

DIAGNÓSTICO SOBRE LA IMPLEMENTACIÓN DE ENFOQUES: POBLACIONAL-DIFERENCIAL, GÉNERO Y TERRITORIAL EN LA SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD (2020-2024)

Tabla de contenido

Introducción

1. Conceptos generales.

2. Antecedentes

 Internacional

 Nacional

 Distrital

3. Objetivo general

4. Metodología

 4.1. Enfoque y diseño.

 4.1.1 Fases del desarrollo.

5. Resultados

 5.1 Proyectos de inversión.

 5.2 Trazador presupuestal de igualdad y equidad de género en la SDM

 5.3. Políticas Públicas Sectoriales y transversalidad de enfoques

6. Conclusiones



Introducción:

El plan de desarrollo distrital Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI. a través de su propósito 4 *Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible* tiene una asignación presupuestal para el cuatrienio de \$ 37.448.359 millones, de los cuales a 30 de junio del 2023 se han ejecutado 24.642.471 millones

La Secretaría Distrital de Movilidad a través de la Oficina de Gestión Social, ha venido desarrollando acciones encaminadas en generar el posicionamiento interno y externo en la entidad de las políticas públicas sociales del distrito, para que estas sean instrumentos que puedan conllevar a mejorar las condiciones de vida de las y los habitantes de la ciudad.

Este documento diagnóstico se divide en cinco partes. En la primera se da una aproximación conceptual sobre los enfoques. En segundo lugar, se presenta el marco constitucional, legislativo y normativo que han dado origen a estos enfoques en las Políticas Públicas del distrito. Se continúa con una presentación de algunas políticas públicas sectoriales generadas en este gobierno y cómo se transversalizan los enfoques. En cuarto lugar, se presenta información sobre algunos proyectos de inversión que reflejan metas desagregadas a partir de los enfoques. Y por último el documento se cierra con conclusiones, sugerencias y recomendaciones con respecto a la transversalidad.

1.



2. Conceptos generales:

En este apartado se busca dejar algunas claridades conceptuales que permitan la adecuada implementación de los enfoques de género y poblacional diferencial dentro de los lineamientos y ejecución de los cursos por infracción a las normas de tránsito.

El punto de partida para ello debe ser la comprensión del **enfoque basado en los derechos humanos**. Este enfoque tiene como objetivo, “integrar en las prácticas del desarrollo, los principios éticos y legales inherentes a los derechos humanos”

Según el Fondo de Población de las Naciones Unidas (s.f) *“El enfoque basado en los derechos humanos se centra en los grupos de población que son objeto de una mayor marginación, exclusión y discriminación. Este enfoque a menudo requiere un análisis de las normas de género, de las diferentes formas de discriminación y de los desequilibrios de poder a fin de garantizar que las intervenciones lleguen a los segmentos más marginados de la población.”*

Enfoque de género.

El concepto y comprensión del género que tiene cada sociedad hace que mujeres y hombres se posicionen en el mundo en lugares diferentes, con narrativas históricas diferentes, que facilitan o dificultan determinadas acciones y valoraciones de las capacidades, los derechos y los deberes; cuando se habla de la implementación del enfoque de género, se hace referencia a desarrollar y apropiar una visión inclusiva que comprende las necesidades y derechos de mujeres y hombres, y analiza las diferencias, asimetrías y desigualdades, producto de estas relaciones de género, con el objetivo de generar acciones y orientar recursos económicos para superar esas desigualdades. Sin embargo, es necesario entender que, por la desigualdad de las relaciones de poder en la sociedad históricamente se ha ubicado a las mujeres en una situación de desventaja y subordinaciones.

Este enfoque como herramienta de análisis debe contemplar *“las diferentes oportunidades que tienen los hombres y las mujeres, las interrelaciones existentes y los distintos papeles que socialmente se les asignan. Todas estas cuestiones influyen en el logro de las metas, las políticas y los planes de los organismos nacionales e internacionales y, por lo tanto, repercuten en el proceso de desarrollo de la sociedad”*.



(FAO, 1998), lo cual permite “observar que las situaciones sociales se viven de manera distintas (entre las personas), que a su vez tienen unas implicaciones diferentes cuando se cruza con la edad, la pertenencia étnico-racial, la identidad, la orientación de género y otros atributos”. (Secretaría Distrital de la Mujer, 2021)

Enfoque diferencial-poblacional

En este enfoque se busca reconocer la diversidad humana a través de cinco dimensiones a saber: 1) Ciclo de vida de las personas, 2) Discapacidad, 3) Pertenencia étnica, 4) Personas con orientaciones sexuales e identidades de género diversas, 5) Personas campesinas.

Para iniciar, el **ciclo de vida** debe ser entendido a través de las etapas de transcurrir vital de las personas, a fin de analizar e identificar diferencialmente condiciones endógenas y exógenas que configuren vulnerabilidad u oportunidades frente al acceso y garantía de sus derechos. En Bogotá se comprende las etapas de la vida de las personas de la siguiente manera:

- 1) de 0 años a los 5 años y 12 meses, primera infancia.
- 2) de los 6 años a los 10 años y 12 meses, infancia.
- 3) de los 12 años a los 18 años, adolescencia.
- 4) de los 14 años a los 28 años, juventud.
- 5) de los 29 años a los 59 años, adultez.
- 6) De los 60 años hacia adelante, personas mayores.

La **discapacidad** es comprendida en el distrito a través del decreto 089 de 2023 y la convención internacional de los derechos de las personas con discapacidad como *“Aquellas personas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a mediano y largo plazo que, al interactuar con diversas barreras incluyendo las actitudinales, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás”*

En el Distrito se reconocen **7 categorías o tipos de discapacidad** que son:

- 1) Discapacidad física: En esta discapacidad las personas presentan en forma permanente deficiencias o alteraciones corporales funcionales a nivel músculo esquelético, neurológico, tegumentario de origen congénito o adquirido, pérdida



o ausencia de alguna parte de su cuerpo, o presencia de desórdenes del movimiento corporal.

- 2) Discapacidad auditiva: Se presenta en personas que de forma permanente poseen alteración en las funciones sensoriales de la audición, pueden presentarse en diferentes grados afectando la recepción y producción de la comunicación oral.
- 3) Discapacidad visual: Se encuentran personas que presentan deficiencias permanentes para percibir la luz, forma, tamaño o color de los objetos. Se incluyen en esta categoría las personas ciegas y las personas con baja visión.
- 4) Sordoceguera: Es una discapacidad única que resulta de la combinación de una deficiencia visual y una deficiencia auditiva de forma permanente y en diferentes grados de alteración.
- 5) Discapacidad cognitiva o intelectual: Se presenta en personas que tienen deficiencias o alteraciones en los procesos cognitivos generales, como el razonamiento, la resolución de problemas, la planificación, el pensamiento abstracto, el aprendizaje, se presenta de forma permanente y en diferentes grados.
- 6) Discapacidad psicosocial: Se presenta en las personas como deficiencias o alteraciones en el pensamiento, percepciones, emociones, sentimientos, comportamientos y relaciones sociales, lo cual afecta su funcionalidad y participación plena en sociedad.
- 7) Discapacidad múltiple: Es la combinación de dos o más discapacidades asociadas, de orden físico, sensorial, mental o intelectual.

