Bogotá tiene mucho que contar

Informe 3.

Informe De Balance Estratégico

Secretaría Distrital De Movilidad

Bogotá D.C., 2023
Informes De Empalme - 2020-2023

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

BOGOTÁ

Contenido

Capítulo 1. Presentación de la entidad 1

Capítulo 2. Principales logros de la entidad 3

1. Bogotá, referente mundial de una movilidad sostenible, activa y del cuidado 3
2. Gestión eficiente e incluyente para una movilidad sostenible 8
3. Control y gestión inteligente en vía 17
4. Transformación Digital del Servicio a la Ciudadanía 21
5. Apuestas de Movilidad y Género 23

Capítulo 3. Fortalezas para destacar y mantener 24

1. 25
2. Transformación Digital e Información: 24
3. Cobro inteligente y transparente 25
4. Formulación de políticas de movilidad: 26
5. Análisis Tarifario Integral 28

Capítulo 4. Retos y recomendaciones 29

Capítulo 1. Presentación de la entidad

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) es un organismo del Sector Central con autonomía administrativa y financiera. Su **misión** se centra en ser líder del sector movilidad, por lo que su compromiso ha sido con la formulación de políticas e implementación de estrategias de movilidad multimodal, de manera incluyente y sostenible que permean todas las entidades del sector, que contribuyan a la accesibilidad, equidad y a mejorar la calidad de vida de la ciudadanía y la seguridad vial, potenciando la productividad, la competitividad y la integración de Bogotá y la Región. A **2030** se espera ser referente en movilidad, mediante la promoción de cambios comportamentales en la ciudadanía, con la incorporación de enfoques territorial, de género y diferencial, transformación digital y virtual de los trámites y servicios, con un equipo humano comprometido y competente donde se promueve cada día una gestión óptima, íntegra y transparente.

Objetivos Estratégicos

1. Reducir las víctimas fatales en siniestros de tránsito a través de la implementación de acciones integrales con criterios de seguridad vial.
2. Formular e implementar estrategias de movilidad que reverdezcan a Bogotá y mejoren la experiencia de viaje de la ciudadanía y visitantes de Bogotá Región, en los aspectos de tiempo, calidad y costo, a través de la tecnología y la innovación.
3. Generar e implementar políticas de movilidad basadas en el análisis de datos fomentando la productividad, eficiencia y bienestar de la ciudad.
4. Desarrollar estrategias de cultura y respeto en la ciudadanía para el sistema de movilidad, protegiendo en especial a los actores vulnerables y promoviendo los modos activos, con enfoque incluyente diferencial, de género y territorial.
5. Prestar trámites y servicios eficientes, oportunos y de calidad, con una gestión ambiental adecuada, soportados en tecnologías de la información y las comunicaciones.
6. Fortalecer el bienestar de los (las) colaboradores (as), con un equipo humano altamente calificado, comprometido e íntegro, encaminado al logro de los objetivos de la Entidad.
7. Garantizar transparencia, oportunidad, inclusión y equidad de género en los procesos de la entidad, que promuevan la legalidad, participación, control social y rendición de cuentas.

Si bien la entidad se recibió en 2020 con grandes retos y avances en términos de seguridad vial y uso de la bicicleta, así como, la estructuración del proyecto de estacionamiento en vía pública como mecanismo de gestión de la demanda de transporte, el cual contaba con un enfoque de concesión privada para su implementación y operación, la definición de la Política Pública de la Bicicleta (Acuerdo 708 de 2018), la cual iniciaba su implementación, el borrador del *Plan de Movilidad Segura y Sostenible (PMSS)* para su actualización, recibió las lecciones aprendidas de la licitación desierta SDM-LP-085-2019 que tuvo como objeto *"Contratar la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de zonas de uso público para el desarrollo de la actividad de alquiler de bicicletas – sistema de bicicletas compartidas, sujeto a su preservación, buen uso, disfrute colectivo y sostenibilidad"*, e inició con el apoyo del C40 Cities Climate Leadership Group y la Agencia Alemana de Cooperación Internacional (GIZ por sus siglas en alemán)la consultoría para la estructuración técnica, legal y financiera de Sistemas de Bicicletas , como parte de un cluster de ciudades de Colombia, lo cual aportó para fortalecer y adjudicar el proceso de contratación que permitió el inicio de la operación de un sistema de bicicletas para Bogotá que actualmente se tiene implementado, así como la Reglamentación del Permiso Especial de acceso a área con restricción vehicular (Decreto 749 de 2019), entre los compromisos del programa de gobierno, que quedaron plasmados en el Plan Distrital de Desarrollo (PDD), a cargo de la SDM, se encuentran:

