identidad de género	La identidad es la construcción cultural que se genera en el marco de las relaciones sociales mediante la que se definen los atributos de los individuos y los colectivos que marcan la diferencia entre lo propio y lo diferente en un proceso permanente de construcción subjetiva, intersubjetiva y socio-cultural. La identidad de género se construye a partir de la identificación que una persona tiene de sí misma como masculina, femenina o transgénero. Los factores culturales, sociales y psicológicos contribuyen al establecimiento de la identidad de género por lo tanto no es una condición de nacimiento.
Grupos poblacionales	
Transcurrir vital - curso de vida:	Comprende las relaciones entre las vidas individuales y los cambios sociales; en donde en primer lugar aparecen los roles que están definidos según la edad y en segundo las respuestas individuales que se producen ante las fuerzas sociales, mediante la comprensión de las vulnerabilidades y oportunidades en las diferentes etapas del desarrollo humano. Una forma de agrupar estas relaciones se le conoce como grupos etarios, cuyo propósito es analizar la situación de las personas en razón a su edad y aspectos relacionados con desarrollo biológico, psicológico, emocional y social. Primera infancia, de 0 a 5 años. Infancia, de 6 a 11 años. Adolescencia, de 12 a 17 años- Juventud, de 14 a 28 años. Adulthood, de 27 a 59 años. Vejez, mayores de 60 años.
Grupos étnicos:	Esta categoría busca “analizar las prácticas de exclusión y discriminación que los grupos étnicos han vivido históricamente con el fin de transformarlas en integración e inclusión social, en pro de lograr goce efectivo de sus derechos”. Además, visibilizar e integrar en las acciones del Estado, las particularidades de la cultura, cosmovisión, origen e identidad de los grupos étnicos.
Negro(a)	Persona quien por su identidad se auto reconoce como perteneciente o miembro de poblaciones o comunidades negras ya sea por su cultura y/o rasgos físicos (DANE, 2019, p. 17).
Afrodescendiente/afrocolombiano/a	Persona quien por su identidad es o se auto reconoce como descendiente de antepasados africanos, por su cultura o rasgos físicos (DANE, 2019, p. 17).

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Término *Definición*

Indígena	Persona descendiente de los pueblos originarios de América (amerindia) que tiene conciencia de su identidad y comparte valores, rasgos, usos y costumbres de su cultura, que la diferencian de otros grupos (DANE, 2019, p. 18).
Palenquero(a) de San Basilio:	Persona afrodescendiente que pertenece a la población de San Basilio de Palenque y que tiene características culturales propias en las que se destaca su lengua bantú, mezcla del español y dialectos africanos (DANE, 2019, p. 18).
Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina	Persona quien se auto reconoce por sus características triétnicas distintivas afro-anglo caribeñas, como identidad, valores, lengua, usos y costumbres propias de la población originaria del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (DANE, 2019, p. 18).
Gitano(a) o Rrom	Persona que por su identidad es o se auto reconoce descendiente de las tradiciones de pueblos gitanos llegados al continente americano (DANE, 2019, p. 17). Grupo étnico con una identidad cultural que mantiene su propia forma de organización social, posee su propia lengua y que ha definido históricamente sus instituciones políticas y sociales. Se caracterizan por ser nómadas: no se ubican en lugares específicos (DPS, 2014).
Fenómeno de habitabilidad en calle:	Conforme a la Ley 1641 de 2013, "...hace referencia a las sinergias relacionales entre los habitantes de la calle y la ciudadanía en general; incluye la lectura de factores causales tanto estructurales como individuales".
Discapacidad:	"Puede entenderse como el resultado de una "relación dinámica de la persona con los entornos políticos, sociales, económicos, ambientales y culturales donde encuentra limitaciones o barreras para su desempeño y participación en las actividades de la vida diaria en estos entornos"
Víctima del conflicto armado:	Se define como "...aquellas personas que individual o colectivamente hayan sufrido un daño por hechos ocurridos a partir del 1 de enero de 1985, como consecuencia de infracciones al Derecho Internacional Humanitario o de violaciones graves y manifiestas a las normas internacionales de Derechos Humanos, ocurridas con ocasión del conflicto armado interno
Familia:	Se comprenden como las "organizaciones sociales, construidas históricamente, constituidas por personas que se reconocen y son reconocidas en la diversidad de sus estructuras, arreglos, formas, relaciones, roles y subjetividades; las cuales están conformadas por grupos de dos o más personas de diferente o del mismo sexo, con hijos o sin ellos, unidas por una relación de parentesco por consanguinidad, afinidad, adopción o por afecto, en las que se establecen vínculos de apoyo emocional, económico, de cuidado o