La **pertenencia o identidad étnica** se relaciona con aquellas poblaciones reconocidas como sujetos de especial protección constitucional en los artículos 7, 8 y 13 de la Constitución Política de Colombia que reconoce la diversidad étnica y cultural de la nación, en Bogotá se encuentran 6 comunidad étnicas que son:

- 1) Indígena
- 2) Afrodescendiente /afrocolombiano
- 3) Gitana(o) /Rom
- 4) Negra(o)
- 5) Palenquera(o)
- 6) Raizal



Este sector poblacional reconoce a las **personas con orientaciones sexuales e identidades de género diversas**, para ello debe reconocerse dentro del enfoque diferencial 4 aspectos como: 1) Concepto de sexo, entendido como categorías creadas culturalmente a partir de las características físicas, hormonales y cromosomáticas que diferencian a hombre y mujer; 2) La identidad de género se refiere a la construcción de una identidad y reconocimiento personal como hombre o como mujer independientemente de su sexo; 3) La libertad de elección de pareja y 4) La expresión de su identidad a través de la imagen o apariencia personal

- 1) Categorías asociadas al sexo
 - a) Mujer
 - b) Hombre
 - c) Intersexual.
- 2) Algunas identidades de género.
 - a) Cisgénero
 - b) Trans
 - c) No binario
 - d) Género fluido
- 3) Algunas orientaciones sexuales
 - a) Homosexual (lesbianas y gays)
 - b) Bisexual
 - c) Heterosexual

Las campesinas y los campesinos, pertenecen a un grupo poblacional con características de interculturalidad y que se involucra de forma productiva a través del trabajo con la tierra y la naturaleza, poseen diferentes formas de organización social que en algunos casos se basa en el trabajo familiar y comunitario no remunerado o en la venta de su fuerza de trabajo.

Finalmente, la aplicación del enfoque diferencial-poblacional también propende por la identificación y caracterización de necesidades de otros grupos sociales como las **personas víctimas del conflicto armado, personas migrantes, personas que realizan actividades sexuales pagas y personas bajo el fenómeno de habitabilidad de calle.**

Enfoque interseccional



Según el Departamento Administrativo de Estadística Nacional -DANE- el enfoque de interseccionalidad es una perspectiva que permite conocer la presencia simultánea de dos o más características diferenciales de las personas (pertenencia étnica, género, discapacidad, etapa del ciclo vital, entre otras) que en un contexto histórico, social y cultural determinado incrementan la carga de desigualdad, produciendo experiencias sustantivamente diferentes entre los sujetos (Corte Constitucional-Sentencia T-141-15).

2. Antecedentes:

Normativa Internacional

- La Declaración Universal de los Derechos Humanos, proclamada el 10 de diciembre de 1948 que establece en su artículo 1º “todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y derechos”, y en el artículo 2º, “Toda persona tiene los derechos y libertades proclamados en esta Declaración, sin distinción alguna de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición”.
- La Declaración de los Derechos de la Mujer y la Ciudadana publicado por Olympia de Gouges, en 1791; quien toma como modelo la Declaración de 1789 , y aplicándolo de manera exhaustiva a las mujeres, escribió un manifiesto en favor de las reivindicaciones de las mujeres, en las que se reclamó el trato igualitario de la mujer con respecto al hombre en todos los aspectos de la vida, públicos y privados: el derecho de voto, de ejercer cargos públicos, de hablar en público sobre asuntos políticos, de igualdad de honores públicos, de derecho a la propiedad privada, de participar en el ejército y en la educación e, incluso, de igual poder en la familia y en la Iglesia.
- La Comisión de la Condición Jurídica y Social de la Mujer que data de 1946. La cual tenía como propósito hacer seguimiento a la situación jurídica de las mujeres y promover sus derechos. La Convención sobre los Derechos Políticos de la Mujer de 1952. Brinda fundamentos para la protección y garantía de los derechos de las mujeres.



- La Primera Conferencia Mundial sobre la Mujer, de 1975. En la cual se generan recomendaciones a los gobiernos para garantizar la plena participación de las mujeres en la vida social, política, económica y cultural. Este contexto conlleva al reconocimiento en instrumentos internacionales La Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW, por su sigla en inglés), de 1975.
- Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia Contra la Mujer, Brasil 1995. Define la violencia contra las mujeres, establece el derecho de las mujeres a vivir libre de violencias y destaca la violencia con una violación de los derechos humanos y de las libertades fundamentales.
- Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer – Beijing 1995. En esta Conferencia se institucionaliza en la agenda política internacional el principio de igualdad entre mujeres y hombres, para esto los Estados presentes se comprometieron a incluir de manera efectiva la perspectiva de género en sus instituciones, procesos de planeación, decisiones y políticas. Esta Conferencia tuvo como resultado la Declaración y Plataforma de Acción de Beijing, en la cual se propusieron como objetivos eliminar los obstáculos a la participación de la mujer en la vida pública y privada.
- Objetivos de Desarrollo Sostenible (ONU, 2015). Establece en el quinto objetivo, el logro de la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas

Normativa Nacional

Desde lo Nacional la Constitución Política de Colombia se plantea en su artículo 13 que:

“Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.”

Bajo este mandato constitucional El Estado, representado en las entidades del Sector Público deberá generar condiciones para que la igualdad sea real o efectiva, adoptando medidas con equidad en favor de grupos de especial protegidos constitucionalmente e históricamente segregados.



Normativa Distrital

En el Distrito el Plan de Desarrollo Distrital “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI” – Acuerdo 761 de 2020, reglamenta en el artículo 65 la Transversalización de los enfoques en los instrumentos de planeación:

Artículo 65. “Las entidades distritales y las Alcaldías Locales deberán incorporar los enfoques: poblacional diferencial y de género en toda su gestión e intervenciones a la ciudadanía, en el marco de sus competencias. Para el caso de los instrumentos de planeación, los enfoques se deberán incorporar atendiendo las metodologías establecidas por la Secretaría Distrital de Planeación. Estos instrumentos deberán considerar las particularidades y necesidades de los grupos poblacionales y sectores sociales que habitan la ciudad, de tal forma que se generen acciones diferenciales que permitan el goce efectivo de sus derechos. Parágrafo. La estrategia de transversalización del enfoque de género y diferencial para las mujeres se implementará bajo el apoyo técnico de la Secretaría Distrital de la Mujer”.

Complementando lo anterior, existe la Resolución 2210 de 2021 “Por medio de la cual se adopta e implementa la metodología para incorporar los enfoques poblacional - diferencial y de género en los instrumentos de planeación del Distrito Capital”, orientando unos lineamientos y criterios que facilitan la incorporación de este enfoque desde un marco integral en los instrumentos y registros administrativos que hacen referencia a la persona, como unidad de medida y análisis.

Adicionalmente, el Distrito Capital y los sectores que la componen, deben implementar las siguientes Políticas Públicas, que cuentan con los enfoques *diferencial - poblacional y de género*:

POLÍTICA PÚBLICA	NORMA DISTRITAL/DOC ADOPCIÓN
Política Pública de Mujeres y Equidad de Género en el Distrito Capital	Decreto 166 de 2010 Acuerdo 584 de 2015



	CONPES D.C. 14/2020
Política Pública para la garantía plena de los Derechos de las Personas LGBTI y sobre Identidades de Género y Orientaciones Sexuales en el D.C.	Acuerdo 371 de 2009 Decreto 062 de 2014 CONPES D.C. 16/2021
Política Pública para los pueblos indígenas de Bogotá D.C	Acuerdo 359 de 2009 Decreto 543 de 2011
Política Pública Distrital para el Reconocimiento de la Diversidad Cultural y la Garantía de los Derechos de los Afrodescendientes.	Acuerdo 175 de 2005 Decreto 151 de 2008 Decreto 403 DE 2008
Política Pública Distrital para el grupo étnico Rom o Gitano en el Distrito Capital	Decreto 582 de 2011
Política Pública de Juventud para Bogotá D.C.	CONPES D.C 08/2019
Política Pública Social para el Envejecimiento y la Vejez en el D.C.	Acuerdo 254 de 2006 Decreto 345 de 2010 CONPES 19/2021
Política Pública de Discapacidad de Bogotá	Decreto 089 de 2023
Política Pública Distrital para el Fenómeno de la Habitabilidad en Calle	Decreto 560 de 2015 CONPES D.C. 20/2021



3. Objetivo general:

Generar un documento diagnóstico que permita consolidar información de la implementación de los enfoques diferencial-poblacional y de género en la gestión de la entidad entre los años 2020 y 2024.