- Prevención de la accidentalidad vial y desarrollo de un plan de seguridad vial para biciusuarios, lo cual se incluyó en el PDD con el aumento de viajes en bicicleta, la gestión de un sistema de bicicletas públicas, la conservación y construcción de ciclorrutas, y especialmente, con la meta de reducción de víctimas fatales por siniestros viales.
- La seguridad y el bienestar de las mujeres en la ciudad, con acciones en temas como el acoso en el sistema de transporte de la ciudad, por lo que se incluyó la meta de definir e implementar estrategias de cultura ciudadana para el sistema de movilidad, con enfoque diferencial, de género y territorial, donde una de ellas incluya la prevención, atención y sanción de la violencia contra la mujer en el transporte.
- Retomar estrategias intersectoriales exitosas y fortalecer programas como "Al Colegio en Bici", por lo que se consolidó y reforzó el programa de movilidad Niños y Niñas Primero con el fin de aumentar el número de beneficiarios y facilitar el acceso a la educación de niñas, niños y adolescentes.
- Asegurar la ampliación, interconexión, iluminación, seguridad vial y vital de la red de ciclorrutas, e invertir en una infraestructura óptima para andar en bicicleta y para desplazarnos a pie, por lo que la SDM aporta a las metas de conservación de 190 km. y construcción de 280 km. de ciclorrutas.
- Aumentar significativamente el número de viajes en modos alternativos de transporte, por lo que se incluyeron como metas aumentar en un 50% los viajes en bicicleta a través de la implementación de la política pública de la bicicleta, gestionar la implementación de un sistema de bicicletas públicas e impulsar un esquema de transporte alternativo y ambientalmente sostenible mediante el fomento de la micromovilidad a través del uso de patinetas y bicicletas eléctricas, como un medio de transporte que usa adecuadamente el espacio público y facilita la interconexión con el sistema masivo de servicio público.
- Realizar la implementación de políticas de gestión de la demanda y otros mecanismos para el desincentivo del uso ineficiente del vehículo privado.
- Se incluyó así la meta de Implementar y operar el Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales.
- Acelerar el tránsito de los buses del sistema Transmilenio y del SITP a tecnologías híbridas y limpias y buses eléctricos, y en general en todo el transporte público de la ciudad y a imponer controles eficaces a todas las fuentes de contaminación como los buses y camiones chimenea, así como promover el cambio de taxis y carros particulares a vehículos eléctricos, por lo que la SDM tiene la meta de generar las condiciones para aumentar a 6.500 los vehículos de cero y bajas emisiones en el parque automotor de Bogotá, incluyendo la implementación de 20 puntos públicos de carga rápida. En el mismo sentido aporta a la meta de la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA) de reducir en el 10% como promedio ponderado ciudad, la concentración de material particulado PM10 y PM2.5, mediante la implementación del Plan de Gestión Integral de Calidad de Aire.
- Definir la estrategia de seguimiento para la prestación del servicio en el transporte público individual.
- Estrategias de vehículos y rutas compartidas para optimizar el uso del carro, razón por la cual se incluyó el diseño de la gestión e implementación de una estrategia para aumentar la ocupación promedio del vehículo privado en la ciudad.
- Aprovechar la tecnología que en tiempo real permita implementar brigadas de descongestión como mecanismo de resolución de conflictos, priorizando las rutas de transporte público. Con este objetivo, se incluyó la meta de mantener el tiempo promedio de viaje en los 14 corredores principales de la ciudad para todos los usuarios de la vía.

- Gobierno abierto al servicio de la ciudadanía, siendo ejecutores con la participación incidente y decisoria de la ciudadanía, quedando de esta manera las metas de aumentar el índice de satisfacción al usuario y diseñar y ejecutar una estrategia para la participación ciudadana incidente, orientada a promover dinámicas de movilidad segura, incluyente, sostenible y accesible.
- Conexión regional, para lo cual se incluyó la implementación de una estrategia integral para mejorar la calidad del transporte público urbano regional.

Adicionalmente se incluyó en el Plan Distrital de Desarrollo el diseñar e implementar 4 fuentes de fondeo para el SITP y el Sector Movilidad, reducir el gasto en transporte público de los hogares de mayor vulnerabilidad económica, y aumentar el Índice de Desempeño Institucional.

Capítulo 2. Principales logros de la entidad

1. **Bogotá, referente mundial de una movilidad sostenible, activa y del cuidado**

En un período en el que la ciudad se enfrentaba a tomar medidas para promover el bienestar de todos sus residentes e impulsar la reactivación económica para superar la pandemia, generada por el COVID-19, se desarrollaron una serie de estrategias para fomentar la movilidad activa, como la bicicleta y caminar, teniendo como prioridad la seguridad de todos los usuarios, explorando estrategias orientadas a promover aún más el uso y disfrute del espacio público por parte de todos los ciclistas y peatones, especialmente por parte de las niñas y niños, los jóvenes y las personas más vulnerables.

De ahí que, la Administración Distrital durante estos últimos cuatro años, escribió una nueva historia para las y los ciclistas de la ciudad, al fortalecer la cultura de la bici y sus usos, dejando así un legado importante que permite consolidar a nuestra ciudad como un referente para el mundo en materia de movilidad sostenible, a través de varios hitos clave que se mantuvieron a lo largo de este cuatrienio y a partir de los cuales se fortalecieron muchos proyectos para continuar consolidando a *"Bogotá como la Capital Mundial de la Bici"*.

