



**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 INTERVENCIONES INTEGRALES
DE CULTURA, COMUNICACIÓN Y PEDAGOGÍA, PARA LA
MOVILIDAD SEGURA EN BOGOTÁ D.C.**

CÓDIGO BPIN 2024110010096

**PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO: “BOGOTÁ CAMINA SEGURA 2024-2027”
SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD
AÑO DE FORMULACIÓN: 2024**

	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.....	6
1. Antecedentes y descripción de la situación actual	6
1.1. Participación de la ciudadanía	9
2. Contribución a la política pública.....	10
2.1. Contribución al Plan Nacional de Desarrollo	10
2.2. Contribución al Plan Distrital de Desarrollo	11
2.3. Planes Maestros.....	12
2.4. Objetivos de Desarrollo Sostenible.....	12
3. Problemática	12
3.1 Identificación y descripción del problema	13
3.2. Identificación de las causas generan el problema	14
3.3. Identificación de efectos generados por el problema	16
3.4. Descripción de la situación existente con respecto al problema.....	18
3.5. Magnitud actual del problema e indicadores de referencia.....	19
4. Identificación y análisis de participantes.....	21
4.1. Identificación de participantes.....	21
4.2. Análisis de los participantes.....	22
5. Población afectada y objetivo	22
5.1. Identificación de la población afectada por el problema	23
5.2. Población objetivo de la intervención.....	24
5.3. Características demográficas de la población objetivo	26
6. Objetivos	29
6.1. Objetivo general e indicadores de seguimiento	29
6.2. Relaciones entre las causas y los objetivos	29
7. Alternativas de solución	32
● MÓDULO II- PREPARACIÓN.....	33



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

8.	Estudio de necesidades	33
9.	Análisis técnico de la alternativa seleccionada.....	35
9.1.	Estudios que respaldan la información básica del proyecto	36
9.2.	Resumen de la alternativa	37
10.	Localización de la alternativa	37
10.1.	Factores analizados.....	37
11.	Cadena de valor	39
12.	Verificación Final	41
13.	Costos de la alternativa de solución (Insumos corresponden exactamente a los de la MGA web)	42
14.	Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas.....	48
15.	Riesgos	49
16.	Ingresos y beneficios.....	51
●	MÓDULO III – EVALUACIÓN.....	53
17.	Indicadores representativos para el “análisis costo - beneficio”	54
18.	Evaluación Multicriterio.....	55
●	MÓDULO IV - PROGRAMACIÓN	56
19.	Asociación de indicadores y fuentes de verificación para cada producto	56
19.1.	Fuente de verificación de las metas a reportar	56
19.2.	Indicador de Gestión.....	58
19.3.	Fuentes de Financiación.....	59
20.	Regionalización de productos y recursos. Caracterización de la población	59
20.1.	Regionalización de la meta de los productos por recursos.....	59
20.2.	Caracterización de la Población	61
21.	Focalización en Políticas Transversales.....	62
22.	Otros aspectos	62
23.	Actualizaciones.....	63
24.	Glosario	65
25.	Bibliografía.....	67



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

26. Normatividad 69

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

Lista de Tablas

Tabla 1 Programa.....	10
Tabla 2. Articulación con el Plan Nacional de Desarrollo	11
Tabla 3. Articulación con el Plan Distrital de Desarrollo	11
Tabla 4. Alineación con el Plan Maestro de Movilidad.....	12
Tabla 5. Alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible	12
Tabla 6.Árbol del problema-Identificación del problema o necesidad	17
Tabla 7. Identificación de participantes	21
Tabla 8. Identificación de la población afectada	24
Tabla 9. Localización de la población afectada	24
Tabla 10. Caracterización de la población objetivo.....	26
Tabla 11. Localización de la población objetivo	26
Tabla 12. Características demográficas de la población objetivo	28
Tabla 13. Objetivo general e indicadores de seguimiento.....	29
Tabla 14. Relaciones entre las causas y los objetivos (Árbol De Objetivos).....	31
Tabla 15. Alternativas de solución	32
Tabla 16. Evaluaciones por realizar	32
Tabla 17. Producto 1	33
Tabla 18. Producto 2	34
Tabla 19. Producto 3	34
Tabla 20. Estudios realizados	36
Tabla 21. Tabla de localización.....	37
Tabla 22. Factores para la localización	37
Tabla 23. Cadena de Valor	39
Tabla 24. Actividades y metas	40
Tabla 25. Verificación de la cadena de valor	41
Tabla 26. Tabla costos unitarios por insumo (Meta 1).....	42
Tabla 27. Tabla costos unitarios por insumo (Meta 2).....	43
Tabla 28. Tabla costos unitarios por insumo (Meta 3).....	44
Tabla 29. Tabla Resumen costos unitarios por insumo	45

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

Tabla 30. Tabla Resumen presupuesto cadena de valor	47
Tabla 31. Costo por meta 1 proyecto de inversión	48
Tabla 32. Costo por meta 2 proyecto de inversión	48
Tabla 33. Costo por meta 3 proyecto de inversión	48
Tabla 34. Riesgos de la alternativa	49
Tabla 35. Ingresos y Beneficios	51
Tabla 36. Costeo de Ingresos y/o beneficios.....	52
Tabla 37. Costeo Total de Ingresos y beneficios	52
Tabla 38. Flujo Neto de Caja	53
Tabla 39. Flujo Económico	53
Tabla 40. Costo Anual Equivalente	54
Tabla 41. Costo por Capacidad	54
Tabla 42. Evaluación multicriterio.....	55
Tabla 43. Ficha de indicadores	56
Tabla 44. Programación del indicador (meta 1)	56
Tabla 45. Programación del indicador (meta 2)	57
Tabla 46. Programación del indicador (meta 3)	58
Tabla 47. Programación del Indicador de Gestión.....	58
Tabla 48. Meta del Indicador de gestión.....	59
Tabla 49. Meta del Indicador de gestión.....	59
Tabla 50. Regionalización del producto.....	61
Tabla 51. Costos de la regionalización.....	61
Tabla 52. Características de la población de acuerdo con el producto propuesto	61
Tabla 53. Actualizaciones	63

	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

1. Antecedentes y descripción de la situación actual

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

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

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

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

La cercanía con la ciudadanía que tiene la Secretaría Distrital de Movilidad, a través de su presencia en medios digitales, redes sociales, sitio web, línea telefónica de atención al usuario y la existencia de otros canales, permite el acceso fácil a la información pública. Así mismo, se suma la gestión en comunicación interna y externa que hace la SDM para que el funcionariado y la ciudad estén informados de los principales programas, proyectos y actividades. Ahora bien, aunque contar con canales de información veraz y efectiva son indispensables en el que hacer de la Secretaría Distrital de Movilidad, esto no

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

es suficiente cuando se trata de promover cambios comportamentales, por ello para la implementación de acciones en vía de cultura ciudadana, la SMD logró resultados tangibles en la ciudadanía en el último cuatrienio. Tal como se evidenciaron en las acciones denominadas "No más Muertes en la Vía" y "Un pedido por la vida". En la primera, con más de 62.000 participantes logró un aumento en el reconocimiento de las cifras de fatalidades por siniestros viales en Bogotá pasando del 28% previo a la intervención al 94% al finalizar la pedagogía. Así mismo, el reconocimiento de la velocidad como el principal factor de riesgo en la siniestralidad vial pasó del 47% antes de la intervención al 80% al finalizar la misma. Igualmente, entre los logros obtenidos se destaca que la mayoría de los ciudadanos (52%) terminaron la intervención en calle enunciando que 0 muertes son aceptables en la movilidad. Por otra parte, en la acción denominada "Un Pedido por la Vida", en la cual participaron 2.868 motociclistas domiciliarios, se logró que el 98,5% reconociera el límite máximo de velocidad en la ciudad y se incrementó el reconocimiento del "Efecto Venturi" o "Efecto de Succión" en un 77,1%. Además, en esta campaña también participaron 639 ciclistas domiciliarios, en quienes se evidenció un aumento del 8,6% en el reconocimiento de la importancia de hacerse visibles en la noche, pasando del 76,3% previo a la pedagogía al 84,9%. posterior a la misma.

La Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad (OACCM) también implementó 2 acciones en vía dirigidas a los conductores de vehículos mal parqueados en vías y andenes denominada "#NiCincoMinuticos y #AndenesParaPeatones" respectivamente, con el objetivo de incentivar una mayor apropiación del espacio público. Con el primer tipo de intervención se alcanzó a 2.496 vehículos motorizados en 2023, logrando mover al 50%, 56% y 61% de las motos, carros y vehículos especiales, respectivamente, encontrados mal parqueados en las vías durante las jornadas pedagógicas, lo cual propició una reducción del 15% del mal parqueo en vía posterior a la jornada de intervención. Con la segunda acción, en el año 2023 se logró impactar en los espacios peatonales intervenidos a 826 vehículos motorizados mal estacionados en andén, y se logró mover al 55% las motos, 45% carros y el 60% vehículos especiales, respectivamente, lo cual propició una reducción del 27% de ocupación de los andenes por parte de los vehículos que se encontraban mal estacionados previo a la intervención en comparación con el estado del espacio público posterior a la misma.

Ahora bien, en relación con el comportamiento de los ciudadanos, se puede decir que una problemática presente en la movilidad de Bogotá es el mal uso que estos hacen de la infraestructura vial, a lo anterior, se suma la baja percepción del riesgo que tienen los bogotanos, al no actuar midiendo las consecuencias de las decisiones, reflejadas en acciones que toman frente al tránsito y transporte.

Los efectos del comportamiento ciudadano se ven reflejados en las cifras desiniestralidad vial. De acuerdo con el "informe de empalme 2023", Diagnóstico

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

Secretaría Distrital de Movilidad, *“La siniestralidad vial es un asunto de salud pública que cobra la vida de cerca de 1,35 millones de personas cada año, cifra que representa una fatalidad cada 23 segundos, convirtiéndose en la octava causa de muerte en el mundo y en la primera causa de muerte para niñas, niños y jóvenes entre los 5 y los 29 años. Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y muchos de ellos provocan una discapacidad. En el caso de Bogotá, al año mueren alrededor de 500 personas y 20.000 resultan lesionadas. Aunque Bogotá es una ciudad pionera a nivel mundial en la generación y/o adopción de buenas prácticas en torno a la seguridad vial, factores y situaciones endógenas y exógenas han ocasionado retrocesos en las metas trazadas y representan grandes retos por afrontar.”*

Otra de las problemáticas que se encuentran en el ejercicio de la movilidad es la “Congestión vehicular”, al ser considerada Bogotá dentro del grupo de grandes ciudades, “Según la ingeniería y la economía del transporte, la congestión podría considerarse como la situación en la que “la demanda de tráfico supera el rendimiento máximo sostenible de la vía” (DMRB, 1997), al tener este desbalance entre la demanda que no puede ser atendida adecuadamente por la oferta de transporte, se generan externalidades que se ven reflejadas en reducción de las velocidades de circulación, que se traduce en incrementos de tiempos de viaje de todos los modos, mayor parqueo en vía, aumento del consumo de combustibles, aumentó en los costos de operación y en el incremento de la polución atmosférica (contaminación por fuentes móviles) con niveles bastante superiores a los considerados aceptables”.

En general, el desconocimiento y no acatamiento de las normas de tránsito, que ponen en riesgo la vida e integridad de los diferentes actores viales y aumenta la congestión en la ciudad, así como la baja comprensión del rol y de la gestión del cambio cultural, han demostrado una necesidad manifiesta de promover cambios voluntarios en emociones, actitudes y prácticas en relación con la movilidad y la ciudad, a partir de la cultura ciudadana, fomentando una cultura para la movilidad que proteja la vida de todos los actores viales.

Por ende, desde las propuestas de cultura para la movilidad, la SDM busca promover cambios comportamentales que aporten a la mejora de la movilidad en Bogotá, a través de la apropiación del conocimiento e interiorización de la normatividad, protección de los actores viales más vulnerables, autocuidado, seguridad vial y la movilidad segura y sostenible, con intervenciones integrales de comunicación y pedagogía que acerquen a la ciudadanía a las temáticas de la entidad, facilitando la interacción y comunicación más directa entre ellos y la administración distrital, de forma que se vinculen de manera voluntaria a las estrategias y acciones a implementar, haciéndolos partícipes de los cambios en la movilidad, a través de la adopción de comportamientos que la facilitan, aportando al largo y mediano plazo los niveles confianza y bienestar de la ciudadanía en el Sistema de movilidad en la ciudad. En conclusión, en cultura ciudadana la comunicación es considerada como un *“elemento vinculante fundamental”*, visto como la mejor propuesta basada en

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

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

1.1. Participación de la ciudadanía

En el marco de la misionalidad de la entidad, se habilitan espacios de interacción y divulgación con la ciudadanía en los que socializa la información de la entidad y se construyen planes conjuntos. Desde las competencias de la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad (OACCM) se divulga información a través de contenido comunicativo y se responden las solicitudes y propuestas que allegan la ciudadanía frente a la necesidad de implementar acciones de comunicación en vía y fortalecer las acciones educativas. Durante el 2023 se recibieron 3215 solicitudes de la ciudadanía, para fortalecer conocimientos en temas de movilidad y seguridad vial, así como para implementar acciones pedagógicas, con el fin de mejorar los comportamientos en las vías de la capital.

Por otra parte, a través de Gestión Social también se da la intervención e intercambio de saberes que se implementan en las localidades, como es la gestión participativa del proyecto donde se busca desarrollar una serie de procedimientos y actividades de análisis social, relacionada con los contextos en los que se plantean los proyectos de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y, por lo tanto, en el que se describen los actores (decisores, ejecutores, destinatarios, beneficiarios o impactados), los intereses, conflictos o dinámicas territoriales relacionada a los proyectos. Bajo este eje se desarrolla la investigación de las relaciones funcionales de la zona directa de implantación, así como de las zonas de influencia primaria y secundaria de los proyectos, lo que supone el desarrollo de la gestión social con sus actores, comunidades, grupos de interés y organizaciones sociales potencialmente involucradas.

Con el propósito de crear un marco de colaboración y responsabilidad social en beneficio de la ciudad, la Administración Distrital promocionó y garantizó escenarios participativos para recoger de la ciudadanía sus aportes en la elaboración del Plan de Desarrollo Distrital 2024-2027: “Bogotá Camina Segura”. Se asumió el proceso de planeación participativa como un espacio de carácter deliberativo y consultivo entre la sociedad y la Administración Distrital, que busca concretar iniciativas encaminadas a responder efectivamente frente a la complejidad urbana.