4. Metodología:

Esta investigación diagnóstica se centra en el análisis de fuentes de información secundaria desarrollada y emitida por las diferentes áreas de la Secretaría Distrital de Movilidad, con el propósito de identificar el nivel de implementación de los enfoques de género y diferencial poblacional dentro de la gestión de la Secretaría Distrital de Movilidad durante el 2020-2024.

Para priorizar las fuentes de información secundaria a analizar, se desarrollaron dos reuniones del equipo de referentes de políticas públicas sociales de la Oficina de Gestión Social de la SDM. Como conclusión de estos ejercicios, se definió que el punto de partida para el desarrollo de este diagnóstico era la revisión uno a uno de los 18 proyectos de inversión que tiene la entidad en ejecución para la vigencia de este plan de desarrollo distrital, con el fin de identificar en su planteamiento aquellas metas propuestas que pueden ser sensibles a una medición diferencial desde estos enfoques. Seguido a ello, la profesional encargada de la elaboración de este documento diagnóstico, identificó la importancia de ampliar un poco más este análisis, involucrando de esta manera el seguimiento que se ha hecho a los proyectos de inversión resaltados dentro del trazador presupuestal de género del Distrito. Finalmente, se sumó a este ejercicio la revisión de cada una de las políticas públicas del sector generadas desde la entidad durante este cuatrienio.

4.1. Enfoque y diseño.



El enfoque definido para esta investigación es de corte cualitativo guardando relación con el planteamiento del objetivo general de este documento. Como se mencionó anteriormente, este diagnóstico busca recabar y consolidar información de la implementación de los enfoques diferencial-poblacional y de género en la gestión de la entidad entre los años 2020 y 2024. Para ello, se planteó un proceso a través de la definición de fases, que permitiera un desarrollo lógico, efectivo y consistente de esta investigación, en la siguiente tabla se detalla cada una de las fases propuesta y su descripción.

4.1.1 Fases del desarrollo.

Tabla 1. Fases del diagnostico

FASE	DESCRIPCIÓN
Fase preparatoria	<ul style="list-style-type: none"> → Definición del objetivo del diagnóstico. → Construcción del marco teórico. → Definición de los parámetros cualitativos asociadas a los objetivos de la presente investigación. → Identificación de fuentes de información secundaria. → Revisión de canales para la solicitud de la información de interés.
Fase de levantamiento de información	<ul style="list-style-type: none"> → Revisión preliminar de Proyectos de Inversión que tuviesen metas con posibilidad de ser sensibles a la medición a través de los enfoques. → Emisión y recepción de la información de las áreas mediante memorandos internos. → Sistematización de la información cualitativa. → Análisis diferencial a través de la caracterización definida a través de los enfoques diferencial-poblacional y de género.

	<ul style="list-style-type: none"> → Solicitud y análisis de la información reportada a través del trazador presupuestal TPIEG. → Revisión de enfoques de las políticas públicas del sector durante el cuatrienio.
Fase de elaboración de resultados y conclusiones	<ul style="list-style-type: none"> → Elaboración y redacción del informe final con los principales hallazgos investigativos y las recomendaciones.

Como se aprecia en la tabla anterior, el proceso de investigación contó con 3 fases de desarrollo; la primera fase responde al momento inicial, en la cual se realizó el proceso de definición y delimitación del tema a investigar, así como la revisión bibliográfica que fuera pertinente para la elaboración del marco teórico conceptual y referencial. La fase de levantamiento de información, requirió identificar preliminarmente fuentes de información secundaria y la revisión de documentos producto de la gestión de la entidad durante este cuatrienio. Posteriormente, la fase de análisis de datos permitió la organización y sistematización de la información recolectada para iniciar la elaboración del presente documento.

5. Resultados:

5.1. Proyectos de Inversión.

En este apartado se dio inicio a la revisión preliminar de cada uno de los proyectos de inversión de este cuatrienio, en total se revisaron 18 proyectos a través de la definición de un documento tipo rejilla que direccionan los criterios a analizar en cada uno de los proyectos de inversión, esta actividad fue realizada por profesionales de la Oficina de Gestión Social y se anexa a este informe. (anexo 1. [Revisión preliminar de proyectos de inversión para Dx de enfoques.pdf](#))

Una vez concluida la actividad anterior, se procedió a solicitar información a las áreas para conocer aquellas metas de los proyectos de inversión que muestran



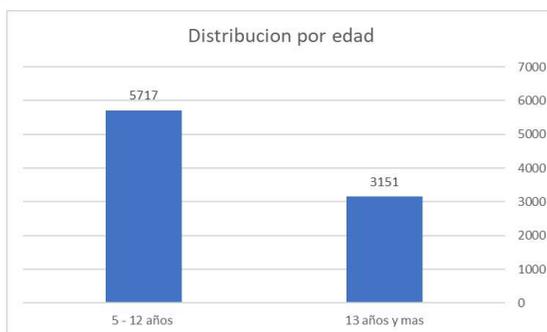
información desagregada sensible a los enfoques diferencial-poblacional y de género. A continuación, se plasma la información reportada por cada área participante.

5.1.1. Proyecto de Inversión 7576 “Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá.”

Con la implementación de los proyectos *Al Colegio en Bici, Bici Parceros, Ciempiés Caminos Seguros, Guardacaminos y Ruta Pila*, se busca promover la seguridad vial y mejorar la experiencia de viaje en los desplazamientos hacia y desde el colegio, se ha logrado beneficiar a **117.383** estudiantes. A continuación, se desagregan los resultados para cada proyecto:

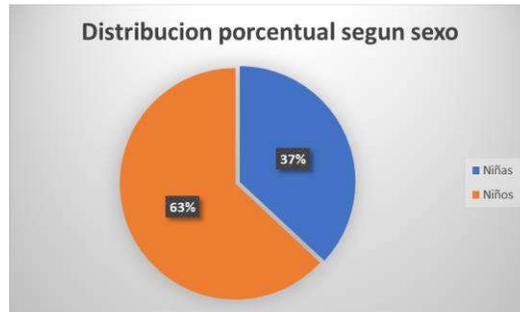
- **Al Colegio en Bici y Bici Parceros:** se ha logrado la activación de 124 rutas de confianza y 20 polígonos seguros, logrando beneficiar a **8.868** estudiantes (Rutas 4.485, polígonos 3.436 y centros de interés 947), distribuidos en las 15 localidades

De los 8.868 estudiantes beneficiados 5.717 se encuentran entre los 5 y los 12 años de edad, y 3.151 de 13 en adelante.



Adicionalmente 3.275 son niñas y 5.593 son niños. Por último, según pertenencia étnica a la fecha se han beneficiado 87 estudiantes pertenecientes a la comunidad afro y 47 a la comunidad indígena (Achagua 1, Arhuaco 1, Awa 1, Baniva 1, Betoye 1, Chimilas 1, Cocama 1, Cuna 1, Kankuamo 1, Kichwa 1, Muisca 15, Paez 5, Pastos 1, Pijao 5, Wayuu 6, Wiwa 1 y Zenú 4).





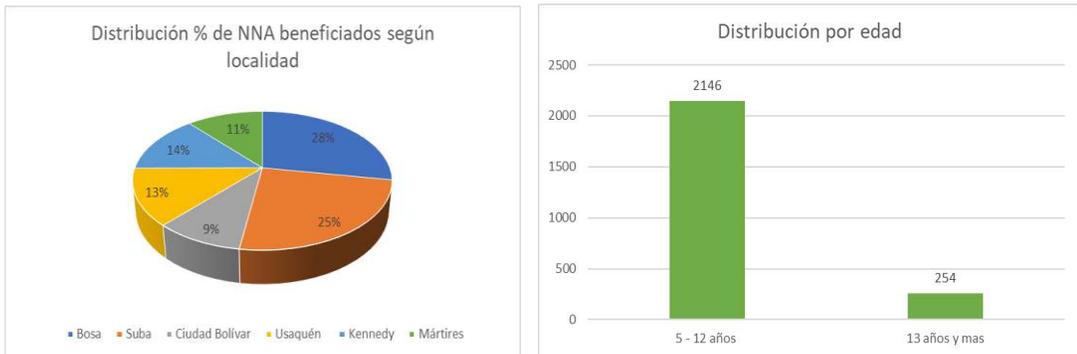
En este proyecto se identifica que el 63% de la participación la tienen los niños, mientras que el 37% del total lo representan las niñas. No se reportan niños, niñas o adolescentes con alguna discapacidad y 134 estudiantes que se reconocen como pertenecientes a alguna comunidad étnica.