Con la llegada de la pandemia derivada del COVID-19, la bicicleta se posicionó como una opción eficiente para evitar, mitigar y reducir la propagación y el contagio de este virus. Luego de decretarse el simulacro vital (marzo, 2020), se implementaron los primeros planes en el mundo para promover aún más el uso de la bici, por medio de corredores paralelos al transporte público, conocidos como ciclovías temporales, que llegaron a aportar a la ciudadanía un total de 84 kilómetros de camino segregado y que respondieron con practicidad e inmediatez a las necesidades de transporte.

Varias de estas ciclorrutas se implementaron en avenidas y vías principales donde no había cicloinfraestructura, fue tal su acogida que muchas fueron transformadas en ciclorrutas de tránsito permanente, conformando así los cerca de 630 kilómetros de red exclusiva para ciclistas.

Otro hito importante para esta Administración fue la expedición y puesta en marcha de la Política Pública de la Bicicleta, aprobada por documento CONPES D.C. N° 15 de febrero de 2022 y con vigencia hasta 2039. Esta iniciativa cuenta con 5 objetivos específicos, 10 resultados y 44 productos, a cargo de diferentes entidades distritales.

Es importante destacar que el seguimiento de los proyectos de la Política Pública de la Bicicleta se adelanta en el marco del Consejo Distrital y de los consejos locales de la bicicleta, como instancias asesoras y

consultivas de la Administración Distrital y de las administraciones locales, respectivamente, en asuntos relacionados con la Política Pública de la Bicicleta y como escenarios de articulación entre la institucionalidad, las comunidades y las organizaciones para identificar necesidades, plantear soluciones y aportar mecanismos que mejoren la movilidad de Bogotá a través de más y mejores viajes en bicicleta, generando mayor bienestar y felicidad para todos y todas.

Bogotá inició en septiembre de 2022, por primera vez un su historia, la operación de su Sistema de Bicicletas Compartida (SBC), un proyecto incluyente y fundamental para que los bogotanos cuenten con bicicletas disponibles en el espacio público, como alternativa al uso del transporte privado y como medio para acceder fácilmente al transporte público. El SBP se ubica, inicialmente, en las localidades de Santa Fe, Chapinero, Teusaquillo, Barrios Unidos, Usaquén y Suba.

En la actualidad, este Sistema cuenta con cerca de 300 estaciones y pone a disposición de toda la ciudadanía un total de 3.300 bicicletas repartidas así: 1.500 mecánicas y 1.500 de pedaleo asistido, 150 manocletas para personas con discapacidad, 150 bicicletas con cajón para carga y 150 sillas para niños y niñas, cuentan con 300 soportes para la reparación de bicicletas o “ciclotalleres” y cicloparqueaderos para facilitar sus viajes.

Como resultado del buen desempeño del SBC, cada vez más ciudadanos confían y usan el Sistema (los usuarios que han utilizado el sistema están entre los 18 y 75 años, siendo el grupo entre 29 y 38 años el más frecuente), de manera que se han realizado más de un millón de viajes acumulados desde inicio de la operación y los ciudadanos han adquirido más de 315 mil planes.

Otro hito importante, logrado durante esta Administración, fue el reconocimiento y la declaratoria de la Cultura de la Bicicleta como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Ciudad, logro cumplido gracias al proceso realizado por el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), con la participación de la SDM, la Secretaría Distrital de la Mujer y la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte.

De otro lado, la SDM dio continuidad al programa de Niñas y Niños primero, como una apuesta de alto valor en la ciudad del cuidado, que abarca distintas iniciativas que buscan brindar espacios más seguros y eficientes para el desplazamiento diario de la población infantil de Bogotá. Además, el programa propone la creación de espacios para que las niñas y los niños exploren su entorno de manera segura y sostenible. Esto con el objetivo de que estos reconozcan su ciudad, la disfruten y se apropien de ella.

Este programa ha sido liderado en conjunto con la Secretaría Distrital de Educación (SED) y con la colaboración de las comunidades quienes participan activamente en la construcción del programa, aportando en las diferentes fases de esta iniciativa, bajo el acompañamiento de Bloomberg Philanthropies.

Estas estrategias, programas y proyectos, tienen como finalidad reducir el número de víctimas de siniestros viales, así como prevenir muertes y lesiones graves. Y no hay mejor manera que enseñar a los niños y niñas, adolescentes y jóvenes, sobre la importancia de la seguridad vial, a través de este tipo de proyectos.

De esta forma, a continuación se destacan los principales programas, proyectos y estrategias del cuidado provistas en la sombrilla de movilidad escolar - Niñas y Niños primero:

- **Ciempiés Caminos Seguros**, está dirigido a estudiantes que mediante caravanas a pie con recorridos hacia y desde el colegio con monitores capacitados, caminan hacia sus colegios y de regreso a sus casas participando en juegos y pedagogía que incentivan comportamientos seguros en la vía y la construcción de tejido social. Ciempiés surge en 2016 a partir de ser nombrada como una de las 5 ciudades ganadoras del Global Mayor's Challenge de Bloomberg, que otorgó 1 millón de dólares para la implementación de Ciempiés. La implementación inició en el 2018 en la localidad de Suba y progresivamente se ha expandido a más localidades y colegios. Desde el 2020 hasta 2023 Ciempiés presentó una expansión en 13 colegios de Suba y Bosa, movilizados de manera segura y divertida en 42 caminos seguros, con 2382 beneficiarios matriculados en instituciones educativas distritales en las 6 localidades donde se opera: Suba, Bosa, Mártires, Ciudad Bolívar, Usaquén y Kennedy.
- **Al Colegio en Bici (ACB),** realiza acompañamientos al colegio en bicicleta, en rutas de confianza, enseñando a los niños sobre la movilidad sostenible y seguridad vial, y promoviendo la actividad física. Los estudiantes reciben una bicicleta en calidad de préstamo por el año escolar para realizar sus recorridos diarios. ACB se formuló en 2012 como un proyecto intersectorial con la participación de las Secretarías Distrital de Planeación, Educación, Movilidad y Gobierno; los Institutos Distritales de Recreación y Deporte (IDRD) y de Desarrollo Urbano (IDU). En 2013 inició operación y progresivamente desde entonces se ha expandido, cubriendo más localidades, colegios y rutas en la ciudad. En 2020 inicia con 99 rutas, 2021 logra 98 por consecuencias post pandemia y durante 2022 en Al Colegio en Bici se destaca la apertura de 4 nuevas rutas de confianza en zona rural para un total de 140 niños y niñas y una adicional en 2023 en el colegio El Destino de Usme; logrando beneficiar a 5.829 estudiantes (Rutas 4,417, polígonos 3,348 y centros de interés 744), distribuidos en las 15 localidades.
- **Biciparceros,** está dirigido a estudiantes con bicicleta propia que prefieren pedalear sin el acompañamiento de guías escolares a las Instituciones Educativas. Se ofrece un polígono seguro liderado por 4 guías que están pendientes de los recorridos, de cualquier eventualidad y de los cruces en intersecciones críticas. La estrategia Biciparceros inició en 2021 con la apertura en 4 localidades, teniendo una expansión a 11 localidades durante 2022 y 2023, logrando beneficiar a 2.680 estudiantes.
- **Guardacaminos,** es el proyecto más reciente de la entidad, iniciado a partir de febrero de 2022. Busca promover que las entradas y salidas al colegio sean más seguras, mediante cierres temporales e intermitentes en las vías de acceso a los colegios. Los cierres son realizados por un equipo de voluntarios de la comunidad educativa que son previamente capacitados por la SDM y que cuentan con el kit guardacaminos entregado por la SDM. Cuenta hoy con 20 colegios en fase de implementación. Con corte al 30 de septiembre de 2023 se cuenta con 22 colegios en operación que benefician aproximadamente a 20.807 niñas, niños y adolescentes.
- **Ruta Pila,** es una iniciativa que busca la protección de las niñas, niños y adolescentes en el transporte escolar y la disminución de los índices de siniestralidad y que se fortaleció desde el año 2021. Esto mediante el incentivo a las buenas prácticas en cultura y seguridad vial, y la verificación de las condiciones de seguridad y cumplimiento de las disposiciones legales por parte de los prestadores del servicio de transporte escolar. Para lo corrido del 2023 se han realizado 242 visitas a Instituciones educativas y se han revisado 16.084 vehículos de transporte especial escolar controlados mediante el programa Ruta Pila, con 236.241 niños y niñas.
- **Zonas escolares,** desde el año 2020 se crean entornos seguros para mejorar la movilidad de las niñas, niños y adolescentes, así como de toda la comunidad escolar, padres de familia y personal, vinculados a instituciones educativas en el Distrito con intervención en 150 instituciones educativas en las 18 localidades, a través de señalización con diferentes dispositivos de señalización que permiten advertir la presencia de actores vulnerables (peatones y población

escolar) en las vías de aproximación a las instituciones. En el 2021 se intervienen 198 instituciones educativas en 18 localidades, para el 2022 se logran intervenir 700 instituciones en 19 localidades, en el año 2023 a corte 30 de septiembre se tiene una intervención de 581 instituciones en 18 localidades.