Desde este marco de acción, del objetivo estratégico: “Bogotá avanza con seguridad” y el programa “Movilidad segura e inclusiva”, se contó con la participación de la ciudadanía, lo que demuestra la importancia que tiene para la ciudadanía y la administración la oportunidad de avanzar en el mejoramiento

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

del transporte público, en la calidad del servicio y su accesibilidad; fortaleciendo la confianza y la movilidad segura del sistema de transporte.

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

2. Contribución a la política pública

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

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

2.1. Contribución al Plan Nacional de Desarrollo

Tabla 1 Programa

Sector		Programa	
Código	Nombre	Código	Nombre
24	Transporte	2409	Seguridad de transporte
Subprograma			
Código	Nombre		
0600	Intersubsectorial Transporte		

El proyecto *“Implementación de intervenciones integrales de cultura, comunicación y pedagogía, para la movilidad segura en Bogotá”* se articula con el Plan Nacional de desarrollo 2022-2026 *“Colombia potencia mundial de la vida”* a través de la meta *“Seguridad humana y justicia social”*; para el gobierno por medio de esta meta se garantizarán la dignidad humana, el ejercicio de las libertades y el desarrollo de las capacidades necesarias para que las personas y los hogares puedan llevar a cabo el plan de vida que consideran valioso. La Seguridad Humana se percibe como transformación de la política social para la adaptación y mitigación del riesgo, integra la protección de la vida con la seguridad jurídica e institucional, así como la seguridad económica y social.

En esta meta, el Gobierno Nacional, plantea el *“fortalecimiento de la seguridad vial para la protección de la vida”* en la cual establece la implementación de estrategias que fortalezcan la formación y educación a través de campañas de concientización en seguridad vial, hábitos y comportamientos seguros, con enfoque en el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial; por esta razón se considera que el presente proyecto aporta al cumplimiento de la meta mencionada anteriormente.

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

De igual manera, el presente proyecto se articula con el Plan Distrital de Desarrollo, específicamente con el objetivo estratégico “*Bogotá avanza en seguridad*” cuyo objetivo está relacionado con la promoción de la convivencia pacífica, consolidando la cultura ciudadana y creando entornos seguros. En este objetivo estratégico cobra relevancia el espacio público como un lugar de encuentro seguro, limpio y accesible y así lograr que las y la ciudadanía se sienta segura y confíe en una ciudad que preserva la vida, que garantiza sus derechos y protege su patrimonio.

Asimismo, en el Plan De Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) 2023 - 2035, se plantea el objetivo de 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; por medio de la *construcción de una cultura de apropiación y participación ciudadana incidente hacia una movilidad equitativa y sostenible*; esta estrategia, como lo menciona el documento técnico de soporte del PMSS, implica fortalecer los intercambios de conocimientos por medio de procesos de formación con la ciudadanía sobre temáticas de la movilidad donde se compartan conocimientos técnicos del sector y saberes que fomenten la corresponsabilidad y autorregulación en el espacio público. Es así que, el presente proyecto se articula con el PMSS a través del programa de “*cultura ciudadana y pedagogía para una movilidad equitativa, segura y sostenible*” y el proyecto “*fortalecimiento de la Cultura vial y promoción de cambio de comportamiento para la seguridad vial*”.

Tabla 2. Articulación con el Plan Nacional de Desarrollo

Nombre del Plan Nacional de Desarrollo - PND:	Colombia Potencia Mundial de la vida
Transformación:	2. Seguridad humana y justicia social
Pilar del PND asociado con el proyecto:	03. Expansión de capacidades: más y mejores oportunidades de la población para lograr sus proyectos de vida
Catalizador del PND asociada con el proyecto:	1. Bienestar físico y mental y social de la población
Componente:	c. Fortalecimiento de la seguridad vial para la protección de la vida

2.2. Contribución al Plan Distrital de Desarrollo

Tabla 3. Articulación con el Plan Distrital de Desarrollo

Nombre del Plan Distrital de Desarrollo - PDD:	Bogotá Camina Segura
Estrategia del PDD asociada con el proyecto:	Bogotá avanza en su Seguridad
Programa del PDD asociada con el proyecto:	Movilidad segura e inclusiva

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

2.3. Planes Maestros

Tabla 4. Alineación con el Plan Maestro de Movilidad

Plan Maestro: Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) 2023 - 2035	
Componente	Metas Plan de Desarrollo
Objetivo 4: Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región	Estrategia: Construir una cultura de apropiación y participación ciudadana incidente hacia una movilidad equitativa y sostenible. Programa: Cultura ciudadana y pedagogía para una movilidad equitativa, segura y sostenible. Proyecto: Fortalecimiento de la Cultura vial y promoción de cambio de comportamiento para la seguridad vial Meta: Mejorar en un 70% al 2035, la percepción de seguridad vial por parte de la ciudadanía con respecto al año 2022.

2.4. Objetivos de Desarrollo Sostenible

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), también conocidos como Objetivos Mundiales, son un llamado universal a la adopción de medidas para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad. Los 17 ODS, se pusieron en marcha en enero de 2016 y se pretende alcanzar las metas establecidas en estos, antes del año 2030 (Agenda 2030). De esta forma el proyecto de inversión impacta el siguiente ODS:

Tabla 5. Alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible

ODS: ODS 11 - Ciudades y Comunidades Sostenibles	
Meta del ODS	¿Cómo le aporta el proyecto al cumplimiento de la meta?
Meta 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 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	El proyecto se relaciona con este ODS ya que busca la disminución de los incidentes viales y la promoción de los actos seguros a través del diseño y desarrollo de estrategias de cultura ciudadana para la movilidad, así como de la definición e implementación de estrategias de pedagogía y educación vial.

3. Problemática

La Secretaría Distrital de Movilidad como organismo del Sector Central del Distrito, tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de los diversos actores viales. Las acciones desarrolladas por la Secretaría Distrital de Movilidad impactan de manera directa en la movilidad de la ciudad, por lo cual contar con canales, mensajes, mecanismos de comunicación masiva y el desarrollo de intervenciones integrales de cultura, comunicación y pedagogía, es fundamental

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

para la ciudadanía. Es por lo anterior y teniendo en cuenta las estadísticas de siniestralidad en la ciudad, así como las hipótesis probables de ocurrencia de los siniestros viales, que el presente proyecto enfatiza en el problema de Bajo conocimiento e interiorización de la normativa de tránsito y transporte por parte de los actores viales en el sistema de movilidad de Bogotá.

3.1 Identificación y descripción del problema

Con base en la Encuesta de Percepción del Riesgo Vial (2022), el Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá 2022 y siguiendo las estadísticas reflejadas en el diagnóstico del Plan de Desarrollo 2020 -2024, la problemática en comunicación y cultura para la movilidad está dada por los comportamientos inadecuados de la ciudadanía como actores viales y en el uso colectivo del espacio público, manifestándose en la incidencia de siniestralidad vial, conflictividad en el sistema de movilidad y congestión vehicular. Es así como Bogotá presenta grandes retos en materia de comunicación y cultura en infraestructura vial, factores de riesgo, seguridad vial y movilidad de 0 y bajas emisiones, los cuales son abordados en el presente Proyecto de Inversión en aras de lograr efectos progresivos en la mejora de la seguridad vial para todos los actores viales, la percepción del riesgo vial y el impulso de acciones conducentes a una mejora de la calidad del aire de la ciudad, aspectos todos que desde la Secretaría Distrital de Movilidad se complementan en el propósito común para una Bogotá segura.

En la conjunción de actitudes, percepciones y prácticas en el sistema de movilidad de la ciudadanía que habitan, trabajan o visitan Bogotá, se evidencia un constante conflicto entre la ley, la moral y la cultura en la regulación de los comportamientos sociales, o aquello que la norma descriptiva determina, esto es el comportamiento o la pauta cultural mayoritaria, en contravía de la norma prescriptiva, aquello que moral o legalmente estaríamos obligados a hacer o el comportamiento deseado. Algunos factores de riesgo vial y su incidencia en la morbi mortalidad en la siniestralidad se ven incentivados por este conflicto en la regulación de los comportamientos, que en muchos casos se constituye como una prevalencia de la norma descriptiva en total contradicción con la moral o la ley: por ejemplo, el exceso de velocidad, el estacionamiento en vías y andenes o la práctica de maniobras peligrosas en la conducción.

Los comportamientos inadecuados o contrarios a la normatividad de tránsito y transporte no solo se ven incentivados por el conflicto previamente descrito, sino que a su vez las expectativas sociales influyen dichos comportamientos. Partiendo de los planteamientos Cristina Bicchieri, la expectativa empírica sobre el comportamiento de los demás ciudadanos, o aquel comportamiento esperado de un número mayoritario de personas en nuestro grupo de referencia (“espacio sociocultural común”), y la expectativa normativa o lo que este grupo mayoritario de ciudadanos cree sobre cómo las otras personas deben ajustarse a la norma de comportamiento, generan las conductas en los individuos, o el deseo de ajustarse

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

a la misma por conformidad o no transgresión¹. De esta manera, si tanto la expectativa empírica y normativa, por ejemplo, se ajustan a la normalización del estacionamiento en vía o de la siniestralidad vial como elemento indivisible de la movilidad urbana, el incentivo a ajustarse a dichos comportamientos seguirá presente en los individuos y en el conjunto de la población.

Se concluye que los mecanismos de cambio cultural a través de las estrategias de comunicación y cultura ciudadana son cruciales para la reconfiguración tanto de expectativas sociales como de actitudes, percepciones y comportamientos en el sistema de movilidad. Definiendo así el problema a abordar en el presente Proyecto de Inversión como: **Bajo conocimiento e interiorización de la normativa de tránsito y transporte por parte de los actores viales en el sistema de movilidad de Bogotá.**

3.2. Identificación de las causas que generan el problema

Con el objetivo de determinar las posibles causas que generaron el problema objeto de intervención consistente en el **Bajo conocimiento e interiorización de la normativa de tránsito y transporte por parte de los actores viales en el sistema de movilidad de Bogotá**, se recurrió a los Boletines estadísticos de siniestralidad en Bogotá de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, así como el Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá, la Encuesta de Percepción 2022 y al Informe de Empalme 2020-2023. A través de estos documentos se pudo determinar que el problema del bajo conocimiento e interiorización de la normativa de tránsito y transporte se relaciona de manera directa con las siguientes causas:

Causas Directas:

- Asociadas con los individuos como es la baja apropiación y uso inadecuado del espacio público y la infraestructura vial, que genera un patrón de comportamiento de invasión al espacio público y a los andenes y pasos peatonales.
- Baja comprensión de la normativa de tránsito y transporte por parte de la ciudadanía, además del irrespeto y conflictos entre los actores viales en el sistema de movilidad. La Encuesta de Percepción de Riesgo Vial (2022) muestra que no hay una fuerte comprensión de la norma, lo que deriva en una tendencia importante hacia la desatención y desacato, además de conflictos entre la ciudadanía.
- Bajo conocimiento frente a los contenidos de comunicación en materia de movilidad a partir de fuentes confiables, así como de los factores de riesgo en la movilidad, lo cual lleva a las personas a tomar decisiones inadecuadas.

¹ Cristina Bicchieri. 2019. Nadar en contra de la corriente. cómo unos pocos pueden cambiar los comportamientos de toda una sociedad. Colombia: paidós. *Mundos Plurales - Revista Latinoamericana De Políticas Y Acción Pública* 119–121. <https://doi.org/10.17141/mundosplurales.1.2020.4552>

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

En el Informe de Empalme SDM 2020-2023, se evidencia que la proliferación de diferentes canales de desinformación respecto a temáticas relacionadas con movilidad genera imaginarios ciudadanos y conclusiones erróneas frente a los procedimientos que se llevan a cabo en esta materia.

Causas Indirectas:

- Desconocimiento y/o desinformación frente a los derechos y deberes en el uso del espacio público y la infraestructura vial.
- Bajo conocimiento de la normativa de tránsito y transporte por parte de las y la ciudadanía.
- Baja confianza en el comportamiento protector por parte de los demás actores viales.
- Imaginarios colectivos acerca de los factores de riesgo en la movilidad.
- Transmisión de información difusa, errada o inexacta en materia de movilidad

Uno de los componentes asociados a las causas del problema es el desconocimiento y/o desinformación frente a los derechos y deberes en el uso del espacio público y la infraestructura vial. El espacio público entendido como bien colectivo, pone en el centro de su accionar la noción de *lo público como aquello que es de todos y por ende debería ser cuidado por todos, sin embargo, en ocasiones sucede lo contrario, lo que es de todos, no es de nadie y por lo tanto, nadie lo cuida*². Para Pérez H (2004) “*el uso y disfrute del espacio público tiene implícitos no sólo unos derechos, sino también unos deberes, sobre los cuales la ciudadanía no es consciente, debido a la falta de información o interés*” (p. 31). Por ello, se hace necesario que las entidades del Distrito Capital fortalezcan y amplíen el proceso de difusión y educación sobre los diversos aspectos del espacio público.

Otra de las causas indirectas relacionadas con el problema objetivo es el bajo conocimiento de la normativa de tránsito y transporte por parte de la ciudadanía. Acorde a la taxonomía de Bloom (1984) el conocimiento acerca de determinada temática posibilita recordar información previamente aprendida, además de reconocer información, conceptos, Reconocer informaciones, ideas, hechos, fechas, nombres, símbolos, definiciones, etc., de una manera aproximada a como se han aprendido.

Al respecto, la Encuesta de Percepción de Riesgo Vial (2022) muestra que existe un conocimiento muy básico y desactualizado de la norma por parte de la ciudadanía dada la poca capacitación que estos afirman tener en este campo, debido según estos a la falta de escenarios de capacitación y a la poca especificidad en la información respecto a la normativa correspondiente a cada tipo de actor vial³.

² Pérez H., E., (2004). Percepción del espacio público. Revista Bitácora Urbano Territorial, 1(8), 27-31.

³ Encuesta de percepción del riesgo vial, 2022, p. 60

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

Por otro lado, hay una baja confianza en el comportamiento protector por parte de los demás actores viales. Al respecto, la Encuesta de Percepción del Riesgo Vial (2022) revela que *“cerca del 88 % de las personas encuestadas considera que es necesario ser muy precavidos debido a las imprudencias de los demás; en otras palabras, no se puede confiar en la mayoría de las personas. En contraste, solo un 5 % menciona que se puede confiar en la mayoría de las personas”* (p.25).