- **Ciempies Caminos Seguros:** se logró beneficiar **2.400** estudiantes a través de la operación de 42 caminos seguros en las 6 localidades donde se opera: Suba, Bosa, Ciudad Bolívar, Usaquén, Mártires y Kennedy.

De los 2.400 estudiantes beneficiados, 2146 se encuentran entre los 5 y los 12 años de edad y 254 de 13 en adelante. Adicionalmente 1176 son niños y 1224 son niñas y se encuentran distribuidos de la siguiente manera en las localidades: Bosa 677, Suba 590, Ciudad Bolívar 224, Usaquén 317, Kennedy 330 y Mártires 272.

A continuación, se presenta una gráfica que representa la distribución porcentual de la participación de niños, niñas y adolescentes en este proyecto en cada una de las localidades, se identifica que el 28% son estudiantes pertenecientes a la localidad de Bosa, seguido de un 25% de la localidad de suba, mientras que el 9% de la participación total pertenecen a la localidad de Ciudad Bolívar.





Por otro lado, la distribución por edad si es mayor entre los y las estudiantes de 5 a 12 años y frente a la participación según sexo se identifica una distribución casi equitativa entre niños y niñas.



Respecto a las comunidades se cuenta con la participación de 9 de comunidad negra/afro y 24 de comunidades indígenas, entre los Muisca, Quechua, Tikuna y Wayuu y, por otro lado, 14 estudiantes con alguna discapacidad.

- **Guardacaminos** se han beneficiado **21.607** niñas, niños y adolescentes de 28 colegios en Bogotá. Con el proyecto Ruta pila han beneficiado 84.508 estudiantes a través de los controles que se han llevado a cabo en las instituciones educativas y los principales corredores viales de la ciudad con el Proyecto Ruta Pila.

5.1.2. Proyecto de Inversión 7587 “Implementación de señalización para mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad y accesibilidad en Bogotá”

De acuerdo a lo informado por la subdirección de señalización mediante Orfeo 202331100269393, la meta No. 6 del PDD es desarrollar 14 proyectos de urbanismo táctico, con el fin de recuperar y reconvertir el espacio público para priorizar la movilidad y seguridad vial peatonal. Ahora bien, es importante mencionar que en el entendido que las acciones adelantadas en materia de señalización no están orientadas a ningún grupo poblacional específico; sino que por el contrario benefician a toda la población que en algún momento transita por la zona de la ciudad en donde se adelantó dicha ejecución la población beneficiada es la totalidad que habita en la ciudad. Por lo anterior, esta Subdirección no realiza análisis de tipo poblacional, grupo etario, género, condición de discapacidad o territorial, adicionalmente dentro de las funciones de esta subdirección tampoco se encuentra realizar análisis frente a estos temas.

Los diseños que implementa la Subdirección de Señalización se ajustan e implementan, teniendo en cuenta conceptos técnicos de viabilidad que son establecidos por la Entidad en relación a la configuración geométrica de los tramos viales, la seguridad vial para conductores, ciclistas y peatones, mitigación de riesgos de accidentes, existencia de dotacionales de salud, educación, recreación, cultura, seguridad, presencia de rutas de transporte público, continuidad de flujos vehiculares, entre otros factores, los cuales tienen como directriz el Manual de Señalización Vial (Resolución 1885 de 2015).

5.1.3. Proyecto de Inversión 7653 “Implementación de políticas integrales y transparentes al servicio de la ciudadanía”

Desde la Dirección de Atención a la Ciudadanía informan mediante memorando 202341000267663 que los resultados desagregados por población, grupo etario, género, discapacidad y territorialidad de la ciudadanía se encuentran incluidos en el Documento de Caracterización de partes interesadas de la Secretaría Distrital de Movilidad versión 10.0 publicado en el mes de junio 2023 en la página web:



https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/21-06-2023/caracterizacion-de-partes-interesadas-sdm-v-10_062023.pdf

Este documento incluye la caracterización de los trámites y servicios cuyo acceso para la ciudadanía se realiza en los Centros de Servicios de Movilidad, Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales y los trámites virtuales de la Secretaría Distrital de Movilidad. Cabe mencionar que, la Ventanilla Única de Servicios inició la aplicación de la encuesta de satisfacción durante esta vigencia en paralelo con el inicio de la operación plena del Contrato de Concesión 2021-2519, por lo que se adjunta los resultados entregados por la concesión. Así mismo, se informa las siguientes acciones afirmativas o buenas prácticas hacia las poblaciones realizadas durante esta vigencia:

Meta 1. Realizar el 100% de las actividades para mejorar la prestación de los servicios prestados por la Entidad a los ciudadanos y partes interesadas.

1. Personas con discapacidad: Se continuó con la implementación del módulo de excepción de pico y placa para personas con discapacidad, el cual brinda asistencia y orientación para la solicitud de registro en la base de exceptuados del vehículo para este tipo de población.
2. Grupos etarios: Virtualización parcial del trámite de Inscripción de Prenda, Levantamiento de Prenda, Traspaso de propiedad de carro y Duplicado de la Licencia de tránsito: Agenda integrada para que las empresas no ocupen las agendas de la ciudadanía, esto con el fin de que ellos tengan mejor acceso y facilidad en el agendamiento de los trámites.

Meta 2: Realizar el 100% de las acciones para mejorar la prestación de los servicios prestados por la Entidad a los ciudadanos y partes interesadas.

1. Personas con discapacidad, grupos étnicos y sector social LGBTI:

Durante la vigencia 2023 se realizaron actividades de socialización y cualificación dirigido a los colaboradores en los siguientes temas.

- Accesibilidad – Enfoque diferencial



- Cultura incluyente y accesible
 - Sensibilización espacialidad accesible e incluyente puntos de servicio a la ciudadanía.
 - Comunicaciones incluyentes
 - Comunicación asertiva, lenguaje claro e incluyente.
2. Grupos etarios:

Durante la vigencia 2023 se continuó con la implementación de las herramientas de autogestión (Virtual y telefónico) que le permite a la ciudadanía el acceso a los trámites y servicios, realizar agendamiento y recibir información sin desplazarse al canal presencial.

5.1.4 Proyecto de Inversión 7578 “Fortalecimiento de la gestión y control de la movilidad en Bogotá”

Desde la Subdirección de Gestión en Vía mediante memorando 202330000268573 informan que en cumplimiento de las funciones otorgadas mediante el Decreto 672 de 2018 - “Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones” y modificado por el Decreto 392 de 2021, realiza Auditorías o Inspecciones de seguridad Vial a vías que se encuentran en etapa de operación, así mismo esta actividad hace parte de las metas de la SDM.

Para la realización de Auditorías o Inspecciones de Seguridad Vial, la Subdirección de Gestión en Vía acoge la Guía de Auditorías (Resolución 122 de 2019), da cumplimiento a las acciones del Plan Distrital de Seguridad Vial -PDSV adoptado para la ciudad mediante el Decreto 813 de 2017 y aplica el Lineamientos Técnico en Materia de Seguridad Vial, emitidos por la Oficina de Seguridad Vial.