- **Carriles escolares,** en enero de 2021 se implementa para beneficiar a los estudiantes que a diario se movilizan hacia el norte de Bogotá, para llegar a sus instituciones educativas a través de un carril exclusivo para rutas escolares. Funciona en la Autopista Norte desde la calle 167 hasta la calle 235, de lunes a viernes, entre las 6:00 y 8:30 a.m. y de lunes a viernes entre las 5:00 a.m. a 9:00 a.m., en la calle 80 sentido occidente – oriente, está habilitado un carril preferencial para rutas escolares, SITP y alimentadores de TransMilenio. Esta medida beneficia a alrededor de 100.000 estudiantes de más de 2.400 rutas. En el tramo de la calle 167 hasta la 235 con Autopista Norte, se registra una mejora del 30 % en la velocidad promedio (línea base de 13 Km/h). Y en la calle 80 más de 900 rutas escolares han disminuido sus tiempos de viaje, beneficiando a más de 16.200 estudiantes, así como a 5.000 usuarios que usan el SITP y otras 7.500 personas que utilizan las rutas alimentadoras del sistema TransMilenio. Para finales del año 2022 se verificaron mejoras en los tiempos de recorrido hasta de 9%.
  Con resultado de los pilotos del primer semestre del año 2023 se obtuvo una mejora del 20% en los tiempos de recorrido mientras que para lo que va corrido del segundo semestre del 2023 se alcanzó una ganancia del 33%. En general para el periodo enero-septiembre 2023 mejora 52% en velocidad promedio comparado con la línea base (Línea Base con velocidad promedio = 13,5 Km/h)
- **Red Distrital de Cicloparqueaderos de Bogotá**, que cuenta con 67.677 cupos acumulados a 30 de septiembre de 2023, de los cuales 35.008 son de carácter privado y 32.669 públicos, distribuidos en cicloparqueaderos intermodales, de uso frecuente y de uso ocasional, con el fin de facilitar los viajes en bicicleta ofreciendo diferentes opciones para que los usuarios tengan la posibilidad de contar con lugares cómodos, accesibles y seguros para dejar sus bicicletas. Mediante los sellos de calidad[1], las zonas de parqueo pago, la retribución del SBC, descuento tributario hasta del 120% en el impuesto de ICA por la implementación de cicloparqueaderos, aumentos de tarifas de parqueo para carros en parqueaderos públicos, entre otras han permitido que se cuente con un acumulado de 34.925 cupos en 348 establecimientos, de los cuales 220 establecimientos con 25.509 cupos corresponden a la categoría Oro y 128 establecimientos con 9.416 cupos corresponden a la categoría Plata.

Sin duda, la promoción de la participación e incidencia en todos los proyectos relacionados anteriormente han tenido un lugar central durante los últimos cuatro años.

Si bien el reto de promover la movilidad activa y del cuidado, pasa por fortalecer los proyectos que han definido a Bogotá como una ciudad que promueve los viajes en bicicleta y la seguridad de los peatones como principio, también es cierto que durante este periodo se ha dado prioridad a la formulación de los instrumentos de planeación necesarios para enmarcar la perspectiva de una Bogotá activa en la próxima década.

El POT de Bogotá "Bogotá Reverdece" (Decreto 555 de 2021) marca un hito en términos de planeación de la movilidad, al definir en su artículo 487 la política de movilidad de Bogotá en el corto, mediano y largo

[1] El "Sello de Calidad Oro" o "Sello de Calidad Plata" se otorgarán a los establecimientos, empresas, universidades o entidades públicas que cumplan una serie de requisitos, como números de cupos para estacionar, las condiciones físicas y espaciales, la señalización y los servicios complementarios, entre otros factores a calificar.

plazo, estableciendo los lineamientos para la adecuada gestión de la demanda de transporte motorizado y no motorizado y para la consolidación de un sistema de movilidad sostenible, accesible y seguro.

En este marco, el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (Decreto 497 de 2023)[2] se configura como el instrumento de planeación y gobernanza de la política de movilidad a 2035 y genera las condiciones para la articulación de la movilidad regional en una perspectiva de integración y desarrollo de proyectos para el beneficio de la región, desde un enfoque que prioriza la movilidad segura de las personas como eje de la Bogotá activa y del cuidado. Es importante mencionar que el anterior Plan Maestro de Movilidad fue expedido en el año 2006, hace más de 15 años, por lo cual la ciudad requería de manera urgente de una actualización de este importante instrumento de planificación territorial.

Ahora bien, en cumplimiento del Acuerdo Distrital 836 de 2022 "*Por el cual se dictan los principios generales, y lineamientos de la política pública del peatón en Bogotá, Primero el Peatón y se dictan otras disposiciones"*, la SDM adelanta la estructuración de la Política Pública del Peatón, bajo la Guía para la Formulación e Implementación de las Políticas Públicas Distritales de la SDP. Actualmente la SDP emitió concepto positivo a la fase de formulación y la Política fue presentada en la sesión CONPES de julio de 2023. El Decreto de adopción se encuentra en revisión de las entidades que tienen responsabilidad en la entrega de productos del plan de acción de la política pública del peatón.

En términos de consolidación de la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones en los modos carreteros y en cumplimiento del Acuerdo 732 de 2018, mediante el cual se crean y adoptan medidas para la promoción y masificación de la movilidad eléctrica y demás tecnologías de cero emisiones directas de material particulado en Bogotá, la SDM lideró la formulación de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones 2023 -2040, la cual fue adoptada mediante el Documento CONPES Distrital 30 de 2023., como una alternativa sostenible, accesible, competitiva y atractiva en Bogotá y en la Región Metropolitana. La política concentra sus esfuerzos en el ascenso tecnológico de las flotas de transporte de carga, vehículos particulares, vehículos oficiales, Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, taxis, motocicletas, tricimóviles y transporte escolar.

Otro de los aspectos a destacar dentro de la movilidad sostenible, en línea con el avance del transporte público en la ciudad, es que a partir del 2021 se logró avanzar con el desmonte definitivo del SITP Provisional (transporte público colectivo), lo que significó la implementación del 100% del SITP. Con este proceso se chatarrizaron alrededor de 5.600 vehículos, que no se encontraban en condiciones adecuadas para prestar el servicio de transporte en la ciudad. Esto implica que se ha avanzado en la vinculación de flota eléctrica a la operación del componente zonal, con 1.485 buses, un bus de hidrógeno, y cinco patios talleres 100% eléctricos, ubicados en las localidades de Usme, Suba, Fontibón y Ciudad Bolívar.