Otro de los factores relacionados con el problema son los imaginarios colectivos acerca de los factores de riesgo en la movilidad, lo que puede llevar a interpretaciones erróneas de los riesgos existentes y al desarrollo de conductas riesgosas. Los imaginarios colectivos son una matriz de significados que orienta los sentidos asignados a determinadas nociones de lo considerado como vital e importante y nociones ideológicamente compartidas por los miembros de una sociedad que inciden en el comportamiento de las personas⁴.

Por último, entre las causas indirectas del problema se encuentra la transmisión de información difusa, errada o inexacta en materia de movilidad, dado que existen múltiples canales de comunicación para informar acerca de estas temáticas, pero algunas de ellas no provienen de fuentes confiables. Pese al esfuerzo realizado por la Secretaría Distrital de Movilidad para socializar y dar a conocer a la ciudadanía las normas de tránsito y transporte, así como el procedimiento que se surte en el momento de cometer una infracción, existe un importante desconocimiento por parte de la ciudadanía frente a estos aspectos, lo que genera que utilicen los servicios de “tramitadores”, que en ocasiones desinforman a la ciudadanía, generando falsas expectativas frente a la aplicación de la Ley.⁵

3.3. Identificación de efectos generados por el problema

Efectos directos

- Invasión del espacio público
- Bajos niveles de cumplimiento voluntario de la norma
- Incremento de la intolerancia en la movilidad
- Aumento de comportamientos riesgos por exceso de confianza en las habilidades personales en el sistema de la movilidad
- Inadecuada toma de decisiones en el sistema de movilidad

Efectos Indirectos:

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

⁴ Cegarra, José. (2012). Fundamentos Teórico Epistemológicos de los Imaginarios Sociales. *Cinta de medio*, (43), 01-13. <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-554X2012000100001>

⁵ Secretaría Distrital de Movilidad (2023). Informes de empalme 2020-2023. https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/18-12-2023/informe_de_empalme_1_diagnostico_problematika.pdf

	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

Efectos indirectos	Congestión en la movilidad	Incidentes viales – Siniestralidad vial			Conflictos en la vía
Efectos Directos	Invasión del espacio público	Bajos niveles de cumplimiento voluntario de la norma	Incremento de la intolerancia en la movilidad	Aumento de comportamientos riesgos por exceso de confianza en las habilidades personales en el sistema de la movilidad	Inadecuada toma de decisiones en el sistema de movilidad
Problema central	Bajo conocimiento e interiorización de la normativa de tránsito y transporte por parte de los actores viales en el sistema de movilidad de Bogotá.				
Causas Directas	Baja apropiación y uso inadecuado del espacio público y de la infraestructura vial	Baja comprensión de la normativa de tránsito y transporte, irrespeto y conflictos entre los actores viales en el sistema de movilidad		Bajo conocimiento frente a los contenidos de comunicación y de los factores de riesgo en la movilidad	
Causas Indirectas	Desconocimiento y/o desinformación frente a los derechos y deberes en el uso del espacio público y la infraestructura vial	Bajo conocimiento de la normativa de tránsito y transporte por parte de la ciudadanía	Baja confianza en los comportamientos cooperativos en la movilidad	Imaginarios colectivos acerca de los factores de riesgo en la movilidad	Transmisión de información difusa, errada o inexacta en materia de movilidad
Línea Base	Encuesta de Percepción de Riesgo Vial 2022 pp. 49.50, 59 Datos SIMUR 2021 (SDM). Número y tipo de infracciones por año	Encuesta de Percepción de Riesgo Vial 2022 pp. 25-26, 49, 60 Hipótesis de causas probables en los siniestros viales en Colombia 2019 p16 (ANSV)		Anuario de Siniestralidad vial de Bogotá 2022 p. 237	Plan estratégico de comunicaciones 2024 p. 9-14

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

3.4. Descripción de la situación existente con respecto al problema

A través de diversos ejercicios estadísticos elaborados por la Secretaría Distrital de Movilidad, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, se ha determinado la caracterización y magnitudes de los fenómenos de seguridad vial y siniestralidad, las percepciones y actitudes frente a la siniestralidad y el sistema de la movilidad, al igual que los aspectos culturales relativos a las normas, como su acatamiento y reconocimiento. Al tener en cuenta los diferentes análisis cuantitativos y cualitativos que dan contexto al estado de la cultura en movilidad y la siniestralidad vial en la ciudad: principales interacciones fatales en la vía y las causales de siniestralidad, se identifican los diversos incentivos al incumplimiento de la norma.

La Encuesta Bienal de Culturas realizada en Bogotá en 2019⁶, a una muestra de 17.141 personas, indicó frente al componente de la “desobediencia de la ley” que el 15,7% del total de la muestra consideró que no sería castigado si no obedece la ley, así mismo para el 11,8% la ley se puede desobedecer si es lo acostumbrado y el 11,5% desobedecería si alguien a quien considere ejemplar lo hace. La cifra más alta en justificación a no seguir una ley se observa en “desconocimiento” de la misma, alcanzando un 21,2% del total de la muestra, lo cual nos indica que no conocer una ley es la principal causa para aceptar desobedecerla.

La magnitud de la problemática de siniestralidad vial en Bogotá impacta de manera directa la vida y salud de decenas de miles de ciudadanos. A partir del estudio *Hipótesis de causas probables en los siniestros viales en Colombia*, del Observatorio de Seguridad Vial (2019), se encuentra que la mayoría de siniestros están asociados al factor “comportamiento humano”, donde para el caso de Bogotá las hipótesis más probables de causa de siniestralidad a partir de los informes de policía de tránsito fueron: desobedecer señales de tránsito 9%, exceso de velocidad 9%, violación de normas de tránsito 11%, conducción en contravía 10% y paso de semáforo en rojo 14%.

El panorama antes descrito arroja una mayor comprensión de las cifras de morbimortalidad en la siniestralidad vial en Bogotá, las cuales se observan en el Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá, que para el año 2022 constató un total de 536 vidas perdidas, representando un aumento del 11% respecto al año 2019, cortando la tendencia de reducción que se tenía desde 2014. Con esta cifra Bogotá tuvo en promedio 1,5 muertes en el tránsito por día, y una tasa de mortalidad en siniestros viales de 6,8 personas por cada 100.000 habitantes. Es de destacar que esta tasa es de las más bajas entre los municipios de más de 100.000 habitantes en Colombia, y se ubica muy por debajo del promedio nacional de 15,5 personas por cada 100.000 habitantes. Asimismo, Bogotá presentó un total de 12.881 siniestros graves en 2022, los cuales dejaron la mortalidad antes descrita pero

⁶ Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2019). *Encuesta bienal de culturas 2019*. Imprenta Distrital.

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

también un total de 21.514 heridos, 59 por día, generando una sobrecarga al sistema de salud de la ciudad y costos millonarios en atención.

En general, los indicadores y la magnitud del problema están dadas por los índices de siniestralidad vial en la ciudad de Bogotá en los últimos años. Además, por los índices de desobediencia de las leyes en temas de movilidad dado que según la Encuesta Bienal de Culturas (2019) existe un fuerte componente de desobediencia a la ley que se traduce en aumento en la siniestralidad vial.

3.5. Magnitud actual del problema e indicadores de referencia

La Encuesta de Percepción de Riesgo Vial 2022 menciona que existe un limitado conocimiento de la normativa de tránsito y transporte por parte de la ciudadanía, en consecuencia, también se da un desconocimiento de las sanciones asociadas con el incumplimiento de la norma, lo que aumenta la probabilidad de ocurrencia de siniestros viales. Por lo anterior, para analizar la magnitud del problema actual relacionado con el bajo conocimiento e interiorización de la normativa de tránsito y transporte, es necesario partir de las cifras de siniestralidad vial en el último año, así como la caracterización de las poblaciones que más se han visto afectadas por esta problemática, al igual que las posibles causas que han generado el aumento en los índices de siniestralidad en los últimos años. Acorde al Observatorio Nacional en Seguridad Vial en Bogotá en el 2023 se presentaron 597 personas fallecidas, cifra que representa un aumento del 1,02% respecto al año 2022. *Del total de fallecidos 458 eran hombres y 139 fueron mujeres. Para los hombres, esto representa un aumento del 16,5% con respecto al promedio de los cinco años anteriores y para las mujeres un aumento del 37,6%. En términos de la relación entre el número total de fallecidos por sexo, las cifras para enero - diciembre de 2023 muestran que aproximadamente se presentan 3,29 hombres por cada de mujer fallecida en siniestros viales.*⁷

De igual manera, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2022) plantea que entre las principales hipótesis de siniestralidad vial en Bogotá se encuentra pasar el semáforo en rojo (14%), violación de normas de tránsito (11%) y embriaguez alcohólica (9%). Las cuales son consideradas como comportamientos que se pueden intervenir desde la cultura y la educación.

Respecto al grupo etario más afectado por esta problemática se encuentran las personas entre 20 a 25 años de edad, seguido por las personas entre los 25 a los 30 y 30 a 35 años. Lo que evidencia que los adultos jóvenes son las principales víctimas en siniestros viales. Esto podría explicarse por el hecho de que en esta población se concentra la percepción respecto a la inclinación de llevar a cabo conductas riesgosas como exceder los límites de velocidad y no acatar las normas de tránsito. Sumado a esto, según la Encuesta de Percepción de Riesgo Vial (2022) se destaca la agresividad como un rasgo emocional característico de este tipo de comportamientos.

⁷ Agencia Nacional de Seguridad Vial (2023). Boletín Estadístico Bogotá.

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

Frente al tipo de actor vial que más ha fallecido a causa de siniestros viales se encuentran los usuarios de moto (44,2%), seguido por los peatones (38,9%) y los usuarios de bicicleta (12,1%). Respecto a las localidades donde se presentaron mayor cantidad de siniestros viales en el 2022 se encontró que fueron Kennedy (1743), Engativá (1284), Suba (1020) y Bosa (964). Evidenciando que en Kennedy, Engativá y Suba se concentró el 33% del total de siniestros graves en la ciudad. Tendencia que se ha mantenido en los últimos años.

Ahora bien, cabe preguntarse cuáles son los factores que más incidencia tienen en la ocurrencia de siniestros viales, ya que como se evidenció en párrafos anteriores la siniestralidad vial es un fenómeno que va en aumento. Al respecto, los estudios realizados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2019) muestran que existen diversos factores que inciden en la siniestralidad vial entre los que se encuentran el factor humano, factor vehículo y factor contexto. Según el Observatorio la representatividad de la incidencia del factor humano tanto en usuarios lesionados (96%) como en usuarios fallecidos (90%) se ubica por encima de aquellos factores relacionados a los vehículos (3% en lesionados y 5% en fallecidos), y la infraestructura vial (1% en lesionados y 5% en fallecidos).

El factor humano es uno de los que más incide en la siniestralidad vial, reflejado en la cantidad de comportamientos contrarios a la normatividad entre los que se encuentran: conducir un vehículo a velocidad superior, parquear en zona prohibidas y transitar en sitios o en horas prohibidas⁸. Lo anterior evidencia una baja apropiación y conocimiento de la normativa de tránsito y transporte en temáticas relacionadas con la velocidad como factor de riesgo en la movilidad y con el uso adecuado de la infraestructura y la señalización vial.

Respecto a los conocimientos sobre la normatividad de tránsito y transporte se evidencia que hay un bajo conocimiento por parte de la ciudadanía, particularmente en temas relacionados con señalización vial e infraestructura, evidente en la Encuesta de Percepción de Riesgo Vial en la que se encuentra que el 35 % de la población encuestada considera que ceder el paso a los peatones debe hacerse cuando exista una señal de PARE mientras que sólo el 30 % cree que siempre debe hacerse. Además, sólo el 50 % de la población encuestada considera que los vehículos siempre deben detenerse en la señal de PARE.

Por otro lado, un alto porcentaje de la población desconoce los tipos de señalización vial, al respecto la encuesta muestra *que sólo el 47 % de la población encuestada identificó correctamente una señal preventiva; el 63 % identificó correctamente una señal informativa y el 50 % identificó correctamente una señal reglamentaria*. El bajo conocimiento sobre la señalización vial y el uso seguro de la infraestructura deriva en la baja apropiación del espacio público que a su vez se reflejan en conductas como no acatar las señales de tránsito, pasar el semáforo en rojo, parquear en zonas prohibidas, comportamientos que ponen en riesgo la vida de la ciudadanía, pero a su vez deriva en otros problemas como la congestión vehicular, el aumento de conflicto entre los diversos actores viales, entre otros.

⁸ Alcaldía Mayor de Bogotá. Simur (2022).

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

4. Identificación y análisis de los y las participantes

4.1. Identificación de los y las participantes

La Caracterización de partes interesadas y grupo de valor es un importante insumo para la mejora de los servicios de la entidad, fortalecimiento de los sistemas de gestión, focalización de políticas, planes, programas y proyectos y el desarrollo de actividades de participación ciudadana y rendición de cuentas. Este documento facilita la identificación de características propias de nuestros usuarios y partes interesadas demandantes de los trámites y servicios ofertados por la Secretaría Distrital de Movilidad. Adicionalmente, contribuye a dirigir apropiadamente los esfuerzos de la administración para satisfacer las necesidades y expectativas de la ciudadanía.

Los participantes del presente proyecto de inversión están agrupados en varios tipos de actores entre los que se encuentran actores cooperantes, beneficiarios, cooperantes que a su vez pueden ser oponentes y cooperantes beneficiarios. En la tabla que se presenta a continuación se describirán los roles, intereses y contribución de cada uno de los participantes involucrados.

Tabla 7. Identificación de los y las participantes

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

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

ACTOR	ROL (Cooperante, Oponente, Beneficiado, Perjudicado)	INTERÉS EN LA SOLUCIÓN	CONTRIBUCIÓN
			disminuir la divulgación de datos erróneos.
Ciudadanía- Oponente	Oponente	Mejorar las actitudes, prácticas y manera de sentir y vivir la movilidad en la ciudad región.	Transmisión y empoderamiento de las buenas prácticas y actitudes entre los actores viales.
Colaboradores	Cooperante-Beneficiario	Mejorar los procesos de información de los contenidos dirigidos a los colaboradores y colaboradoras de la entidad y a nivel distrital	Cambio de comportamiento, multiplicación de la información y buenas prácticas.

4.2. Análisis de los y las participantes

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

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

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

Y, por último, la ciudadanía oponente: entendiéndose como todo actor social activo que cuestiona y manifiesta su opinión contraria sobre las iniciativas adelantadas por la administración, en relación con la temática del proyecto.