De acuerdo a los lineamientos y a la Guía de Auditorías antes mencionada *“Las Auditorías de Seguridad Vial –ASV- tienen como propósito determinar y reportar condiciones potenciales de riesgo a la seguridad vial para todos los tipos de usuario, además de identificar y recomendar las oportunidades de implementar acciones de mejora a la seguridad vial. Tienen una base preventiva que busca eliminar o mitigar las amenazas que puedan materializarse en riesgos que atenten contra la integridad física*



de los usuarios viales. Sin embargo, son muy utilizadas para identificar problemas de seguridad vial en sitios en los que históricamente se han presentado siniestros viales con víctimas”

El enfoque con el cual se realizan las Auditorías o Inspecciones de acuerdo a los lineamientos está orientado hacia el análisis y evaluación de los factores de riesgo ocasionados por la infraestructura, características geométricas y de entorno, por los elementos del tránsito y transporte y los usuarios viales, con el fin de recomendar acciones y medidas para eliminar o mitigar potenciales siniestros viales y su gravedad. Además, en el marco del análisis de cada Auditoría o Inspección siguiendo el procedimiento “Elaboración de Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial Urbanas” de la Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte se realiza revisión de antecedentes respecto a características del entorno, la infraestructura, el tránsito y transporte y la siniestralidad para tener la información clave y dar inicio a la revisión de los sectores críticos.

Adicionalmente, la priorización de puntos críticos obedece a la aplicación del Lineamiento Técnico en Seguridad Vial “Proceso de Evaluación e Intervención en Seguridad Vial”, en el cual se da claridad sobre el proceso lógico para la determinación de zonas prioritarias de intervención en seguridad vial, el cual contempla una determinación de zonas críticas mediante un análisis geoespacial de la información, a través de mapas de calor que permiten focalizar zonas con problemáticas, usando como base los datos de siniestralidad y víctimas resultantes de dichos eventos viales. Con el fin de llevar a cabo un análisis que tenga en cuenta estas tres variables (choques simples, víctimas lesionadas y víctimas fatales) y la priorización de puntos de intervención se basa en el análisis de variables como:

- Siniestralidad
- Presencia de peatones
- Presencia de ciclistas
- Velocidades
- Valoración del proyectista

De acuerdo a lo mencionado anteriormente sobre el objetivo, enfoque y priorización de puntos, de acuerdo a los documentos técnicos de soporte para la realización de Auditorías o Inspecciones de Seguridad Vial, nos permitimos informar



que estas no se realizan en atención a resultados desagregados por población, grupo etario, género, condición de discapacidad, territorial, tampoco se cuenta con acciones afirmativas o buenas prácticas hacia estas poblaciones, en el entendido que las acciones adelantadas no están orientadas a ningún grupo poblacional específico; sino que por el contrario benefician a toda la población que en algún momento circula por la zona de la ciudad en donde se adelantó dicha ejecución, priorizando los puntos críticos en materia de siniestralidad y revisando la situación de riesgo en el tránsito de todos los actores viales, dando prioridad a los más vulnerables como son peatones y ciclistas.

5.1.5 Proyecto de Inversión 7573 Apoyo a las acciones de regulación y control de tránsito y transporte

Desde la Subdirección de control de tránsito y transporte mediante memorando 202332300263223 informan que dando cumplimiento a lo señalado en el Decreto Distrital 672 de 2018 por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones, donde, en su artículo 26 se determina para la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte, entre otras las funciones de: “1). Ejecutar las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con el control de tránsito y el transporte 2). Coordinar y ejercer el control de tránsito y transporte de los diferentes actores viales 3). Coordinar, hacer seguimiento y disponer de los recursos necesarios para los operativos de control; (...)” es pertinente mencionar que, de acuerdo con las competencias anteriormente comentadas, esta entidad tiene como objetivo verificar las condiciones de seguridad y cumplimiento de las disposiciones legales en materia de tránsito y transporte por parte de los diferentes actores viales a través de operativos de control desarrollados con la Policía Metropolitana de Tránsito de Bogotá y el Cuerpo de Agentes Civiles de Control de Tránsito y Transporte en la ciudad de Bogotá.

De acuerdo a lo anterior, de conformidad con la Guía de Buenas Prácticas de Gestión y Control de Tránsito y Transporte, en la cual se detalla la estrategia para priorizar, planificar, programar y hacer seguimiento a los operativos de control en la Ciudad, la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte determina los sectores a



intervenir a través de un proceso de análisis de información que parte de la geo referenciación de zonas o puntos en los que se han evidenciado problemáticas, para una posterior evaluación de criterios técnicos que permiten identificar por proximidad de puntos las áreas críticas por localidad, y de esta forma establecer un nivel de prioridad para la programación de intervenciones, aunado a esto el grupo operativo de la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte evalúa periódicamente la información, realiza el seguimiento y de esta forma conoce la evolución de las zonas intervenidas en un periodo de tiempo para establecer mitigación, eliminación y/o traslado de la problemática.

Por otra parte, la ubicación, instalación y ejecución de las diversas actividades de control implementadas por la Secretaria Distrital de Movilidad están sujetas a las diversas solicitudes realizadas por la comunidad e identificación de diversos patrones de conducta que incentivan el desacato a las normas de tránsito y transporte por parte de la ciudadanía; es así como se clasifican por enfoque, siendo este componente el que indica que tipo de actividad de control es requerida.

Ahora bien, la Secretaría Distrital de Movilidad en coordinación con la Policía Metropolitana de Tránsito SETRA-MEBOG y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte CACTT ha realizado diferentes controles de manera periódica en cada una de las localidades de Bogotá, conforme a lo establecido en la Ley 769 del 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre).

A continuación, se presentan los resultados de los operativos de control realizados durante el año 2023:



CONSOLIDADO IMPOSICIÓN ÓRDENES DE COMPARENDO BOGOTÁ 2023	
CÓDIGO Y DETALLE INFRACCIÓN	NÚMERO DE INFRACCIONES
C14 Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.	57143
C02 Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.	53302
C24 Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente Código.	32916
H03 El conductor pasajero o peatón, que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumplan las normas y señales de tránsito que le sean aplicadas o no obedezca las indicaciones que les den las autoridades	20556
C29 Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.	10634
Otras infracciones	305585
Total general	480136

Fuente: Base de datos Dispositivos de apoyo en vía 2023. Periodo: 01 de enero de 2023 al 30 de septiembre de 2023

CONSOLIDADO IMPOSICIÓN ÓRDENES DE COMPARENDO POR TIPO DE VEHÍCULO BOGOTÁ AÑO 2023	
TIPO DE VEHICULO	NÚMERO DE INFRACCIONES
Motocicleta	176042
Automóvil	128624
Camioneta	59663
Camión	12115
Campero	11407
Otros vehículos	92285
Total general	480136

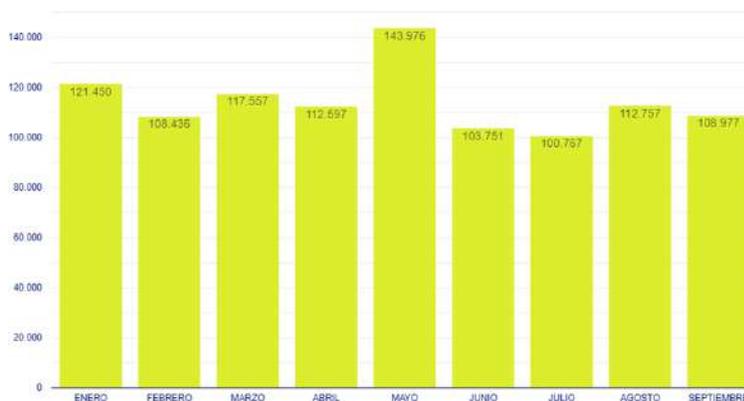
Base de datos: Dispositivos de apoyo en vía 2023.

□



CONSOLIDADO IMPOSICIÓN ÓRDENES POR LOCALIDAD AÑO 2023	
LOCALIDAD	NÚMERO DE INFRACIONES
Suba	146800
Kennedy	140175
Chapinero	110987
Engativá	103919
Usaquén	82315
Barrios Unidos	75396
Fontibón	62749
Bosa	51536
Otras localidades	256391
Total general	1030268
Base de datos: Dispositivos de apoyo en vía 2023.	