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Término

Definición

ENFOQUE POBLACIONAL	<p>de afecto, que comparten domicilio, residencia o lugar de habitación de manera habitual y son sujetos colectivos de derecho</p> <p>El Enfoque Poblacional "...centra la atención en los seres humanos, es un marco de referencia que busca entender las necesidades, características, modos, costumbres de las personas que habitan determinados territorios o espacios de la sociedad. Desde lo operativo se plantea como canales, actuaciones, dispositivos, encaminados a dar respuestas que satisfagan las demandas presentes en las poblaciones que garanticen la vida, el desarrollo, el bienestar y la felicidad de las personas. También es apropiado como una categoría analítica de las dimensiones que atraviesan a las personas en sus diversas maneras de entender y apropiar el mundo, de vivir, de expresarse e identificarse".</p>
ENFOQUE DIFERENCIAL	<p>Enfoque diferencial "permite comprender la compleja realidad social y realizar acciones que contribuyan a eliminar todas las formas de discriminación y segregación social, como su nombre lo indica este enfoque reconoce la diferencia como punto de partida para implementar políticas públicas orientadas a la garantía de los derechos de la población en oposición a aquellas que pretenden homogeneizar en función de un modelo de desarrollo imperante"</p>
ENFOQUE POBLACIONAL -DIFERENCIAL	<p>Desde los enfoques poblacional y diferencial "se analizan diferencialmente las necesidades y se definen intervenciones dirigidas a garantizar la igualdad, la equidad, y no discriminación a partir del reconocimiento de la diversidad por etapa de ciclo vital, en razón de dinámicas culturales, políticas, económicas, de género y etnia particulares, vulnerabilidades a causa de condiciones, situaciones o posiciones como la discapacidad, el desplazamiento, y de esta manera, reconocer a Bogotá rural y urbana como un territorio diverso "donde habitan múltiples grupos poblacionales y sectores sociales, que son iguales en derechos al resto de las personas que habitan la ciudad</p>
ENFOQUE DE GÉNERO	<p>El enfoque de género "permite analizar cómo el sistema sexo-género se ha traducido en impactos diferenciales entre ambos sexos mediante roles y conductas que dan lugar a la asignación desigual de los recursos, las oportunidades y el poder, tanto en el ámbito de lo público como de lo privado. Asimismo, permite identificar las situaciones de desventaja que enfrentan las mujeres para acceder al control de bienes y recursos, a la vez que para participar en la toma de decisiones</p>
ENFOQUE DE DERECHOS HUMANOS	<p>El enfoque de derechos humanos, como sustento para la planeación, dirige la atención hacia las poblaciones reconociendo sus diferencias y diversidad y los sectores sociales de protección especial. Contribuye a identificar y satisfacer sus problemáticas, necesidades, intereses y demandas específicas en el territorio. Adicionalmente, busca la garantía de los derechos para el conjunto de la sociedad, su goce efectivo y la eliminación de las condiciones de desigualdad. Su inclusión en los planes de desarrollo de la ciudad es fundamental para materializar sus fines, generar respuestas integrales por parte de la administración y cerrar brechas de desigualdad.</p>
INTERSECCIONALIDAD	<p>Es una herramienta de análisis que reconoce que los sujetos están atravesados por distintos sistemas de opresión sexo/género; raza/racionalización/racismo; etnicidad; clase; edad; entre otros por lo que se necesita brindar una atención integral, y de protección, promoción y defensa de los derechos teniendo en cuenta la multidimensionalidad de los sujetos de las políticas públicas".</p>

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Término

Definición

	<p>Considerando que en una misma persona pueden reconocerse dos o más características basadas en su sexo, edad, pertenencia étnica, discapacidad, ubicación urbana o rural, orientación sexual, identidad de género, actividades sexuales pagadas, habitabilidad en calle, afectación por el conflicto armado (personas víctimas y reincorporadas), situación de migración y rol de cuidado, entre otras, se hace necesario el desarrollo de procesos analíticos desde la interseccionalidad a fin de garantizar acciones públicas más efectivas y la eficiencia de la inversión pública.</p> <p>La interseccionalidad “es una herramienta que aborda cómo una persona podría vivir múltiples discriminaciones y opresiones; ayuda a entender la manera en que conjuntos diferentes de identidades influyen sobre el acceso que se pueda tener a derechos y oportunidades”.</p> <p>“El concepto de interseccionalidad fue acuñado por la académica afro estadounidense Kimberlé Crenshaw en el contexto del feminismo de la década del 90 en Estados Unidos. Este enfoque nos permite identificar qué sucede cuando se cruzan diferentes categorías, es decir, el modo en que se van generando historias de vida de resistencia a múltiples y simultáneas violencias. Al analizar la situación de las mujeres, concretamente, si cruzamos género con la pertenencia a una determinada raza/etnia, lengua, clase social, generación (si es niña, joven, adulta o adulta mayor), orientación sexual, identidad de género, situación socioeconómica, dónde vive (por ejemplo, en la ciudad o en el campo), si tiene alguna discapacidad, entre otras categorías, a medida que le sumamos estas variables, la complejidad y opresiones de la vida de las mujeres aumenta”</p>
--	---

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

ii. Bibliografía

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

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

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

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

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

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

i. Normatividad

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

33. Ley 388 de 1997. Ley de Ordenamiento Territorial.

34. Ley 1454 de 2011. Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial.

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

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

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

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

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

40. Decreto 111 de 1996. Estatuto Orgánico de Presupuesto

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

42. Resolución 4788 de 2016. Por la cual se dictan los lineamientos para el registro de la

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

información de Inversión Pública de las entidades territoriales.

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

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

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

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