5. Población afectada y objetivo

La población objetivo del presente proyecto consiste en los habitantes de la ciudad de Bogotá que acorde con el Visor de Población de la Secretaría Distrital de Planeación y acorde con la proyección y retroproyección con Censo 2018 del DANE,

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

se estima que sea de 8.034.649 personas, de las cuales el 99,6% se encuentran ubicadas en la cabecera.

Los siniestros viales se presentan en todos los actores viales, sin embargo, la población más afectada, en atención a la definición de actores viales, en una primera instancia son los actores viales más vulnerables. De acuerdo con el Boletín Estadístico Bogotá, D.C. En el 2023 el 44,2% de los fallecidos por siniestros viales fueron usuarios de moto, seguido por los peatones (38,9%) y usuarios de bicicleta (12,1%).

Respecto al rango etario de las personas que han sido víctimas de siniestro viales se encontró que son los adultos jóvenes entre 20 a 35 años quienes presentan mayor mortalidad. Al respecto, la Agencia de Seguridad Vial expone que, en el 2023 de los fallecidos por siniestros de tránsito en Bogotá, en el primer lugar se encontraban los adultos jóvenes (45,6%), seguido por adultos (34,8%), adultos mayores (11,2), jóvenes (6,6%) y niños (1,85). Ahora bien, las cifras de lesionados por siniestros viales en la ciudad son mucho más elevadas que las de fallecidos. *En el 2023 se presentaron 3.326 casos de hombres y 2.340 casos mujeres valoradas como consecuencia de la ocurrencia de un siniestro vial. Para los hombres, esto representa un aumento del 1,3% con respecto al promedio de los cinco años anteriores y para las mujeres un aumento del 9,1%⁹.*

5.1. Identificación de la población afectada por el problema¹⁰

Bogotá es una ciudad que se encuentra dividida en 20 localidades y 110 Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ); de acuerdo al censo del año 2018, en la ciudad habitaban 7.412.566 personas, de las cuales 3.747.883 se identificaron de género femenino y 3.433.586 de género masculino; el 99,7% de la población se concentra en la cabecera municipal y el 0,3% en los centros poblados y rural disperso. En relación con la pertenencia étnica, el 98,8% de la población no pertenece a ningún grupo étnico, el 0,9% se auto reconoció como afro descendiente y el 0,3% como indígenas.

En cuanto a los grupos de edad, el mayor porcentaje lo tiene el rango etario de los 15 a 59 años con el 68,2%, seguido del grupo de 0 a 14 años con el 18,6% y mayores de 59 años el 13,2%. Respecto al lugar de nacimiento, el 60,2% de la población nació en la ciudad de Bogotá, el 35,05% en otros municipios de Colombia y el 2,88% restante nació en otro país¹¹.

Según el Visor de Población de la Secretaría Distrital de Planeación y acorde con la proyección y retroproyección con Censo 2018 del DANE, se estima que la

⁹ Agencia Nacional de Seguridad Vial (2023). Boletín Estadístico Bogotá

¹⁰ Quienes realicen el ejercicio de formulación deberán tener en cuenta las orientaciones de la “Guía para la formulación de proyectos de inversión con enfoques poblacional-diferencial y de género” de la Secretaría Distrital de Planeación, desde la página 20, donde se amplían los conceptos de los enfoques. También es importante revisar el glosario al final del formato.

¹¹ DANE. https://sitios.dane.gov.co/cnpv/app/views/informacion/perfiles/11_infografia.pdf

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

población de la ciudad para el año 2024 es de 8.034.649 personas, de las cuales el 99,6% se encuentran ubicadas en la cabecera.

De acuerdo a la información anterior y teniendo en cuenta que la ciudadanía de Bogotá al moverse adquiere un rol en el sistema de movilidad, las intervenciones planteadas en el proyecto están dirigidas a toda ciudadanía, puesto que, son las personas, quienes dan vida a la circulación de este sistema y tanto el derecho a la vida como el derecho a la circulación, se encuentran descritos en la Constitución política colombiana, por supuesto, donde prevalece como derecho fundamental, el derecho a la vida.

En este sentido y en aras de promover el conocimiento y la interiorización de la normatividad del tránsito y transporte, con el proyecto se busca impactar a los diferentes actores de la vía, reconociendo las diferentes necesidades que tiene cada uno de ellos, no solo de su ciclo vital (niñas, niños, adolescentes, jóvenes, personas adultas y mayores), sino también de su desplazamiento y su vulnerabilidad (peatones, ciclistas, pasajeros, motociclistas y conductores), garantizando una movilidad incluyente, segura y accesible para todas las personas.

Tabla 8. Identificación de la población afectada

Cantidad de personas afectadas	Fuente de la información (solo fuentes oficiales)
8.034.649 personas	DANE. Proyecciones y retroproyecciones con Censo 2018. Tomado de: visor de población SDP - https://sdpbogota.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=2ac7960e89eb44709bc2dcae1eb96fb9

Tabla 9. Localización de la población afectada

Local	Especial	Distrital	Entidad	Otras entidades
		X		

5.2. Población objetivo de la intervención

Los siniestros viales se presentan en todos los grupos etarios, pero continúa siendo la principal causa de muerte de los niños y jóvenes de 5 a 29 años, de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud.¹² A nivel nacional, según revista forensis, para el año 2022, el 81,82 % de las víctimas fatales en eventos de transporte pertenecían al sexo masculino para una razón hombre: mujer, aproximada de cinco a uno y el registro más alto de casos se presentó en el grupo etario de 20 a 24 años de edad. En el caso de Bogotá, de acuerdo al anuario de siniestralidad 2022, el 78% de las víctimas fatales en siniestros viales fueron hombres y el 22% fueron mujeres. Esto indica que, por cada mujer muerta en las vías, hubo tres hombres muertos; el 33%

¹² Organización Mundial de la Salud. Comunicado de prensa, diciembre 2023.



SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG

DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Ficha de proyecto de inversión

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 4.0

de las víctimas fatales fueron jóvenes de ambos sexos entre los 20 y 29 años de edad y en la franja de edad de 20 a 29 años se registró el 32% del total de hombres y el 33% del total de mujeres, lo que ubica a los jóvenes en mayor riesgo. En los adultos mayores (60 años o más) de ambos sexos en condición de peatones y en jóvenes entre 20 y 24 años (hombres motociclistas y mujeres pasajeras y peatones) se presentan los mayores índices de mortalidad por cada 100 mil habitantes.

En relación al rol o actor vial involucrado en los siniestros con fatalidad en el año 2022, el 60% de motociclistas fallecidos eran jóvenes de ambos sexos entre los 20 y 34 años de edad, el 41% de las y los peatones fallecidos tenían 60 años o más, mientras el 13% tenían entre 20 y 24 años, siendo los actores viales más vulnerables los peatones y motociclistas.

Respecto al género, según datos de anuario, el índice de mortalidad de los hombres en todos los rangos etarios fue más alto que el de las mujeres, a excepción de los menores entre 0 y 4 años, lo que indica que a nivel general los hombres presentaron mayor mortalidad; las mujeres en condición de peatonas y pasajeras de motocicleta resultan ser más vulnerables.

En cuanto al desplazamiento, de acuerdo a la encuesta de 2023, el 70% de los viajes asociados al cuidado de personas vulnerables son realizados por mujeres. Donde el 80% de la población objeto del cuidado pertenece a hogares de estratos 1, 2 y 3. La mayor concentración de viajes de cuidado se presenta en Bosa, Kennedy, Ciudad Bolívar y Usme y cerca de 470.074 viajes diarios de cuidado se realizan a pie. Entre las características de los desplazamientos se encuentra que 4 millones de viajes al día, son realizados por niños y personas mayores, los viajes diarios de las personas mayores de 65 años se dan principalmente a las 10:00 a.m. y los desplazamientos de los niños están relacionados con el estudio.

El 72% de las mujeres se moviliza a pie y en transporte público, el 40% de los hombres utilizan la moto y la bicicleta para movilizarse y 500 mil viajes diarios son realizados por personas que se reconocen de algún grupo étnico.

En definitiva, la población con la cual la Secretaría Distrital de Movilidad se comunica es la de la ciudad de Bogotá, cuya composición numérica proyectada para el año 2024 es de 8.034.649. La localización del proyecto es Distrital por lo que la zona afectada por la comunicación y la cultura ciudadana será el Distrito Capital (20 localidades).

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

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

Sin embargo, frente a Cultura Ciudadana, uno de los aspectos más críticos de la ciudad es la seguridad vial de los peatones, motociclistas y ciclistas en las vías de la ciudad que por su condición, son la población más vulnerable y por lo tanto la población objetivo.

Por último, la población y las zonas afectadas, incluyendo los grupos a quienes va dirigida la información y la comunicación son dependientes de los contenidos, las estrategias de educación vial y cultura para la movilidad, los mensajes, medios y objetivos de comunicación de las campañas, boletines, reuniones, mesas de trabajo y del Plan de Comunicaciones que desarrolle la Secretaría Distrital de Movilidad para cada periodo anual.

Tabla 10. Caracterización de la población objetivo

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

Tabla 11. Localización de la población objetivo

Local	Especial	Distrital	Entidad	Otras entidades
		X		

5.3. Características demográficas de la población objetivo

Las intervenciones de comunicación y educación vial, que desarrolla la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad OACCM están orientadas a la prevención de la siniestralidad de peatones, ciclistas, pasajeros, motociclistas y conductores en la ciudad de Bogotá y tienen como misión fortalecer la cultura ciudadana segura, promover el conocimiento y respeto de las normas de tránsito y promocionar el respeto, corresponsabilidad y autorregulación en la movilidad.

La oferta de capacitaciones en educación vial y cultura para la movilidad está dirigida a toda la ciudadanía y permite el acceso de todas las personas en igualdad de condiciones, reconociendo las particularidades y derechos de los diferentes actores viales, en especial de los actores más vulnerables como lo son el peatón, ciclista y motociclista.

De acuerdo con la base de datos de reporte de acciones realizada por el equipo de cultura para la movilidad de la OACCM, donde se atendieron 282.789 personas, la caracterización de la población participante en el año 2023 en las diferentes acciones pedagógicas fue la siguiente:

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

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

- *Primera infancia (0 a 5 años) e infancia (6 a 11 años):* Las acciones pedagógicas como semilleros de la bici – Moviparque, actividades teatrales, que desarrolla la Secretaría de Movilidad, están dirigidas a niños y niñas entre los 3 y 11 años de edad; los niños y niñas atendidas en el 2023 corresponde al 27,4% del total de personas que participaron de las actividades en educación vial; el 50,3% de los menores atendidos eran de género femenino y el 49,7% pertenecen al género masculino.
- *Adolescencia (12 a 17 años):* La oferta de educación vial dirigida a menores de edades entre los 12 y 17 años busca promover la educación vial y la cultura ciudadana, mediante la sensibilización y reflexión sobre los hábitos, comportamientos y actitudes del estudiante, quien se espera que aporte a la óptima seguridad vial dentro y fuera de su entorno escolar; actividades como plan aula, bici parceros, promoción del uso de la bicicleta y bici pensante. Los adolescentes atendidos pertenecen a las instituciones educativas públicas y privadas de Bogotá. En el año 2023 participaron en total 26.299 menores lo que corresponde al 17,4% de la población atendida en las actividades pedagógicas. Del total de menores participantes el 52,1% es de género femenino y el 47,9% de género masculino.
- *Juventud (18 a 28 años):* En el año 2023 en las actividades desarrolladas por la Secretaría de Movilidad, participaron 38.273 jóvenes que representan el 25,3% del total de la población atendida, de las cuales el 29,5% corresponden al género femenino, el 70,3% al género masculino y el 0,2% se identificó como transgénero. Estas acciones se desarrollaron principalmente en universidades y acciones en vía.
- *Adulthood (29 a 59 años):* La oferta institucional de capacitaciones en educación vial dirigida a población adulta se centra principalmente en empresas de transporte, entidades y acciones en vía, en el 2023 participaron en total 38.829 personas que corresponde al 25,7% del total de la población atendida, de las cuales el 46% corresponde a mujeres, el 53,8% a hombres y el 0,3% se identificó como transgénero.
- *Envejecimiento y vejez (60 años en adelante):* Las actividades de educación vial relacionadas con la población mayor a 60 años buscan generar, promover y reforzar comportamientos de autocuidado y autoprotección en personas mayores en el escenario vial. En el año 2023 participaron 5.420 personas mayores que corresponde al 3,6% del total de la población atendida, de los cuales el 27,6% corresponde a mujeres, el 72,1% a hombres y el 0,3% se identificaron como transgénero.¹⁴

¹⁴ Las definiciones de cada tipo de población de la tabla se encuentran en el título **Glosario**, del presente documento.

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

Tabla 12. 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	478.727	DANE
Etaria	10 a 19 años Adolescencia	478.071	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

La línea de base de caracterización sociodemográfica de las acciones de cultura ciudadana de la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad, se encuentra en la **Encuesta de Percepción de Riesgo Vial 2022**, que permite evaluar los efectos de las estrategias pedagógicas y de cultura ciudadana en movilidad. Los resultados de dicha encuesta guardan nuestra base de caracterización sociodemográfica de los sujetos de intervención.

Entre los aspectos sociodemográficos se encuentran: localidad, sexo, edad, estado civil, identidad étnica, niveles educativos, condiciones de educación. También se relaciona información de: habitantes de la ciudad de Bogotá, en sus diferentes territorios, medios de transporte, estrato social, entre otros.

Imagen 1. Ficha técnica

UNIVERSO DE ESTUDIO	El universo de estudio se conformó por el conjunto de todos los habitantes que residen en el Distrito Capital o en los municipios aledaños de Soacha, Chia y Mosquera; y que se trasladan desde y hacia la ciudad de Bogotá para realizar sus actividades cotidianas, es decir, se movilizan en la capital del país y tienen quince (15) o más años de edad.
UNIDAD DE OBSERVACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> Actores viales (peatones, pasajeros-acompañantes, conductores de vehículos motorizados y no motorizados).
UNIDADES MUESTRALES	<ul style="list-style-type: none"> La Unidad Primaria de Muestreo (UPM): corresponde a segmentos de 50 viviendas que se encuentran dentro de la ciudad de Bogotá D.C. y los municipios de Soacha, Chia y Mosquera. La Unidad Secundaria de Muestreo (USM): corresponde a las viviendas que se encuentran al interior de los segmentos de 50 viviendas. La Unidad Terciaria de Muestreo (UTM): corresponde a una persona con edad mayor o igual a 15 años por cada hogar que se encuentra en el interior de la vivienda.
MÉTODO DE SELECCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> Selección de segmentos de 50 viviendas. Selección de viviendas. Selección de personas a encuestar.
PRECISIÓN REQUERIDA	<ul style="list-style-type: none"> Coefficiente de variación o margen de error menor a 7,5 %. Nivel de confianza del 95 %.
TAMAÑO DE MUESTRA	6.110 encuestas efectivas realizadas.
MÉTODO DE RECOLECCIÓN	15 de enero de 2021 al 15 de marzo de 2021.