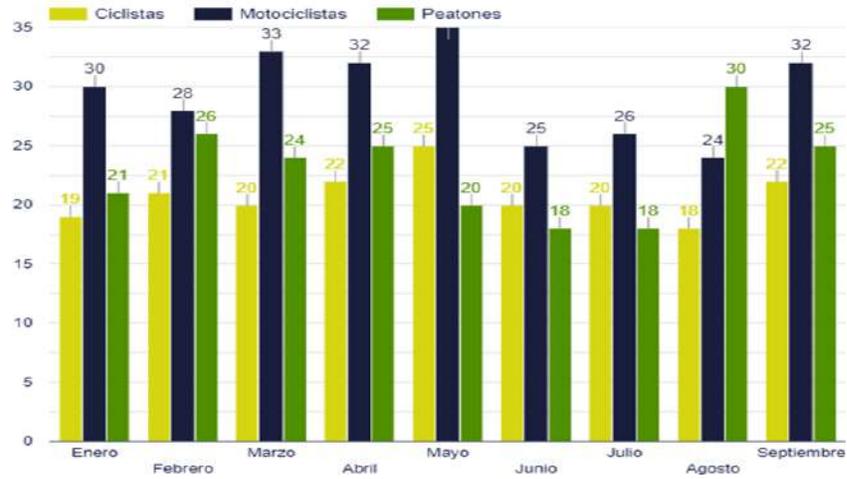
El gráfico a continuación indica el volumen de órdenes de comparendo impuestas en la ciudad para los meses transcurridos del 2023:



Fuente: Base de datos QLIK, CPIT, SIMUR

En cuanto a controles preventivos, la Entidad se enfoca en acciones de prevención a través de campañas de prevención y sensibilización realizadas a nivel distrital y cuyos resultados se presentan en los siguientes gráficos:

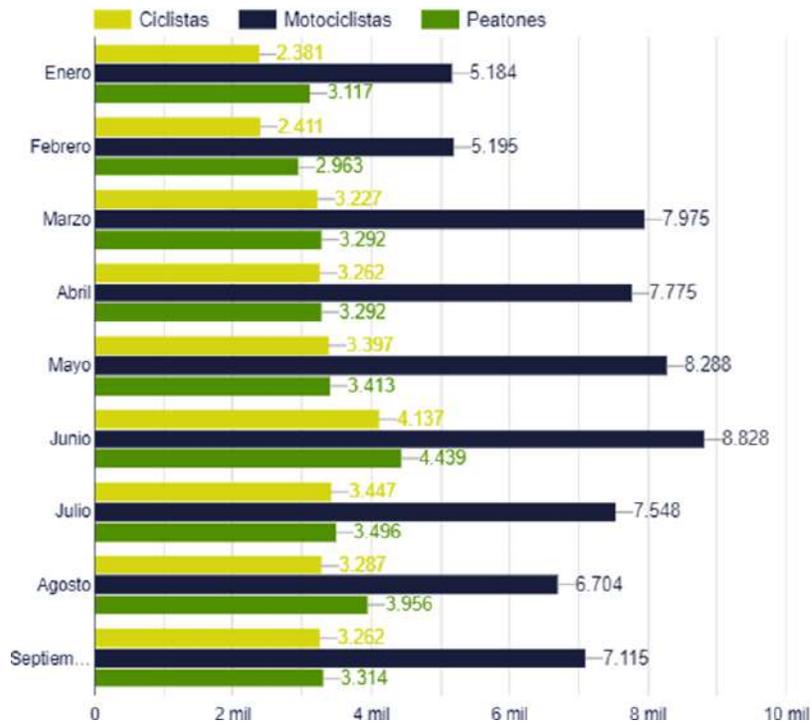
Campañas de Prevención por actor vial



Fuente: Base de datos QLIK, CPIT, SIMUR



Actores viales sensibilizados



Fuente: Base de datos QLIK, CPIT, SIMUR

Así las cosas, en relación a la ubicación, instalación o ejecución de cada actividad de control, es pertinente resaltar que estas se seguirán realizando en toda la malla vial de la ciudad conforme a la atención de las diversas problemáticas que se requieran intervenir; por tanto, los lugares o ubicaciones priorizadas varían por meses, días y hora.

Por lo demás, La Secretaría Distrital de Movilidad, mediante la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte queda atenta y dispuesta a atender cualquier inquietud y solicitud que permita mejorar las condiciones de movilidad en la ciudad.

5.1.6 Proyecto de Inversión 7589 Desarrollo de la gestión jurídica en la Secretaría Distrital de Movilidad en Bogotá

Metas proyecto de inversión 7589:

- Atender oportunamente el 100% de las solicitudes radicadas en la Subsecretaría de Gestión Jurídica.
- Gestionar oportunamente el 100% de las actuaciones relacionadas con la representación judicial de la entidad debidamente notificadas.
- Gestionar oportunamente el 100% de las solicitudes de consultas, conceptos y actos administrativos que sean puestos a consideración de la Dirección.
- Gestionar el 100% de las solicitudes radicadas en la Dirección Contratación. Realizar el 100% de la gestión de cobro de las obligaciones que sean cobrables, en los términos previstos por el Manual de Cobro Coactivo de la SDM.

Una vez efectuada la revisión, se observa que las metas no van enfocadas directamente a la contribución de la implementación de enfoques diferenciales. Al ser el proceso de Gestión Jurídica un proceso de apoyo, sus funciones no dan lugar a la desagregación por población, grupo etario, género, condición de discapacidad y territorial, toda vez que las actividades desarrolladas se orientan a requerimientos tanto internos como externos (ciudadanía, entes de control entre otros) en los cuales no se requiere una clasificación por enfoque diferencial.

5.1.7 Proyecto de Inversión 7574 Fortalecimiento de la gestión documental de la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá

Meta No. 1 “Actualizar e implementar 8 instrumentos archivísticos existentes en la SDM”

Para la meta No. 1 la Subdirección Administrativa para la vigencia 2023 contó con los contratistas de apoyo técnico y profesional para el cumplimiento de las metas definidas en los planes, programas y proyectos, por lo cual se realizó la contratación de 18 personas, como se describe en las tablas 1, 2, 3 y 4, como se presenta a continuación



Tabla 1. Género de la población

Relación de contratistas Poblaciones enfoques diferenciales	
Género	
Hombre	6
Mujer	12
Hombre Trans	0
Mujer Trans	0
Total	18

Fuente: Subdirección Administrativa

Tabla 2. Orientación sexual de la población

Orientación Sexual	Cantidad
Heterosexual	18
Homosexual	0

Fuente: Subdirección Administrativa

Tabla 3. Grupo etario de la población

Grupo Etario	Rangos	Cantidad
Juventud	18 a 26 años	2
Adultez	27 a 59 años	16
Vejez	60 en adelante	0

Fuente: Subdirección Administrativa

Tabla 4. Población en condición de discapacidad

Condición de discapacidad	Cantidad
Discapacidad Física	1

Fuente: Subdirección Administrativa

Meta No. 2 “Implementar el 100% del sistema de información de gestión documental”

Para esta meta no es aplicable la información teniendo en cuenta que solo se realizó la contratación del proceso para la adquisición de capacidad de almacenamiento en la nube para el sistema de gestión documental ORFEO en la vigencia 2021.