De igual forma, la consolidación del SITP se ha dado a la par del proceso de constitución y fortalecimiento del primer operador público de transporte de Bogotá "La Rolita", como una empresa orientada a prestar un servicio de transporte de calidad, eficiente y sostenible, para perfilarse como referente de movilidad en la ciudad.

[2] En el marco de la Resolución 20203040015885 del 2020, expedida por el MinTransporte, en la cual se reglamenta el procedimiento de formulación de los PMSS en el país, la SDM finalizó el proceso de formulación del PMSS durante septiembre de 2023, realizando el proceso de publicación recibiendo 51 observaciones con cerca de 340 comentarios que fueron atendidos. Se contó con la revisión y solicitud de ajustes por parte de la SDP, la cual expidió su concepto positivo el día 06 de octubre de 2023.

En ese sentido, con la modernización de la flota, los beneficios de SITP, su integración tarifaria, de medio de pago y operacional, así como la ampliación y optimización del Sistema, se incentiva a que la ciudadanía cambie el modo de moverse y utilice el transporte público en sus viajes de manera más eficiente, aportando a mejorar las condiciones de vida de todos y a la sostenibilidad ambiental de la ciudad.

2. Gestión eficiente e incluyente para una movilidad sostenible

Las medidas de gestión de la demanda, entendidas como el conjunto de políticas, estrategias y planes orientados a racionalizar el uso del vehículo automotor particular, han sido aplicadas en la ciudad desde el inicio de la medida de restricción a la circulación vehicular a finales de los 90.

Durante esta Administración, las medidas de gestión de la demanda de transporte se han fortalecido y se han implementado ajustes a partir de la identificación y seguimiento de acciones enfocadas en racionalizar el uso automóviles y motocicletas, así como en la promoción de la realización de viajes en medios sostenibles que, en conjunto, buscan mejorar los tiempos de viaje de los ciudadanos y la utilización más eficiente de la oferta vial disponible.

El propósito central de estas medidas es mejorar las condiciones de movilidad de todos los actores viales a través de una mayor fluidez del tránsito y de la reducción de externalidades negativas de la movilidad en vehículo particular motorizado, como la siniestralidad y la contaminación ambiental.

- **'Pico y Placa' y 'Pico y Placa Regional'**

A raíz del seguimiento constante que realiza la SDM al sistema de movilidad de la ciudad, durante esta Administración se han realizado 3 ajustes a la medida de restricción a la circulación de vehículos particulares, conocida como Pico y Placa, buscando mejorar los tiempos de desplazamiento de los habitantes de Bogotá.

En enero de 2022, a través del Decreto Distrital 002 del 7 de enero de 2022, se creó el "*Pico y Placa Regional*" en la medida, buscando distribuir el flujo vehicular por los 9 corredores viales de ingreso a la ciudad en franjas horarias, divididas de acuerdo con el último dígito numérico de la placa.

Adicionalmente, teniendo en cuenta el plan de obras de alto impacto para la ciudad y el mayor impacto en las externalidades negativas ocasionadas por el uso de los vehículos particulares, en comparación con los meses de aislamiento y mayores restricciones durante la situación epidemiológica generada por el COVID-19, el Decreto 002 de 2022 también ajustó el horario de restricción a la circulación de lunes a viernes entre 06:00 y 21:00 horas, buscando reducir los tiempos de recorrido de los habitantes.

Posteriormente, a partir del análisis sobre el estado de la medida de restricción a la circulación de vehículos automotores particulares y el impacto de la distribución de dígitos que se había establecido desde hace más de una década en la ciudad, a través del Decreto Distrital 003 de 2023 se unificó normativamente la medida de restricción y se ajustó la distribución de dígitos restringidos.

Dentro del seguimiento realizado para evaluar la efectividad de esta medida, se han monitoreado algunos indicadores de movilidad. Al 30 de septiembre de 2023 se reporta un aumento del 6,0% en la velocidad promedio en los catorce corredores principales (pasando de 23,3 a 24,7 km/h), con un incremento del 5,9% en el pico de la mañana (de 22,7 a 24,1 Km/H), respecto al mismo periodo en el año 2022. En términos de demanda del SITP, se tiene un incremento del 8,9% en las validaciones realizadas por usuarios del sistema (+11,9 % en componente troncal y +6,2 % en componente zonal).

También se ha identificado una reducción aproximada del 6,8% en los volúmenes vehiculares reportados por sensores snaps, lo cual ha implicado una reducción en emisiones de 497,8 ton de CO2, 1,27 ton de PM2.5 y 1,69 ton de PM10, entre otros polutantes asociados a fuentes móviles. Se resalta que estos indicadores han mejorado a pesar de que se registra un aumento del 114% en la longitud de malla vial en obras de infraestructura y de servicios de alta complejidad.