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

Fuente: Presentación resultados Encuesta de Percepción de Riesgo Vial 2022. Página 11.

Ahora bien, a nivel interno la propuesta comunicacional está dirigida a personas de planta y contratistas, quienes son mayores de 18 años y con un nivel académico entre el bachillerato y postgrado.

Así las cosas, la alternativa de solución va dirigida a la mayor cantidad de población que circula en el Distrito capital y quienes hacen parte del Sistema de Movilidad, por lo tanto, los datos descritos en la tabla 12, son generales.

6. Objetivos

6.1. Objetivo general e indicadores de seguimiento

Tabla 13. Objetivo general e indicadores de seguimiento

Objetivo General	Aumentar el conocimiento e interiorización de la normativa de tránsito y transporte por parte de los actores viales en el sistema de movilidad de Bogotá								
Indicador para medir el objetivo general	Porcentaje de aumento en el conocimiento y en la disposición al cumplimiento de la normativa de tránsito y transporte por parte de los actores viales que participan en las intervenciones en cultura y pedagogía.								
Nombre del indicador que mide el objetivo general	Porcentaje de aumento en el conocimiento y en la disposición al cumplimiento de la normativa de tránsito y transporte del pre y postest.								
Medido a través de (Unidad de medida)	Porcentaje de aumento en las respuestas deseadas								
Meta (Valor numérico)	3 al 10% de aumento								
Fuente de verificación									
Tipo de fuente (marque con una x)	Documen to oficial	Encue sta	Entrevi sta	Estadí stica	Evalu ación	Infor me	Inspecc ión	Publicación	Registros contables
		X							
Nombre de la fuente de verificación	Encuesta de evaluación de resultados a través de pre y postest.								

6.2. Relaciones entre las causas y los objetivos

Crear estrategias de cultura y pedagogía que apunten a generar un tejido social alrededor de los temas de movilidad en la ciudad región, la formación y la educación vial promovida por la entidad, implica acciones educativas, iniciales y permanentes, con el fin de favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales.



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

Esta conclusión se da al tener en cuenta la relación existente entre las causas y los objetivos, que redundan en el fortalecimiento del sistema de movilidad frente a comportamiento seguro en las vías, por parte de los actores viales.

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

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

BENEFICIOS INDIRECTOS	Adopción de comportamientos viales responsables y seguros en el sistema de movilidad por parte de todos los actores viales			
BENEFICIOS DIRECTOS	Mayor apropiación del espacio público como bien colectivo	Mayor disposición al cumplimiento voluntario de la norma y a comportamientos de cooperación y tolerancia en la movilidad	Mayor disposición a comportamientos protectores en el sistema de movilidad	Incrementar la toma de decisiones informada frente a los contenidos en materia de movilidad
OBJETIVO PRINCIPAL DEL PROYECTO	Aumentar el conocimiento e interiorización de la normativa de tránsito y transporte por parte de los actores viales en el sistema de movilidad de Bogotá.			
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	Ejecutar acciones de cultura para la movilidad que promuevan una mayor conciencia vial en la ciudadanía en general, sobre el uso responsable del espacio público y de la infraestructura vial.	Fomentar la comprensión de la normativa de tránsito y transporte para una cultura de cooperación y respeto mutuo entre los actores viales en el sistema de movilidad.	Incrementar el conocimiento de la población en general frente a los contenidos de movilidad segura, factores de riesgo en la movilidad y sobre el sector movilidad, a través del desarrollo de estrategias de comunicación.	
POSIBLES PRODUCTOS O ACTIVIDADES DEL PROYECTO	Implementar estrategias de cultura para la movilidad frente al uso adecuado del espacio público.	Desarrollar acciones pedagógicas en temas relacionados con normativa de tránsito y transporte.	Establecer un sistema óptimo de información y comunicación frente al contenido de mensajes en el sistema de movilidad.	

	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 partir del análisis del problema identificado, además de sus causas, efectos y los objetivos planteados, se identificaron dos (2) posibles alternativas de solución descritas en la tabla que se presenta a continuación.

Tabla 15. Alternativas de solución

Nombre de la alternativa	Descripción de la alternativa (Describir qué se va a hacer, cómo, cuándo, dónde y para qué en relación con la resolución del problema)
<p>Alternativa 1: Intervenciones integrales de cultura, comunicación y pedagogía, para la movilidad segura en Bogotá</p>	<p>Esta alternativa contempla el desarrollo de intervenciones integrales en tres ejes, que serán ejecutadas durante el periodo 2024-2027, entre las que se encuentran:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comunicación intensificada a nivel interno y externo, así como en las redes sociales. En este punto se destaca la importancia que tiene el desarrollo de acciones comunicativas desde canales oficiales para mitigar la desinformación de la ciudadanía y aportar en la toma de decisiones conscientes e informadas. - Diseño e implementación de estrategias en cultura para la movilidad como mecanismo para <i>coadyuvar</i> en las transformaciones culturales y a la apropiación de la normativa de tránsito y transporte. A través de las acciones de comunicación en vía y de pedagogía se busca incrementar la percepción de los factores de riesgo en la movilidad, así como aumentar la apropiación del espacio público como bien colectivo, aumentar el conocimiento de los diversos actores viales en materia de normatividad y seguridad vial, entre otros. - Promoción pedagógica para la movilidad/ Educación Vial: Las acciones pedagógicas y lúdicas artísticas permiten crear espacios de reflexión en los que las personas puedan analizar su propio comportamiento en las vías de tal manera que no sólo incrementen sus conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial sino que se incentive la transformación de percepciones, imaginarios e ideas erróneas sobre la seguridad vial, de tal manera que se incremente la disposición de los participantes a cumplir la norma para proteger su vida y la de los demás actores viales.
<p>Alternativa 2: Red de información en el sistema de movilidad.</p>	<p>Esta alternativa implica la implementación de una red distrital de comunicación para garantizar el acceso a la información relacionada con la normatividad de tránsito y transporte lo que permitirá generar y difundir al ciudadano información de calidad, de manera oportuna, eficiente y transparente sobre el sector de movilidad que incentive una comunicación asertiva y sobre todo la toma de decisiones informadas en materia de movilidad.</p> <p>Una Red Distrital de Comunicación consolidada y organizada es la alternativa óptima para el posicionamiento de la gestión en movilidad de la administración distrital, en concordancia con la política de comunicación del sector y estará enfocada en generar las cuatro condiciones básicas de la comunicación de cara al ciudadano: visibilidad, interacción, control social y participación.</p>

Tabla 16. Evaluaciones por realizar

Evaluaciones por realizar	Sí	No
Rentabilidad ¹⁵		X
Costo- eficiencia y costo mínimo ¹⁶		x
Evaluación multicriterio ¹⁷	X	

¹⁵ 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.

¹⁶ 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.

¹⁷ 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

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

En conclusión, se considera que la alternativa “Intervenciones integrales de cultura, comunicación y pedagogía, para la movilidad segura en Bogotá” genera el mayor beneficio en cumplimiento de la situación deseada que está encaminada a propiciar un mayor conocimiento y apropiación de la normativa de tránsito y transporte.

- **MÓDULO II- PREPARACIÓN**

8. Estudio de necesidades

Las necesidades que se atenderán serán las asociadas con el conocimiento e interiorización de la normativa de tránsito y transporte en el sistema de movilidad. Las acciones definidas en el proyecto incentivarán la adopción de comportamientos viales responsables y seguros que redunden en la disminución de la congestión vehicular, en los incidentes y siniestros viales y en los conflictos en la vía.

Tabla 17.Producto 1

ESTUDIO DE NECESIDADES				
PRODUCTO/BIEN O SERVICIO				Unidad de medida
Servicio de promoción y difusión para la seguridad de transporte				Número
Incluye el diseño e implementación de todo tipo de campañas y estrategias formativas e informativas visuales, auditivas y audiovisuales dirigidos a los actores viales				
Descripción de la demanda		Corresponde a la Estrategia en cultura ciudadana para la movilidad que incorpora acciones de campañas y acciones de comunicación.		
Descripción de la oferta		Corresponde a la Campañas y acciones pedagógicas.		
TIPO DE ANÁLISIS	AÑO	DEMANDA	OFERTA	DÉFICIT
HISTÓRICO	2022	1	1	0
	2023	1	1	0
PROYECTADO	2024	4	0	-4
	2025	4	1	-3
	2026	4	2	-2
	2027	4	3	-1

maximización económica, sino que, 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 GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Tabla 18. Producto 2

ESTUDIO DE NECESIDADES				
PRODUCTO/BIEN O SERVICIO				Unidad de medida
Servicio de sensibilización a los actores viales				Número
Incluye las acciones que permitan sensibilizar a los actores viales sobre normatividad de tránsito y transporte, cultura para la movilidad y seguridad vial.				
Descripción de la demanda		Corresponde a las Acciones lúdico pedagógicas en educación vial y cultura para la movilidad		
Descripción de la oferta		Corresponde a las Acciones pedagógicas dirigidas a los diversos actores viales.		
TIPO DE ANÁLISIS	AÑO	DEMANDA	OFERTA	DÉFICIT
HISTÓRICO	2022	600.000	186.399	-413.601
	2023	600.000	207.272	-206.329
PROYECTADO	2024	600.000	75.000	-525.000
	2025	600.000	250.000	-250.000
	2026	600.000	425.000	-175.000
	2027	600.000	500.000	-100.000

Tabla 19.Producto 3

ESTUDIO DE NECESIDADES				
PRODUCTO/BIEN O SERVICIO				Unidad de medida
Servicio de educación informal				Número
Incluye el diseño e implementación de todo tipo de campañas y estrategias formativas e informativas visuales, auditivas y audiovisuales para la promoción del transporte seguro, sostenible y eficiente.				
Descripción de la demanda		Corresponde a Una estrategia de comunicación en materia de movilidad		
Descripción de la oferta		Corresponde a Un plan de comunicación en materia de movilidad actualizado anualmente		
TIPO DE ANÁLISIS	AÑO	DEMANDA	OFERTA	DÉFICIT
HISTÓRICO	2022	1	1	0
	2023	1	1	0
PROYECTADO	2024	4	0	-4
	2025	4	1	-3
	2026	4	2	-2
	2027	4	3	-1

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

9. Análisis técnico de la alternativa seleccionada

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

La información emitida por la SDM impacta de manera directa en la movilidad de la ciudad, por lo cual contar con canales, mensajes y mecanismos de comunicación masiva, efectiva y asertiva es fundamental para la ciudadanía. La comunicación de la entidad garantiza que los lineamientos y decisiones tomadas por la administración sean recibidas por las y los usuarios que conforman el sistema de movilidad, impactando de manera directa en el conocimiento y con ello el cumplimiento de la normatividad de tránsito y transporte.

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

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

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

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

transformación de la comunicación misma”¹⁸, siendo la comunicación un mecanismo eficaz de divulgación y de sensibilización de la ciudadanía, posibilitando “la gestión de las transformaciones culturales por parte de todas las entidades distritales”¹⁹.

Es así como para fortalecer el conocimiento e interiorización de la norma por parte de los diversos actores viales, se deben implementar acciones que permitan transformaciones culturales y que estén asociadas a los componentes de comunicación, pedagogía y educación vial, todo ello diseñado e implementado en el marco de una política incluyente, accesible, complementaria con otros entes y servicios, y por lo cual requiere un modelo de gestión administrativa de la ciudad que facilite la búsqueda de escenarios de encuentro con la comunidad, a propósito de las garantías que deben darse para vincular a los actores viales en la propuesta de soluciones de las diferentes problemáticas sectoriales y locales.

Por lo anterior, se seleccionó la alternativa “intervenciones integrales de cultura, comunicación y pedagogía, para la movilidad segura en Bogotá” puesto que contempla el desarrollo de intervenciones integrales en tres ejes, **Comunicación intensificada a nivel interno y externo**, con el fin de mitigar la desinformación de la ciudadanía y aportar en la toma de decisiones conscientes e informadas; **Diseño e implementación de estrategias en cultura para la movilidad**, con las cuales se busca incrementar la percepción de los factores de riesgo en la movilidad, así como aumentar la apropiación del espacio público como bien colectivo, aumentar el conocimiento de los diversos actores viales en materia de normatividad y seguridad vial, entre otros y **la promoción pedagógica para la movilidad/ Educación Vial** por medio de acciones lúdicas y pedagógicas que incentiven la transformación de percepciones, imaginarios e ideas erróneas sobre la seguridad vial, de tal manera que se incremente la disposición de los participantes a cumplir la norma para proteger su vida y la de los demás actores viales.

9.1. Estudios que respaldan la información básica del proyecto

Tabla 20. Estudios realizados

Nombre del Estudio	Entidad que realizó el estudio	Fecha de realización
Encuesta de percepción de riesgo vial 2022	Secretaría Distrital de Movilidad	2022
Hipótesis de causas probables de siniestros viales en Colombia	Agencia Nacional en Seguridad Vial	2019
Fallecidos y lesionados por siniestros viales	Agencia Nacional en Seguridad Vial	2023

¹⁸ Mockus, A. (2023). Cultura ciudadana y comunicación. Revista la Tadeo, 68. <https://www.facatativateamo.com/pdf/mokus.pdf>

¹⁹ Consejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito Capital. (2019). Política Pública de Cultura Ciudadana 2019-2038. En https://culturaciudadana.gov.co/sites/default/files/2021-12/conpes_10_scrd_doc_conpes_pp_cultrciudadana.pdf.

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

Anuario de siniestralidad vial Bogotá	Secretaría Distrital de Movilidad	2022
---------------------------------------	-----------------------------------	------

9.2. Resumen de la alternativa

La alternativa de solución a la problemática planteada consiste en el **desarrollo de intervenciones integrales de cultura, comunicación y pedagogía, para una movilidad segura en Bogotá**. Esta alternativa gira alrededor de tres grandes ejes:

El primer eje consiste en la implementación de estrategias en cultura para la movilidad. A través de estas acciones se busca aumentar la apropiación del espacio público como bien colectivo y el uso adecuado del espacio público, aportando en la toma de conciencia y el desarrollo de buenas prácticas ciudadanas.