Meta No. 3 “Atender el 100% de los requerimientos de soporte técnico de los usuarios del software de gestión documental de la Secretaría Distrital de Movilidad”

Para la meta No. 3 la Subdirección Administrativa para la vigencia 2023 contó con los contratistas de apoyo técnico para el cumplimiento de las actividades de soporte en el sistema de gestión ORFEO, por lo cual se realizó la contratación de dos (2) personas, como se describe en las tablas 5, 6 y 7, como se presenta a continuación:

Tabla 5. Género de la población

Relación de contratistas Poblaciones enfoques diferenciales	
Género	
Hombre	1
Mujer	1
Hombre Trans	0
Mujer Trans	0
Total	2

Fuente: Subdirección Administrativa

Tabla 6. Orientación sexual de la población

Orientación Sexual	Cantidad
Heterosexual	2
Homosexual	0

Fuente: Subdirección Administrativa

Tabla 7. Grupo etario de la población

Grupo Etario	Rangos	Cantidad
Juventud	18 a 26 años	0
Adulthood	27 a 59 años	2
Vejez	60 en adelante	0

Fuente: Subdirección Administrativa

Meta No. 4 “Tercerizar la custodia del archivo documental correspondiente al fondo acumulado de la SDM”

Para la meta No. 4 la Subdirección Administrativa cuenta con el contrato 2022-1851



correspondiente al servicio de gestión documental, donde se adelantan las actividades de organización, intervención, digitalización y custodia de la documentación de la SDM. A la fecha, el contratista manifiesta que se encuentra en proceso de levantamiento de la información correspondiente, una vez se cuente con el consolidado de esta información se remitirá alcance al presente.

Meta No. 5 “Organizar y digitalizar el 100% de los archivos documentales la SDM de acuerdo a las TRD y TVD.”

Para la meta No. 5 la Subdirección Administrativa para la vigencia 2023 contó con el contrato 2021-1040 correspondiente al servicio de correspondencia con el contratista Servicios Postales Nacionales 472, para el cumplimiento de las actividades de radicación, distribución, alistamiento y gestión de envío de las comunicaciones externas recibidas e internas enviadas por la entidad, por lo cual se realizó la contratación de ciento catorce (114) personas, como se describe en las tablas 8, 9 y 10, como se presenta a continuación:

Tabla 8. Género de la población

Relación de contrato 2021- 1040 Poblaciones enfoques diferenciales	
Género	
Hombre	69
Mujer	44
Hombre Trans	0
Mujer Trans	1
Total	114

Fuente: Subdirección Administrativa

Tabla 9. Orientación sexual de la población

Orientación Sexual	Cantidad
Heterosexual	113
Homosexual	1

Fuente: Subdirección Administrativa

Tabla 10. Grupo etario de la población

Grupo Etario	Rangos	Cantidad
Juventud	18 a 26 años	7
Adulthood	27 a 59 años	109
Vejez	60 en adelante	1



5.1.8 Proyecto de Inversión 7593 Investigación por infracción a las normas de tránsito y transporte público en Bogotá

De acuerdo al requerimiento realizado mediante memorando de la referencia en el cual se solicitó a este despacho “la información, frente a la implementación de los proyectos de inversión en los que haya tenido relación su dependencia”, lo anterior, frente al proyecto de inversión 7593 en el cual se indica: “Solicitar resultados desagregados por población, grupo etario, género, condición de discapacidad, territorial, el análisis que ha hecho la oficina frente a estos resultados, adicionalmente presentar las acciones afirmativas o buenas prácticas hacia estas poblaciones, frente a la siguiente meta: 1. Fallar el 70% de las investigaciones administrativas y de los procesos contravencionales con vencimiento en la vigencia.” Me permito informar que desde la DIATT no se realiza la medición para identificar el enfoque diferencial dentro de los procesos contravencionales de primera y segunda instancia ni dentro de los procesos de investigaciones por infracciones al transporte público.

5.1.9 Proyecto de Inversión 7596 Desarrollo de lineamientos estratégicos e insumos con enfoques diferenciales para mejorar la movilidad en Bogotá

La Dirección de Inteligencia para la Movilidad (DIM) envía en el anexo adjunto los estudios realizados en el marco del Proyecto de inversión 7596. Específicamente, se recopilieron por año (2020, 2021, 2022 y 2023) los análisis y resultados con enfoque diferencial de los estudios desarrollados. Anexo:

https://drive.google.com/file/d/1CH4KZgwWc888Yi3YpWG9wztY7u16sr_f/view?usp=sharing

5.1.10 Proyecto de Inversión 7595 Implementación de estrategias de participación ciudadana, para una movilidad segura, incluyente, sostenible y accesible para Bogotá.

Desde la Oficina de Gestión social, el objetivo del Eje 5 es Incorporar los enfoques diferenciales, poblacionales, territoriales y de género en los procesos participativos, así como en los planes, programas y proyectos de la Secretaría Distrital de Movilidad, desde una perspectiva incluyente e intersectorial. Por tal razón desde la oficina se incorporan en sus diferentes ejes los Enfoques antes mencionados, a continuación, se comparte el link del informe de gestión de la OGS vigencia 2020-2024: https://docs.google.com/document/d/1flk18naa6i_y7lmsu9F_5hyKgnx-s4Yr/edit?usp=sharing&oid=112725058911629950979&rtpof=true&sd=true

5.2. Trazador presupuestal TPIEG.

Durante este cuatrienio Plan De Desarrollo Distrital 2020-2024: Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI, desde la Secretaría Distrital de la Mujer, Secretaria de Planeación, Secretaria de Hacienda y la Organización de las Naciones Unidas se creó el primer Trazador para la Igualdad y Equidad de Género TPIEG de Bogotá.



Este trazador es un instrumento que busca contribuir al cierre de brechas de género entre hombres y mujeres en los programas y proyectos de Bogotá. En el caso de la Secretaría Distrital de Movilidad, la entidad reporta a través de este instrumento 11 proyectos, con 11 metas cada una de las cuales refieren tener un impacto indirecto y no poseen recursos exclusivos para el objetivo de cierre de brechas de género, a continuación, se presenta una tabla con cada una de los proyectos y metas que la entidad reporta a través del trazador presupuestal.



Proyecto	Nombre proyecto	Meta proyecto
7596	Desarrollo de Lineamientos estratégicos e insumos con enfoques diferenciales para mejorar la movilidad en Bogotá	1. Desarrollar el % de las acciones que permitan implementar una política tarifaria más incluyente y sostenible
7596	Desarrollo de Lineamientos estratégicos e insumos con enfoques diferenciales para mejorar la movilidad en Bogotá	3. Desarrollar el % de los estudios técnicos, estadísticos, sociales y financieros, que permitan modelar, monitorear y evaluar diferentes alternativas de solución de necesidades de movilidad
7583	Implementación del sistema de transportes de bajas y cero emisiones para Bogotá	1. Realizar el % de las acciones de la Política Pública de la Bicicleta
7576	Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá	1. Realizar viajes de acompañamiento a niñas, niños y adolescentes de los colegios distritales con el proyecto Al Colegio en Bici durante el cuatrienio.
7576	Consolidación del programa niñas y niños primero para mejorar las experiencias de viaje de la población estudiantil en Bogotá	2. Realizar viajes de acompañamiento a niñas, niños y adolescentes de los colegios distritales con el proyecto Ciempiés para el cuatrienio.
7581	Fortalecimiento de la comunicación y la cultura para la movilidad como elementos constructivos y pedagógicos del nuevo contrato social en Bogotá	2. Implementar el % de las estrategias de cultura ciudadana definidas para el sistema de movilidad con enfoque diferencial, de género y territorial.
7581	Fortalecimiento de la comunicación y la cultura para la movilidad como elementos constructivos y pedagógicos del	3. Implementar y evaluar el % de las campañas de cultura para la movilidad diseñadas.



	nuevo contrato social en Bogotá	
7581	Fortalecimiento de la comunicación y la cultura para la movilidad como elementos constructivos y pedagógicos del nuevo contrato social en Bogotá	4. Ejecutar y evaluar el % de las estrategias de pedagogía y educación vial diseñadas
7588	Fortalecimiento de una movilidad sostenible y accesible para Bogotá y su Región	1. Formular e implementar el % de las acciones de seguimiento de la experiencia de viaje del usuario y prestador del servicio de transporte público individual
7907	Consolidación del Centro de Orientación a Víctimas de Siniestros Viales de Bogotá	1. Consolidar servicio integral a víctimas directas e indirectas de siniestros viales a partir de los componentes sociales, jurídicos y psicológicos.
7595	Implementación de estrategias de participación ciudadana para una movilidad segura, incluyente, sostenible y accesible en Bogotá	2. Implementar estrategia de formación ciudadana

Elaboración propia, SDM-OGS 2023.