Igualmente, frente a la restricción en los días de retorno de puentes festivos, la congestión vehicular se ha reducido en un 51%, en los corredores de entrada a la ciudad, en la franja de 12:00 m. a las 8:00 p.m., comparando los niveles de congestión del día los últimos dos festivos (7 y 21 de agosto 2023) respecto a domingos típicos (10, 17 y 24 de septiembre del 2023)[3]. Además, la aplicación de la medida de pico y placa regional ha mejorado el ingreso de los viajeros, con velocidades promedio de 28,6 km/h en los nueve ingresos a la ciudad. Antes de la medida la velocidad promedio era 23,3 km/h. Esto representa un aumento del 22,7%.

- **Pico y Placa Solidario y cobros por externalidades**

El Permiso de Acceso a Área con Restricción Vehicular es una medida de gestión de la demanda destinada a vehículos particulares para que los ciudadanos puedan circular en su vehículo durante los días de restricción vehicular a cambio de una contraprestación económica para compensar las externalidades negativas generadas. Al ser una fuente de financiación para el transporte público, dicha contraprestación es destinada única y exclusivamente al sostenimiento del SITP a través del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET).

La medida, entendida como una evolución de la simple restricción de circulación, fue establecida mediante el Decreto Distrital 749 de 2019 y la Resolución 478 de 2019 de la SDM, sin embargo, fue a través de la Resolución SDM 256 de 2020 que en septiembre del 2020 inició su aplicación en la ciudad y mediante la cual se incluyó el componente de compensación social a esta medida que ha continuado su operación hasta la fecha.

La primera fase de la medida duró 11 meses y consistió en la posibilidad de adquirir un permiso por 6 meses con un precio fijo establecido y la presentación de una actividad de compensación social desagregada en función del tipo de persona que accediera a la medida[4].

Con base en las experiencias aprendidas durante la Fase I y buscando agregar nuevas variables al cobro, se hicieron ajustes en la política tarifaria y en el trámite. Con la expedición de la Resolución 83464 de 2021 se dio el despliegue de la Fase II de la medida ampliando la oferta de permisos, ofreciendo la posibilidad de adquirir permisos para periodos de un mes y un día. De igual manera, se implementó un esquema tarifario diferencial incluyendo 3 factores: ambiental, avalúo y municipio de registro. La combinación de

[3] El indicador de congestión se genera a partir de los datos de Waze, del conjunto de datos de los atascos o Jams. Y, representa el porcentaje de la malla vial que Waze está reportando con niveles de velocidad inferiores a los niveles de velocidad de flujo libre.

[4] De esta manera, las empresas debían presentar y aprobar el Plan Integral de Movilidad Sostenible (PIMS) ante la SDM y las personas naturales participar en la entrega de 15 kg de material reciclable, esto se logró mediante un convenio interadministrativo entre la SDM y la UAESP a través de centros de acopio designados para la certificación del cumplimento de la actividad; de igual manera, debido a la emergencia económica generada a raíz de la pandemia, se contó con otra alternativa de compensación social donando el 10% del valor total del permiso al Sistema Distrital Bogotá Solidaria destinado a atender a la familias más vulnerable afectadas a causa del COVID-19.

la duración del permiso y los factores mencionados resulta en una tarifa diferencial dependiendo de las condiciones del vehículo y las necesidades de la persona que busca adquirir el permiso.

Desde su implementación y con corte a 30 de septiembre de 2023, el recaudo de la medida en pesos colombianos ha sido de: $6.140.746.400, $26.217.389.300, $218.991.492.066 y $311.725.514.280 para el 2020, 2021, 2022 y 2023 respectivamente, presentado un comportamiento ascendente con el transcurso de los años, en especial durante los cambios de políticas de restricción para los vehículos particulares adelantados durante el 2022 y 2023. Respecto al recaudo de 2023, equivale al 10,4% del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET)

Adicionalmente, se debe destacar que esta medida es el punto de partida desde donde se proyecta continuar avanzando hacia un modelo de cobros que vaya incorporando cada vez más variables que permitan internalizar las externalidades negativas generadas por el uso de vehículos particulares en la ciudad.

- **Zonas de Parqueo Pago - ZPP**

El Distrito definió la implementación del cobro por estacionamiento en vía pública como uno de los proyectos prioritarios para mejorar la movilidad, gestionar la demanda de transporte, controlar el tráfico de vehículos motorizados, promover el uso adecuado del espacio público y contar con una fuente adicional de ingresos para garantizar la sostenibilidad financiera del SITP, en los términos del numeral 3 del artículo 97 de la Ley 1955 de 2019. Por esta razón, el POT, el PMM y el PDD contemplan este proyecto para consolidar la política de movilidad sostenible en la ciudad.

El proyecto de estacionamiento en vía pública se estructuró bajo un esquema de operación pública, es decir, la SDM actúa como planeador, controlador y fiscalizador de dicha operación, lo que permite a la ciudad contar con un instrumento para la gestión de la demanda de estacionamientos que genera recursos suficientes para su sostenibilidad y con excedentes para financiar el SITP.