El segundo eje consiste en el desarrollo de acciones de sensibilización para una cultura de movilidad segura. En este eje se busca que a través de acciones pedagógicas y lúdico artísticas se pueda sensibilizar a la ciudadanía sobre comportamientos seguros en las vías de tal manera que no sólo incrementen sus conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial sino que se incentive una cultura de cooperación y respeto mutuo entre los diversos actores viales.

Finalmente, el tercer eje consiste en una comunicación intensificada a nivel interno y externo, así como en las redes sociales de la SDM, de tal manera que la ciudadanía pueda acceder a información confiable y acertada acerca de los factores de riesgo en la movilidad, los comportamientos seguros en las vías, trámites y demás noticias en materia de movilidad en la ciudad. De esta manera se pretende mitigar la desinformación de la ciudadanía y aportar en la toma de decisiones conscientes e informadas.

10. Localización de la alternativa

Tabla 21. Tabla de localización

Región	Departamento	Municipio	Distrital	Entidad	Localidad
BOGOTÁ DC	BOGOTÁ DC	BOGOTÁ DC	X		

10.1. Factores analizados

Tabla 22. Factores para la localización

Factores que inciden en la localización	Seleccione con una X	Breve justificación de los elegidos.
---	----------------------	--------------------------------------

 <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

Aspectos administrativos y políticos	X	Es necesario tener en cuenta los aspectos administrativos y políticos que dan viabilidad a la propuesta y que a su vez permiten identificar la importancia del proyecto.
Cercanía de fuentes de abastecimiento		
Disponibilidad de servicios públicos (Agua, energía y otros)		
Estructura impositiva y legal	X	Es necesario tener en cuenta los aspectos legales que dan viabilidad y sustentan las acciones propuestas.
Impacto para la equidad de género		
Orden público		
Topografía		
Cercanía a la población objetivo		
Comunicaciones	X	El aspecto de comunicaciones es fundamental para el proyecto, en tanto la información emitida por la Secretaría Distrital de Movilidad y entidades de orden Distrital y Nacional, impacta sobre la movilidad de la ciudad. Por ello identificar los canales, mensajes, público objetivo y mecanismos de comunicación masiva, efectiva y asertiva es esencial en el proyecto.
Costo y disponibilidad de terrenos		
Disponibilidad de costo y mano de obra		
Factores ambientales		
Medios y costos de transporte		
Otros	X	Se tuvieron en cuenta estudios sobre la siniestralidad vial en la ciudad de Bogotá para identificar los factores que tenían más incidencia en este fenómeno y los actores viales que más se ven afectados.

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

11. Cadena de valor

Tabla 23. Cadena de Valor

Objetivo General	Objetivo específico	Código y nombre del producto (Catálogo)	Descripción del producto (Catálogo)	Medido a Tráves de (catálogo)	Código e indicador del producto (catálogo)	Unidad de medida de indicador (catálogo)
Aumentar el conocimiento e interiorización de la normativa de tránsito y transporte por parte de los actores viales en el sistema de movilidad de Bogotá.	Ejecutar acciones de cultura para la movilidad que promuevan una mayor conciencia vial en la ciudadanía en general sobre el uso responsable del espacio público y de la infraestructura vial.	2409009 Servicio de promoción y difusión para la seguridad de transporte	Incluye el diseño e implementación de todo tipo de campañas y estrategias formativas e informativas visuales, auditivas y audiovisuales dirigidos a los actores viales.	Número de estrategias	240900900 Estrategias implementadas	Número
	Fomentar la comprensión de la normativa de tránsito y transporte para una cultura de cooperación y respeto mutuo entre los actores viales en el sistema de movilidad.	2409023 Servicio de sensibilización a los actores viales	Incluye las acciones que permitan sensibilizar a los actores viales sobre seguridad vial.	Número de personas	240902300 Personas sensibilizadas	Número
	Incrementar el conocimiento de la población en general frente a los contenidos de movilidad segura, factores de riesgo en la movilidad y sobre el sector movilidad, a través del desarrollo de estrategias de comunicación.	2409063 Servicio de educación informal	Incluye el diseño e implementación de todo tipo de campañas y estrategias formativas e informativas visuales, auditivas y audiovisuales para la promoción del transporte seguro, sostenible y eficiente.	Número de estrategias	240906300 Estrategias implementadas	Número

	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. Actividades y metas

Código y nombre del producto	Cantidad (magnitud PDD) de producto	Proceso-acción	Meta/Actividad		Descripción	Etapas de la actividad	Ruta Crítica Si o No
			Magnitud	Unidad de Medida			
2409009 Servicio de promoción y difusión para la seguridad de transporte	4	Diseñar, ejecutar y evaluar	4	Número	Estrategia de cultura para la movilidad	Inversión	Si
2409023 Servicio de sensibilización a los actores viales	600.000	Sensibilizar	600.000	Número	Personas frente a temas de movilidad segura y cultura para la movilidad.	Inversión	Si
2409063 Servicio de educación informal	4	Ejecutar	4	Número	Planes de comunicación en materia de movilidad.	Inversión	SI

	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 25. Verificación de la cadena de valor

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

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

10	Los productos cuentan con una unidad de medida adecuada y una meta especificada	X		
11	Los productos cuentan con todas las actividades principales involucradas en su generación	X		
12	Las actividades cumplen con la definición establecida en esta metodología	X		

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

Tabla 26. Tabla costos unitarios por insumo (Meta 1)

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN					
Meta proyecto de inversión 1: Diseñar, ejecutar y evaluar 4 estrategias de cultura para la movilidad					
Insumo	2024	2025	2026	2027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ 537.545.590	\$ 1.703.809.000	\$ 2.262.274.000	\$ 2.330.142.000	\$ 6.833.770.590
Mano de obra no calificada	0	0	0	0	0
Materiales	0	0	0	0	0
Servicios domiciliarios	0	0	0	0	0
Terrenos	0	0	0	0	0
Edificios	0	0	0	0	0
Maquinaria y Equipo	0	0	0	0	0
Mantenimiento maquinaria y equipo	0	0	0	0	0
Transporte	\$ 348.003.254	\$ 468.000.000	\$ 461.694.000	\$ 475.545.000	\$ 1.753.242.254
Servicios de venta y de distribución	0	0	0	0	0
Servicios de alojamiento comidas y bebidas	0	0	0	0	0
Servicios financieros y conexos	0	0	0	0	0

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

Servicios de leasing	0	0	0	0	0
Servicios inmobiliarios	0	0	0	0	0
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	\$ 569.243.000	\$ 1.407.480.000	\$ 1.882.438.681	\$ 1.938.911.842	\$ 5.798.073.523
Servicios para la comunidad, sociales y personales	\$ 5.991.300	\$ -	\$ 23.870.000	\$ 24.586.000	\$ 54.447.300
Gastos imprevistos	0	0	0	0	0
Total Meta Proyecto de Inversión por año	\$ 1.460.783.144	\$ 3.579.289.000	\$ 4.630.276.681	\$ 4.769.184.842	\$ 14.439.533.667

Tabla 27. Tabla costos unitarios por insumo (Meta 2)

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN					
Meta proyecto de inversión 2: Sensibilizar 600.000 personas frente a temas de movilidad segura y cultura para la movilidad.					
Insumo	2024	2025	2026	2027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ 387.491.500	\$ 1.439.282.900	\$ 2.094.663.000	\$ 2.157.503.000	\$ 6.078.940.400
Mano de obra no calificada	0	0	0	0	0
Materiales	0	0	0	0	0
Servicios domiciliarios	0	0	0	0	0
Terrenos	0	0	0	0	0
Edificios	0	0	0	0	0
Maquinaria y Equipo	0	0	0	0	0
Mantenimiento maquinaria y equipo	0	0	0	0	0
Transporte	0	0	0	0	0
Servicios de venta y de distribución	0	0	0	0	0
Servicios de alojamiento comidas y bebidas	0	0	0	0	0
Servicios financieros y conexos	0	0	0	0	0

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

Servicios de leasing	0	0	0	0	0
Servicios inmobiliarios	0	0	0	0	0
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	0	0	0	0	0
Servicios para la comunidad, sociales y personales	0	0	0	0	0
Gastos imprevistos	0	0	0	0	0
Total Meta Proyecto de Inversión por año	\$ 387.491.500	\$ 1.439.282.900	\$ 2.094.663.000	\$ 2.157.503.000	\$ 6.078.940.400

Tabla 28. Tabla costos unitarios por insumo (Meta 3)

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN					
Meta proyecto de inversión 3: Ejecutar cuatro planes de comunicación en materia de movilidad.					
Insumo	2024	2025	2026	2027	TOTAL PDD
Mano de obra calificada	\$ 610.202.615	\$ 1.963.609.100	\$ 2.808.684.000	\$ 2.935.075.000	\$ 8.317.570.715
Mano de obra no calificada	0	0	0	0	0
Materiales	0	0	0	0	0
Servicios domiciliarios	0	0	0	0	0
Terrenos	0	0	0	0	0
Edificios	0	0	0	0	0
Maquinaria y Equipo	0	0	0	0	0
Mantenimiento maquinaria y equipo	0	0	0	0	0
Transporte	0	0	0	0	0
Servicios de venta y de distribución	0	0	0	0	0
Servicios de alojamiento comidas y bebidas	0	0	0	0	0

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

Servicios financieros y conexos	0	0	0	0	0
Servicios de leasing	0	0	0	0	0
Servicios inmobiliarios	0	0	0	0	0
Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	\$ 3.146.992.453	\$ 3.073.000.000	\$ 2.737.246.000	\$ 2.819.364.000	\$ 11.776.602.453
Servicios para la comunidad, sociales y personales	0	0	0	0	0
Gastos imprevistos	0	0	0	0	0
Total Meta Proyecto de Inversión por año	\$ 3.757.195.068	\$ 5.036.609.100	\$ 5.545.930.000	\$ 5.754.439.000	\$ 20.094.173.168

Tabla 29. Tabla Resumen costos unitarios por insumo

Componente	2024	2025	2026	2027	TOTAL PDD
O2320202009- Mano de obra	\$ 1.535.239.705	\$ 5.106.701.000	\$ 7.165.621.000	\$ 7.422.720.000	\$ 21.230.281.705
O2320202009- O2320202008- O2301160449- Servicios prestados a las empresas y servicios de producción	\$ 3.716.235.453	\$ 4.480.480.000	\$ 4.619.684.681	\$ 4.758.275.842	\$ 17.574.675.976
O2320202006- servicios de transporte terrestre especial local de pasajeros	\$ 348.003.254	\$ 468.000.000	\$ 461.694.000	\$ 475.545.000	\$ 1.753.242.254
O2310202005- O2320202008- Servicios para la comunidad, sociales y personales	\$ 5.991.300	\$ 0	\$ 23.870.000	\$ 24.586.000	\$ 48.456.000
Total	\$ 5.605.469.712	\$ 10.055.181.000	\$ 12.270.869.681	\$ 12.681.126.842	\$ 40.612.647.235

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

Tabla 30. Tabla Resumen presupuesto cadena de valor

Producto	Nombre de la Meta/actividad	Total costo por meta Año 2024	Total costo por meta Año 2025	Total costo por meta Año 2026	Total costo por meta Año 2027	Total costo por producto	Total Costo por objetivo específico	Total Costo del proyecto
2409009 Servicio de promoción y difusión para la seguridad de transporte	Diseñar, ejecutar y evaluar cuatro estrategias de cultura para la Movilidad	1.460.783.144	3.579.289.000	4.630.276.681	4.769.184.842	14.439.533.667	14.439.533.667	14.439.533.667
2409023 Servicio de sensibilización a los actores viales	Sensibilizar a 600.000 personas frente a temas de movilidad segura y cultura para la movilidad	387.491.500	1.439.282.900	2.094.663.000	2.157.503.000	6.078.940.400	6.078.940.400	6.078.940.400
2409063 Servicio de educación informal	Ejecutar cuatro planes de Comunicación	3.757.195.068	5.036.609.100	5.545.930.000	5.754.439.000	20.094.173.168	20.094.173.168	20.094.173.168
TOTAL		5.605.469.712	10.055.181.000	12.270.869.681	12.681.126.842	40.612.647.235	40.612.647.235	40.612.647.235

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL 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

Meta 1: Diseñar, ejecutar y evaluar una estrategia de cultura para la movilidad

Magnitud: 4 estrategias (1 por año)

Costo de la meta por año:

Tabla 31. Costo por meta 1 proyecto de inversión

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN					
Meta proyecto de inversión: 1. Diseñar, ejecutar y evaluar una estrategia de cultura para la movilidad					
Insumo	2024	2025	2026	2027	TOTAL PDD
Total Meta Proyecto de Inversión por año	1.460.783.144	3.579.289.000	4.630.276.681	4.769.184.842	14.439.533.667

Meta 2: Sensibilizar a personas frente a temas de movilidad segura y cultura para la movilidad.

Magnitud: 600.000 personas

Costo de la meta por año:

Tabla 32. Costo por meta 2 proyecto de inversión.

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN					
Meta proyecto de inversión: 2. Sensibilizar a las personas frente a temas de movilidad segura y cultura para la movilidad.					
Insumo	2024	2025	2026	2027	TOTAL PDD
Total Meta Proyecto de Inversión por año	387.491.500	1.439.282.900	2.094.663.000	2.157.503.000	6.078.940.400

Meta 3: Ejecutar un plan de comunicaciones anual en materia de movilidad.

Magnitud: 4 planes (1 por año)

Costo de la meta por año:

Tabla 33. Costo por meta 3 proyecto de inversión

PROGRAMACIÓN DE COSTOS POR META PROYECTO DE INVERSIÓN					
Meta proyecto de inversión: 3. Ejecutar un plan de comunicaciones anual en materia de movilidad.					
Insumo	2024	2025	2026	2027	TOTAL PDD
Total Meta Proyecto de Inversión por año	3.757.195.068	5.036.609.100	5.545.930.000	5.754.439.000	20.094.173.168

 <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

15. Riesgos

Tabla 34. Riesgos de la alternativa

FASE	TIPO	DESCRIPCIÓN	PROBABILIDAD	IMPACTO	EFFECTOS	MEDIDAS DE MITIGACIÓN	SUPUESTO
Objetivo general Aumentar el conocimiento e interiorización de la normativa de tránsito y transporte por parte de los actores viales	Operacional	Formulación e implementación de intervenciones que no fomenten transformaciones en las percepciones en materia de seguridad vial y normativa de tránsito y transporte.	1. Raro	4. Mayor	Incremento en los siniestros viales, la congestión vehicular y los conflictos en la vía.	Monitoreo y seguimiento a cada una de las metas del proyecto.	La formulación e implementación de intervenciones fomentan transformaciones en las percepciones de la ciudadanía en materia de seguridad vial y normativa de tránsito y transporte.