5.3. Políticas Públicas del Sector.

Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones

Esta política fue adoptada a través del Documento CONPES D.C 30 “Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones 2023-2040”. Su objetivo se enmarca en consolidar la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones en los modos carreteros, como una alternativa sostenible, accesible, competitiva y atractiva en Bogotá y la Región Metropolitana.

4

Política pública de la bicicleta

Documento CONPES D.C 15 “POLÍTICA PÚBLICA DE LA BICICLETA 2021-2039” Publicado en el Registro Distrital No. 7085 de fecha 23 de marzo de 2021. El

objetivo de la política es mejorar las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales de la ciudad para el uso y disfrute de la bicicleta.

A continuación, se resaltan aquellos objetivos específicos de la política que enmarcan un resultado y producto asociado a la implementación de los enfoques de género y diferencial poblacional, se condensa la información reportada en el quinto informe de avance de la política entregado por la SDM al concejo de Bogotá.

- **“Más seguridad personal”** - Optimizar las condiciones de seguridad personal para la ciudadanía que usa la bicicleta en Bogotá. Resultado 1.1. Reducción del número de hurtos de bicicletas 1.1.3. Producto, estrategia para la intervención y apropiación del espacio público para las mujeres ciclistas en el marco del derecho a una vida libre de violencias.

Durante el primer semestre del 2023, se desarrollaron las siguientes acciones para la apropiación de espacios públicos para las mujeres:

1. Jornada de resignificación del espacio público con enfoque de género en la alameda el porvenir en la manzana del cuidado y barrio vital el porvenir
2. Jornada taller de mecánica básica por parte de iniciativa social Métele Pedal.
3. Jornada informativa sobre servicios y herramientas desde la SDMujer.
4. Circuito denominado Familias que cuenta por la Fundación Mamacitas en bici y la participación activa del Consejo local de Bosa.

Adicionalmente, con el equipo de guías en bicicleta del componente Niños y Niñas, Al Colegio en Bici y Bici Parceros, se realizaron talleres de prevención de violencias y delitos en el espacio público para ciclistas, estas jornadas se priorizaron en las localidades del occidente de la ciudad, teniendo en cuenta que en estas se presenta un alto porcentaje de hurto de bicicletas. Durante estas jornadas se dieron recomendaciones para la prevención del hurto de bicicletas en dos de sus modalidades: atraco y oportunidad, de esta forma se habló de la importancia de reconocer y conocer el entorno por donde se realiza el desplazamiento, así como conocer el elemento, en este caso la bicicleta, teoría de la selección de víctimas y la importancia de establecer distancia; se desarrollaron ejercicios prácticos con la bicicleta de acuerdo a lo visto en el taller. Con estas acciones y las jornadas de prevención en calle se buscó concientizar a los y las ciclistas en el auto cuidado y el uso de elementos de seguridad para evitar así el hurto de bicicletas.

- **“Más y mejores viajes en bicicleta”** - Mejorar la experiencia de viaje de los ciclistas en Bogotá. Resultado 3.3. Aumentar el % de viajes de bicicleta realizados por mujeres. Productos, 3.3.1. Enfoques de género, derechos de las mujeres y diferencial, incluidos en el proceso e instrumentos de planeación, evaluación y diseño de ciclo infraestructura. Durante el primer semestre del 2023 se avanzó en la revisión de las fichas de ciclo parqueaderos y de prefactibilidad para las ciclovías para la inclusión del enfoque de género dentro de estos instrumentos de la Secretaría Distrital de Movilidad.

3.3.2. Programa de sensibilización dirigido a los equipos técnicos encargados de la planeación de transporte en bicicleta para incluir el enfoque de género y



derechos de las mujeres. Durante el primer semestre de 2023 se realizó la socialización de las capacitaciones piloto realizadas en la vigencia 2022 referente al tema de sensibilización a los equipos técnicos encargados de la planeación de transporte en bicicleta, con el objetivo de generar la inclusión del enfoque de género e identidades y orientaciones diversas en la movilidad.

- **“Más bici para todas y todos”** - Fortalecer la cultura en torno a la bicicleta. Resultado, 4.1. Mejorar la percepción de la ciudadanía en relación con la bicicleta. Producto, 4.1.7. Estrategias para la realización de viajes seguros en bicicleta asociados a actividades de cuidado. El cumplimiento de este producto estaba programado para el 2022 y en dicha vigencia se cumplió al 100% mediante el proceso de diagnóstico participativo y de construcción de la estrategia que fue pensado para los viajes de cuidado que realizan principalmente las mujeres para llevar a sus hijos e hijas al colegio, reconociendo la importancia de garantizar la seguridad vial y el confort para dicha población.

Política Pública del Peatón

Acuerdo 836 de 2022 del concejo de Bogotá, tiene por objetivo establecer los principios y lineamientos para la formulación, adopción y evaluación de la Política Pública del Peatón “En Bogotá, Primero el Peatón”. Esta política pública buscará establecer una ciudad caminable y accesible que mejore la calidad de vida de la ciudadanía sobre la base del respeto a la misma.

En este instrumento se identifican los siguientes principios que pueden enmarcarse con la implementación de los enfoques de género y poblacional-diferencial.

Diversidad e inclusión. Mejorar la capacidad, la oportunidad y la identidad de los diversos ciudadanos de la ciudad, todo con un enfoque de género, territorial y diferencial.

Ciudad Cuidadora. Propiciar espacios públicos que respondan a las necesidades de la población cuidadora y objeto de cuidado, a través de medidas de reconfiguración y/o distribución del espacio público que faciliten sus desplazamientos desde y hacia equipamientos del cuidado.

Accesibilidad universal. Facilitar a las personas con discapacidad permanente o temporal, personas mayores, mujeres embarazadas y niños, principalmente, el Derecho a medidas específicas que mejoren su movilidad autónoma, para construir una ciudad caminable y accesible a todas las personas, especialmente aquellas con movilidad reducida.

;



6. Conclusiones:

- Desde la institucionalidad se presume que los programas y proyectos en sí mismos son garantes para el goce y acceso de toda la ciudadanía. No obstante, se evidencia que se carece de información técnica sobre dinámicas y necesidades de mujeres y hombres en todas sus diversidades sobre todo en aspectos relacionados con señalización y gestión y control de tránsito y transporte.
- Desde la dirección de atención a la ciudadanía, la oficina de gestión social y la dirección de inteligencia para la movilidad se identifica durante este cuatrienio grandes ejercicios para consolidar información datos y lecturas de la movilidad y el transporte a través de la aplicación de los enfoques de género, diferencial poblacional y territorial. Evidenciándose que cada una de estas áreas posee informes que dan cuenta de este valioso ejercicio desde la entidad.
- Como recomendación se identifica que, desde la oficina de gestión social y la oficina de planeación institucional de la secretaría de movilidad, se adelantó un proceso de diseño de una ficha para los nuevos proyectos de inversión que se consolidarán en el marco del plan distrital de desarrollo. Este documento busca orientar a las áreas de la entidad frente a cómo delimitar información diagnóstica y de interés a los grupos de especial protección constitucional.
- Se recomienda a la entidad que, en formulación de los proyectos de inversión, se vinculen metas sensibles a los enfoques diferencial-poblacional y de género, así como la posibilidad de incidir directamente de forma presupuestal.
- Institucionalmente se requiere generar estrategias de evaluación y seguimiento constantes que permitan identificar El avance en el cumplimiento de metas y presupuesto que sean sensibles a los enfoques diferencial- poblacional y de género