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

DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Ficha de proyecto de inversión

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 4.0

en el sistema de movilidad de Bogotá.	Financiero	No contar con los recursos financieros para la ejecución de las actividades propuestas para el desarrollo del proyecto.	1. Raro	4. Mayor	Incumplimiento en relación con lo establecido en las metas propuestas	Aseguramiento de los recursos por parte de la alta dirección.	Se cuenta con los recursos financieros para la ejecución de las actividades y el desarrollo del proyecto.
	Administrativo	Cambio de las estrategias de la alta dirección durante el desarrollo del proyecto (liderazgo)	4. Probable	3. Moderado	Aumento de costos y desgastes operativos, financieros y humanos	Acompañamiento permanente de la alta dirección en la implementación de la estrategia.	La alta dirección (liderazgo) respalda y sostiene las estrategias del proyecto
	Operativo	Desarticulación en el desarrollo de la estrategia a nivel intra e interinstitucional.	4. Probable	3. Moderado	Incumplimiento de los objetivos y metas propuestas.	Implementar mesas de trabajo con los diferentes sectores o instituciones que tienen incidencia en el desarrollo de la estrategia	Articulación a nivel intra e interinstitucional en el desarrollo de la estrategia.
Diseñar, ejecutar y evaluar cuatro estrategias de cultura para la movilidad	Operacionales	No tener el impacto deseado con las estrategias desarrolladas debido a la ejecución de propuestas fuera de los lineamientos y políticas dadas a nivel distrital e institucional.	1. Raro	3. Moderado	Baja incidencia en la transformación cultural.	Desarrollar procesos de monitoreo de evaluación constante.	Ejecución de las estrategias acorde a los lineamientos y políticas dadas a nivel distrital e institucional que generan el impacto esperado.
Sensibilizar a 600.000 personas frente a temas de movilidad segura y cultura para la movilidad	Financiero	No contar con los recursos financieros para la contratación del personal que ejecute las acciones pedagógicas.	1. Raro	4. Mayor	Incumplimiento de las metas propuestas.	Aseguramiento de los recursos por parte de la alta dirección.	Se cuenta con los recursos financieros para la contratación del personal que ejecute las acciones pedagógicas.

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

Ejecutar cuatro planes de comunicación	Operacionales	Transmisión de información difusa, errada o inexacta	1. Raro	3. Moderado	Desinformación en temas relacionados con la normativa de tránsito y transporte lo que puede derivar en la toma de decisiones erróneas en materia de movilidad.	Seguimiento y monitoreo de los contenidos antes y después de ser emitidos, así como hacer seguimiento a la implementación del plan de comunicaciones.	Transmisión de información clara y precisa
---	---------------	--	---------	-------------	--	---	--

16. Ingresos y beneficios

Tabla 35. Ingresos y Beneficios

Tipo Beneficio o Ingreso	Descripción del beneficio o ingreso	Descripción de la cantidad del beneficio o ingreso	Unidad de medida del beneficio o ingreso	Descripción del valor unitario del beneficio o ingreso	Bien producido
Beneficio	Reducción de la carga impositiva por fallecidos en siniestros viales en la ciudad.	Ahorro para la ciudad en vidas salvadas.	Vidas salvadas	Ahorro monetario por una vida salvada en siniestros viales.	Otros

Fuente: Oficina de Seguridad Vial - SDM

Para realizar el costeo del beneficio en mención, se toma como línea base lo establecido en el artículo 5 del Decreto 494 de 2023, Plan Distrital de Seguridad Vial, la proyección de reducción del 15% de fatalidades en siniestros de tránsito, que corresponde al objetivo del Plan de Desarrollo Distrital y lo proyectado por la Oficina de Seguridad Vial para la estimación del costo de siniestralidad

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

con muertos y lesionados, asumiendo que cada fatalidad le cuesta a la ciudad \$1.920.879.194 pesos.

Tabla 36. Costeo de Ingresos y/o beneficios

Periodo o vigencia	a. Cantidad del ingreso o beneficio	b. Valor unitario del ingreso o beneficio	Valor Total del ingreso o beneficio (multiplicar a y b)
2024	12	\$ 1,920,879,194.00	\$ 23.050.550.328,00
2025	17	\$ 1,920,879,194.00	\$ 32.654.946.298,00
2026	24	\$ 1,920,879,194.00	\$ 46.101.100.656,00
2027	28	\$1,920,879,194.00	\$ 53.784.617.432,00

Fuente: Oficina de Seguridad Vial - SDM

Tabla 37. Costeo Total de Ingresos y beneficios

Periodo o vigencia	a. Cantidad del ingreso o beneficio	b. Valor unitario del ingreso o beneficio	Valor Total del ingreso o beneficio (multiplicar a y b)
2024	12	\$ 1,920,879,194.00	\$ 23.050.550.328,00
2025	17	\$ 1,920,879,194.00	\$ 32.654.946.298,00
2026	24	\$ 1,920,879,194.00	\$ 46.101.100.656,00
2027	28	\$1,920,879,194.00	\$ 53.784.617.432,00

Fuente: Oficina de Seguridad Vial - SDM

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

● **MÓDULO III – EVALUACIÓN**

El propósito de este capítulo es evaluar la conveniencia de llevar a cabo o no una alternativa de solución:

Tabla 38. Flujo Neto de Caja

Concepto	2024	2025	2026	2027
+Beneficios e ingresos	\$23.050.550.328	\$32.654.946.298	\$46.101.100.656	\$53.784.617.432
+ Créditos				
- Costos de preinversión				
- Costos de inversión	5.605.469.712	10.055.181.000	12.270.869.681	12.681.126.842
- Costos de operación				
- Amortización				
- Intereses de los créditos				
+ Valor de salvamento				
Flujo neto de caja	\$ 17.445.080.616	\$ 22.599.765.298	\$ 33.830.230.975	\$ 41.103.490.590

Tabla 39. Flujo Neto de Caja

Insumos	
Mano de obra calificada	1,00
Mano de obra no calificada	0,6
Materiales	0,79
Maquinaria y Equipo	0,77
Otros servicios	0,71
Otros Gastos Generales	0,80

Tabla 40. Flujo Económico

Concepto	2024	2025	2026	2027
+Beneficios e ingresos	\$18.440.440.262,4	\$26.123.957.038,4	\$36.880.880.524,8	\$43.027.693.945,6
+ Créditos				
- Costos de preinversión				
- Costos de inversión	\$5.605.469.712	\$10.055.181.000	\$12.270.869.681	\$12.681.126.842
- Costos de operación				



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

- Amortización				
- Intereses de los créditos				
+ Valor de salvamento				
Flujo Neto de Caja	\$ 12.834.970.550,40	\$ 16.068.776.038,40	\$ 24.610.010.843,80	\$ 30.346.567.103,60

Nota: La MGA transforma los valores ingresados mediante los RPC (Razón Precio Cuenta) para expresarlos en términos económicos

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

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

Tabla 41. Flujo Económico

Indicador	Posición	Criterio de Decisión
VPNE	Menor a cero (Menor a 1)	NO ES CONVENIENTE (Salvo que los beneficios netos de difícil valoración no incluidos compensen la pérdida social en el caso de la VANE)
	Igual a cero (Igual a 1)	ES INDIFERENTE invertir o no en esta alternativa de solución.
	Mayor a cero (Mayor a 1)	ES CONVENIENTE la alternativa
TIRE	Menor a TSD	NO ES CONVENIENTE (Salvo que los beneficios netos de difícil valoración no incluidos compensen la pérdida social en el caso de la TIRE)
	Igual a TSD	ES INDIFERENTE invertir o no en esta alternativa de solución.
	Mayor a TSD	ES CONVENIENTE la alternativa

Tabla 42. Costo Anual Equivalente

Alternativas de solución	Indicadores de rentabilidad			Indicadores de costo eficiencia	Indicadores de costo mínimo	
	Valor presente Neto (VPN)	Tasa Interna de Retorno (TIR)	Relación costo Beneficio (RCB)	Costo por Beneficiario	Valor presente de los costos	Costo Anual Equivalente (CAE)
Implementación de intervenciones integrales de cultura, comunicación y pedagogía, para la movilidad segura en Bogotá D.C	\$72.955.616.678,28	No Aplica	\$3,16	\$4.196,69	\$33.718.930.368,57	\$22.519.112.592,12

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

Tabla 43. Costo por Capacidad

Producto	Costo unitario (valor presente)
Servicio de promoción y difusión para la seguridad de transporte (Producto principal del proyecto)	\$3.252.939.956,79
Servicio de sensibilización a los actores viales	\$9.832,72
Servicio de educación informal	\$3.701.884.294,91

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

18. Evaluación Multicriterio:

Para la evaluación Multicriterio de las alternativas seleccionadas se siguieron una serie de pasos:

Inicialmente se identificaron los factores clave para considerarse en la evaluación. Que para el caso particular fueron:

- a) Viabilidad económica
- b) Impacto sobre la comunidad
- c) Impacto ambiental
- d) Impacto social
- e) Sostenibilidad del proyecto en el tiempo

En segundo lugar, se asignó el peso para criterio de 1 a 5 de tal manera que se identificara la relevancia en la consecución del objetivo general del proyecto.

Tabla 44. Evaluación multicriterio

Criterio	Ponderación
Viabilidad económica	2
Impacto sobre la comunidad	5
Impacto ambiental	1
Impacto social	4
Sostenibilidad del proyecto en el tiempo	3

Para la evaluación de las dos alternativas seleccionadas se utilizó la evaluación multicriterio, utilizando la ponderación que se le dio a cada criterio a partir de datos recolectados del Departamento Administrativo Nacional de Estadística, estudios de la Universidad de los Andes, Estudios de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Banco Interamericano de Desarrollo, otros.

Con la información obtenida en diversas fuentes se estableció que la alternativa denominada intervenciones integrales de cultura, comunicación y pedagogía, para la movilidad segura en Bogotá.

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

● **MÓDULO IV - PROGRAMACIÓN**

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

Tabla 45. Ficha de indicadores

Producto	Descripción	Indicador Principal	Unidad de Medida
2409009 Servicio de promoción y difusión para la seguridad de transporte	Incluye el diseño e implementación de todo tipo de campañas y estrategias formativas e informativas visuales, auditivas y audiovisuales dirigidos a los actores viales.	Estrategias implementadas	Número
2409023 Servicio de sensibilización a los actores viales	Incluye las acciones que permitan sensibilizar a los actores viales sobre seguridad vial.	Personas sensibilizadas	Número
2409063 Servicio de educación informal	Incluye el diseño e implementación de todo tipo de campañas y estrategias formativas e informativas visuales, auditivas y audiovisuales para la promoción del transporte seguro, sostenible y eficiente	Estrategias implementadas	Número

19.1. Fuente de verificación de las metas a reportar

Tabla 46. Programación del indicador (meta 1)

Objetivo Específico 1
Ejecutar acciones de cultura para la movilidad que promuevan una mayor conciencia vial en la ciudadanía en general sobre el uso responsable del espacio público y de la infraestructura vial.
Metas proyecto de inversión
Diseñar, ejecutar y evaluar una estrategia anual de cultura para la movilidad
Sector:
Transporte
Id producto:
2409
Cód producto
2409009

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

Indicador de producto principal:					
Estrategias implementadas					
Fórmula:					
Número de estrategias propuestas - (menos) Número de estrategias implementadas					
Fuente de Verificación:					
Informes y evaluaciones					
Meta Total:					
4 estrategias					
Unidad de Medida					
Número					
Periodo	2024	2025	2026	2027	2028
Meta por periodo	1	1	1	1	0

Tabla 47. Programación del indicador (meta 2)

Objetivo Específico 2					
Fomentar la comprensión de la normativa de tránsito y transporte para una cultura de cooperación y respeto mutuo entre los actores viales en el sistema de movilidad.					
Metas proyecto de inversión					
Sensibilizar a las personas frente a temas de movilidad segura y cultura para la movilidad.					
Sector:					
Transporte					
Id producto:					
2409					
Cód producto					
2409023					
Indicador de producto principal:					
Personas sensibilizadas					
Fórmula:					
Número de personas objetivo de sensibilización - (menos) Número de personas sensibilizadas					
Fuente de Verificación:					
Informes					
Meta Total:					
600.000 personas sensibilizadas					
Unidad de Medida					
Periodo	2024	2025	2026	2027	2028
Meta por periodo	108.000	175.000	159.000	158.000	0

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

Tabla 48. Programación del indicador (meta 3)

Objetivo Específico 3					
Incrementar el conocimiento de la población en general frente a los contenidos de movilidad segura, factores de riesgo en la movilidad y sobre el sector movilidad, a través del desarrollo de estrategias de comunicación.					
Metas proyecto de inversión					
Ejecutar un plan de comunicaciones anual en materia de movilidad.					
Sector:					
Transporte					
Id producto:					
2409					
Cód producto					
2409063					
Indicador de producto principal:					
Estrategias implementadas					
Fórmula:					
Número de estrategias propuestas - (menos) Número de estrategias implementadas					
Fuente de Verificación:					
Informes					
Meta Total:					
4 estrategias					
Unidad de Medida					
Número					
Periodo	2024	2025	2026	2027	2028
Meta por periodo	1	1	1	1	0

19.2. Indicador de Gestión

Tabla 49. Programación del Indicador de Gestión

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

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

Tabla 48. Meta del Indicador de gestión

Meta del indicador de gestión									
Cód producto	Nombre del indicador de gestión	Medido a través de	Fórmula	Fuente de verificación	2024	2025	2026	2027	2028
1500G069	Indicador de Gestión	Porcentaje	Acciones cumplidas en el Plan de Acción de la vigencia / Acciones programadas en el Plan de Acción integral de la vigencia * 100	Informes y documentos administrativos	16%	28%	28%	28%	0

19.3. Fuentes de Financiación

Tabla 50. Meta del Indicador de gestión

Programa	Seguridad de transporte		
Subprograma	Intersubsectorial Transporte		
Tipo de entidad	Municipio		
Tipo de Recursos	Propios -Otros Distritos		
Periodo	Etapa Fuente/Costo	Inversión	Total, Proyecto
2024		\$5.605.469.712	\$40.612.647.235
2025		\$10.055.181.000	
2026		\$12.270.869.681	
2027		\$12.681.126.842	

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

20.1. Regionalización de la meta de los productos por recursos

➤ **Objetivo específico 1 (Al que se vincula el producto):**

Ejecutar acciones de cultura para la movilidad que promuevan una mayor conciencia vial en la ciudadanía en general sobre el uso responsable del espacio público y de la infraestructura vial.

Indicador principal: Estrategias implementadas

Unidad de medida: Número

Cantidad: 4 estrategias (1 por año)

Es acumulativo (sí o no): No

Costo total:
\$ 14.439.533.667

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

Población beneficiaria del producto: Todos los actores viales, especialmente actores viales vulnerables como lo son peatones, niñas, niños, mujeres gestantes o bebés en brazos, personas con discapacidad y ciclistas.

Constante en todos los periodos (Sí o No): No

➤ **Objetivo específico 2 (Al que se vincula el producto):**

Fomentar la comprensión de la normativa de tránsito y transporte para una cultura de cooperación y respeto mutuo entre los actores viales en el sistema de movilidad.

Indicador principal: Personas sensibilizadas

Unidad de medida: Número

Cantidad: 600.000 personas sensibilizadas

Es acumulativo (sí o no): Si

Costo total:

\$ 6.078.940.400

Población beneficiaria del producto: Toda la ciudadanía de Bogotá, especialmente los actores viales más vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas.

Constante en todos los periodos (Sí o No): Si

➤ **Objetivo específico 3 (Al que se vincula el producto):**

Incrementar el conocimiento de la población en general frente a los contenidos de movilidad segura, factores de riesgo en la movilidad y sobre el sector movilidad, a través del desarrollo de estrategias de comunicación.

Indicador principal: Estrategias implementadas

Unidad de medida: Número

Cantidad: 4 estrategias (1 por año)

Es acumulativo (sí o no): No

Costo total:

\$ 20.094.173.168

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

Población beneficiaria del producto: Ciudadanía de Bogotá, especialmente conductores y los actores viales más vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas.

Constante en todos los periodos (Sí o No): Si

Tabla 51. Regionalización del producto

Región	Departamento	Municipio	Distrital	Entidad	Localidad	Por regionalizar
	Cundinamarca	Bogotá	Bogotá			
			X			

Tabla 52. Costos de la regionalización

Producto	# Periodo	Costo Total ²⁰	Costo Region alizado ²¹	Meta Total ²²	Meta Region alizada ²³	Personas Beneficiarias ²⁴
	2024	\$5.605.469.712		\$5.605.469.712		
	2025	\$10.055.181.000		\$10.055.181.000		
	2026	\$12.270.869.681		\$12.270.869.681		
	2027	\$12.681.126.842		\$12.681.126.842		

La población beneficiada acorde con el Visor de Población de la Secretaría Distrital de Planeación y acorde con la proyección y retroproyección con Censo 2018 del DANE, se estima que sea de 8.034.649 personas.

20.2. Caracterización de la Población

La población objetivo del presente proyecto consiste en los habitantes de la ciudad de Bogotá que acorde con el Visor de Población de la Secretaría Distrital de Planeación y acorde con la proyección y retroproyección con Censo 2018 del DANE, se estima que sea de 8.034.649 personas, de las cuales el 99,6% se encuentran ubicadas en la cabecera.

Tabla 53. Características de la población de acuerdo con el producto propuesto

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

²⁰ De acuerdo con la cadena de valor.

²¹ No puede ser superior al costo total del período.

²² De acuerdo con lo señalado en el aparte de indicadores de producto.

²³ No puede ser superior a la meta total regionalizada.

²⁴ El número de beneficiarios no puede ser superior a la población objetivo.

	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	6 a 11 años Infancia			Política Pública Distrital de Infancia y Adolescencia
Etaria	12 a 17 años Adolescencia			Política Pública Distrital de Infancia y Adolescencia
Etaria	14 a 28 años Juventud			Política Pública Distrital de Juventud
Etaria	27-59 años Adulthood			Política Pública de y para la Adulthood en el Distrito Capital
Etaria	Mayores de 60 años Vejez			Política Social para el Envejecimiento y la Vejez en el Distrito Capital
Grupos étnicos	Población Negra			
Grupos étnicos	Población Afrodescendiente/Afrocolombiana			
Grupos étnicos	Población Palenquera de San Basilio			
Grupos étnicos	Población Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina			
Grupos étnicos	Población Gitana			
Sexo	Mujer			
Sexo	Hombre			
Identidad Género de	Identidad masculina			
Identidad Género de	Identidad Femenina			
Identidad Género de	Identidad Transgénero			
Población Vulnerable	Población con discapacidad			Política Pública Distrital de Discapacidad
Población Vulnerable	Población en fenómeno de habitabilidad de calle			
Población Vulnerable	Población víctima del conflicto armado			
Población Vulnerable	Familia			Política pública de familias

21. Focalización en Políticas Transversales

Aunque la Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad reporta productos en las políticas antes mencionadas en la tabla 52 de este documento, este proyecto no se focalizará en alguna política en particular.

22. Otros aspectos

Es necesario reconocer que, de acuerdo con la plataforma estratégica de la Secretaría Distrital de Movilidad, su quehacer misional la determina como cabeza del sector movilidad. Esta

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

participación permite que se describen y realicen procesos comunicacionales y de cultura ciudadana en coordinación tanto a nivel interno como externo, manejando criterios uniformes en los procesos comunicativos y argumentativos, adicionales a los lineamientos que permitan el desarrollo y la medición de las estrategias de cultura para la movilidad, donde se le brinde a la ciudadanía propuestas de intervención clara y oportunas, con la única finalidad de fortalecer los comportamientos viales para que a su vez redunden en la adopción de comportamientos viales responsables y seguros en el sistema de movilidad por parte de todos los actores viales

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

1. Componente técnico: Subsecretaría de Política de Movilidad y Subsecretaría de Gestión para la Movilidad.
2. Componente Operativo: Subsecretaría de Gestión para la Movilidad
3. Componente de atención a la ciudadanía: Subsecretaría de Servicios a la ciudadanía
4. Componente Social: Oficina de Gestión Social.
5. Componente de Seguridad Vial: Oficina de Seguridad Vial

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

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.

23. Actualizaciones

Tabla 54. Actualizaciones

No.	Fecha	Numeral Actualizado	Cambio realizado	Observaciones
1	05/07/2024	13. Costos de la alternativa de solución las siguientes tablas 14. Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas 19.3 Fuente de Financiación 20. Regionalización de productos y recursos Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas	Reducción en el presupuesto 2024, y adicionalmente cambio de nombre de la Gerente de proyecto	Circular Externa No. DDP-000007 del 3 de Julio del 2024 - Reducción presupuestal – artículo 6 del Decreto 062 de 2024. Este proyecto tuvo una reducción de \$ 540. 000.000 pesos.



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

2	03/01/2025	13. Costos de la alternativa de solución (Tablas 26,27, 28, 29 y 30) 14. Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas (Tablas 31,32 y 33) 19.1. Fuente de verificación de las metas a reportar (Tabla 47) 19.3 Fuentes de Financiación (Tabla 50) 20. Regionalización de productos y recursos Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas. 22. Otros aspectos	Actualización de la información presupuestal conforme al Cierre de presupuesto de la vigencia 2024 y a la cuota de inversión 2025 aprobada para la SDM	En el ítem 22 se incluyó una nota sobre la consideración de la solicitud de vigencias futuras para el PDD "Bogotá Camina Segura" 2024-2027.
3	17/02/2025	13. Costos de la alternativa de solución (Tablas 26,27, 28, 29 y 30) 14. Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas (Tablas 31,32 y 33) 16.Ingresos y beneficios (Tablas 38 y 40) 19.1. Fuente de verificación de las metas a reportar (Tabla 47) 19.3 Fuentes de Financiación (Tabla 50) 20. Regionalización de productos y recursos Especificaciones técnicas frente a la programación de las metas. 22. Otros aspectos 23. Responsables del Proyecto	Actualización de la información presupuestal conforme a la ejecución de presupuesto de la vigencia 2024 y a la apropiación vigente a 31 de enero de 2025	En el ítem 23 actualización Responsables. Actualización presupuestal acorde al cierre PAA 31 de diciembre 2024 y PAA a 31 de enero 2025

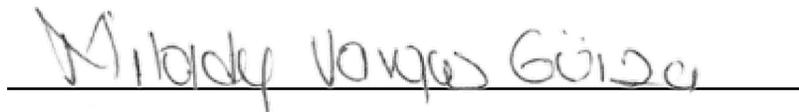
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRICTAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	
	DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO	
	Ficha de proyecto de inversión	
	Código: PE01-PR01-F09	Versión: 4.0

Datos del responsable del proyecto

Nombre: Ana María Cataño Blanco
Área: Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad
Cargo: Jefe de Oficina
Rol: Gerente
Correo: acatano@movilidadbogota.gov.co
Teléfono: (571) 3649400
Firma:



Nombre: Ilba Milady Vargas Guiza
Área: Subsecretaría de Gestión Corporativa
Cargo: Subsecretaria de Gestión Corporativa (E)
Rol: Ordenadora de Gasto
Correo: ivargas@movilidadbogota.gov.co
Teléfono: (571) 3649400
Firma:



24. 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. Adultez, de 27 a 59 años. Vejez, mayores de 60 años.
Grupos étnicos:	Esta categoría busca "analizar las prácticas de exclusión y discriminación que los grupos étnicos han vivido históricamente con el fin de transformarlas en integración e inclusión social, en pro de lograr goce efectivo de sus derechos". Además, visibilizar e integrar en las acciones del Estado, las particularidades de la cultura, cosmovisión, origen e identidad de los grupos étnicos.
Negro(a)	Persona quien por su identidad se autoreconoce como perteneciente o miembro de poblaciones o comunidades negras ya sea por su cultura y/o rasgos físicos (DANE, 2019, p. 17).
Afrodescendiente/afrocolombiano/a	Persona quien por su identidad es o se autoreconoce como descendiente de antepasados africanos, por su cultura o rasgos físicos (DANE, 2019, p. 17).
Indígena	Persona descendiente de los pueblos originarios de América (amerindia) que tiene conciencia de su identidad y comparte valores, rasgos, usos y costumbres de su cultura, que la diferencian de otros grupos (DANE, 2019, p. 18).
Palenquero(a) de San Basilio:	Persona afrodescendiente que pertenece a la población de San Basilio de Palenque y que tiene características culturales propias en las que se destaca su lengua bantú, mezcla del español y dialectos africanos (DANE, 2019, p. 18).
Raizal del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina	Persona quien se autoreconoce por sus características triétnicas distintivas afro-anglocaribeñas, como identidad, valores, lengua, usos y costumbres propias de la población originaria del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (DANE, 2019, p. 18).
Gitano(a) o Rom	Persona que por su identidad es o se autoreconoce descendiente de las tradiciones de pueblos gitanos llegados al continente americano (DANE, 2019, p. 17).
	Grupo étnico con una identidad cultural que mantiene su propia forma de organización social, posee su propia lengua y que ha definido históricamente sus instituciones políticas y sociales. Se caracterizan por ser nómadas: no se ubican en lugares específicos (DPS, 2014).
Fenómeno de habitabilidad en calle:	Conforme a la Ley 1641 de 2013, "...hace referencia a las sinergias relacionales entre los habitantes de la calle y la ciudadanía en general; incluye la lectura de factores causales tanto estructurales como individuales".
Discapacidad:	"Puede entenderse como el resultado de una "relación dinámica de la persona con los entornos políticos, sociales, económicos, ambientales y culturales donde encuentra limitaciones o barreras para su desempeño y participación en las actividades de la vida diaria en estos entornos"
Víctima del conflicto armado:	Se define como "...aquellas personas que individual o colectivamente hayan sufrido un daño por hechos ocurridos a partir del 1 de enero de 1985, como consecuencia de infracciones al Derecho Internacional Humanitario o de violaciones graves y manifiestas a las normas internacionales de Derechos Humanos, ocurridas con ocasión del conflicto armado interno



SISTEMA INTEGRADO DE GESTION DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG

DIRECCIONAMIENTO ESTRATÉGICO

Ficha de proyecto de inversión

Código: PE01-PR01-F09

Versión: 4.0

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

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

	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”
--	---

25. Bibliografía

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

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

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

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

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

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

26. Normatividad

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

Ley 388 de 1997. Ley de Ordenamiento Territorial.

Ley 1454 de 2011. Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial.

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

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

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

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

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

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

Decreto 111 de 1996. Estatuto Orgánico de Presupuesto

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

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

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

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

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

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

Encuesta de Movilidad 2023, se logró una cobertura de 22.755 hogares, de los cuales el 77% fueron en Bogotá y el 23% en municipios cercanos a la ciudad. Lo que representó un total de 67.556 personas encuestadas y una cobertura mayor comparada con la realizada en el 2011, pasando de 17 municipios a 20 (Sibaté, Soacha, Bojacá, Mosquera, Madrid, Facatativá, Funza, Cota, Tenjo, El Rosal, Subachoque, Chía, Tabio, Zipaquirá, Cajicá, Sopo, Tocancipá, Gachancipá, la Calera y Choachí).

Así mismo, para la Encuesta de Movilidad 2023, se logró una cobertura de 22.755 hogares, de los cuales el 77% fueron en Bogotá y el 23% en municipios cercanos a la ciudad. Lo que representó un total de 67.556 personas encuestadas y una cobertura mayor comparada con la realizada en el 2011, pasando de 17 municipios a 20 (Sibaté, Soacha, Bojacá, Mosquera, Madrid, Facatativá, Funza, Cota, Tenjo, El Rosal, Subachoque, Chía, Tabio, Zipaquirá, Cajicá, Sopo, Tocancipá, Gachancipá, la Calera y Choachí).

Los resultados han redundado en diferentes acciones pedagógicas teniendo en cuenta la retroalimentación de esta información estadística de los patrones de viaje de movilidad para la toma de decisiones en Bogotá. Dando origen a campañas como: **Corazón de la Nueva Movilidad, No más muertes en las vías, Tus Acciones Salvan Vidas, Promoción de la Bicicleta, Échale Ojo a los Carriles Preferenciales, Milagros Bogotanos (serie web), Curso Virtual para Motociclistas, Un Pedido por la Vida, #NiCincoMinuticos, No tenía que pasar**, entre otras.