Por tal razón, la SDM, con fundamento en el Decreto Distrital 379 de 2021 autorizó a la Terminal de Transporte S.A., para ejecutar la administración, operación y explotación del Servicio de Estacionamiento en Vía en las áreas de implementación y segmentos viales autorizados y obtener el pago de la tasa definida por el Concejo Distrital, de conformidad con el artículo 28 de la Ley 105 de 1993 y el artículo 4 del Acuerdo Distrital 695 de 2017, suscribiendo con la Terminal de Transporte S.A. el Contrato Interadministrativo No. 2021-2470, cuyo objeto es: *"Autorizar por parte de la SDM a la Terminal de Transporte S.A. para ejecutar la implementación, administración, operación, explotación y control de la operación pública del servicio de estacionamiento en vía en las áreas de implementación y segmentos viales autorizados, de conformidad con los procedimientos, tarifas y obligaciones establecidas en el presente contrato y en particular del anexo 1"*, adjudicado en el mes de octubre del 2021 y cuya duración es de 10 años.

Con corte a 30 de septiembre de 2023, se reportó un avance en la operación de 12 áreas implementadas de la ciudad (9 localidades: Chapinero, Teusaquillo, Usaquén, Fontibón, Puente Aranda, Engativá, Mártires, Santafé, Barrios Unidos), con 6.056 cupos totales operando, de los cuales 5.412 son cupos con pago, 2.2 millones de usos, $13.461 millones de recaudo por la operación; acumulado desde la implementación del proyecto y un equivalente de 43.3 km de espacio público recuperado.

- **Sistema de Fotodetección**

El sistema de Detección Electrónica de Infracciones (DEI) es el mecanismo por el cual los diferentes organismos/autoridades de tránsito y transporte tienen por ley para identificar ciertos comportamientos prohibidos e indebidos en la vía, así como las evidencias necesarias para imponer las órdenes de comparendo a los presuntos infractores mediante Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros Medios Tecnológicos para la detección de infracciones (SAST).

En el marco del Plan Distrital de Seguridad Vial (PDSV) vigente, se visibiliza el cumplimiento de las normas de tránsito como una de las áreas necesarias en la que se deben implementar acciones para la reducción de víctimas por siniestros viales. Al respecto, se reconoce la vigilancia y el control como un mecanismo para la prevención de comportamientos que generan riesgos para la vida e integridad de los actores viales.

En este sentido, se ha demostrado que a través de la tecnología es posible disuadir a los actores viales de tener comportamientos en la vía que atentan contra su vida y la de terceros, de tal forma que, mediante un enfoque preventivo, apoyado en herramientas y sistemas tecnológicos, se logra la reducción de víctimas con lesiones graves y fatales. En esa línea, los estudios han demostrado reducciones de lesiones graves y fatales de hasta un 44 % en áreas en las que se han implementado cámaras de control de velocidad (Wilson C, Willis C, Hendrikz JK, Le Brocque R, Bellamy N. Speed cameras for the prevention of road traffic injuries and deaths. 2010).

Por lo anterior, fortalecer la red de fotodetección reduce conductas temerarias como:

- ➔ El incumplimiento de los límites de velocidad,
- ➔ La evasión de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes,
- ➔ La omisión de la señal roja en los semáforos, entre otros comportamientos que afectan la movilidad segura y generan afectaciones al uso del espacio público.

El sistema general de fotodetección de la ciudad, funciona acorde a un marco secuencial de actividades que contemplan diferentes funciones dependientes para la adecuada imposición. Todo inicia por los dispositivos de detección, que siendo automáticos o semiautomáticos, requieren o no de la captación de evidencias por un grupo especializado de profesionales dedicados a extraer evidencias propias de un posible infractor. Seguido se cuenta con una central de procesamiento de infracciones de tránsito (CPIT), que canaliza la información formando una cadena de custodia para hacer el traslado debido a las autoridades de tránsito (Policía de tránsito y Agentes civiles de tránsito y transporte) que sirven como validadores y autoridades de aceptación/imposición de las infracciones y finalmente un vaso comunicador que conduce a un proceso contravencional que garantiza el debido proceso y el derecho de defensa de los presuntos infractores.

Las cámaras están instaladas en lugares de alto riesgo o con conflictos potenciales, con el propósito principal de persuadir a los usuarios viales y conductores en sus comportamientos temerarios en el tramo, debidamente señalizadas e identificadas según la normatividad vigente. Estas buscan fomentar una cultura vial segura y promover una convivencia armoniosa de todos los usuarios del sistema de movilidad con la infraestructura vial.

La entidad en el año 2019 bajo el Convenio 1029 de 2010 adquirió un total de 72 cámaras salvavidas como complemento a su sistema de fotodetección semiautomática. Desde este año se inició la instalación de cámaras inicialmente con fines pedagógicos, de las cuales el mismo año, 12 fueron vandalizadas antes de su calibración y puesta en operación para imposición de comparendos.

Actualmente, el sistema de fotodetección de la ciudad cuenta con un total de 129 puntos aprobados para la imposición con sistemas SAST, 50 cámaras 100% activas de sistema Automático o Salvavidas y 29 cámaras del centro de gestión de sistema semiautomático.

Desde el año 2016 con el sistema de fotodetección de la ciudad se han impuesto un total de 1.665.433 comparendos (enero 2016 a septiembre 2023), de los cuales 1.326.709 son asociados a sistemas automáticos (Cámaras salvavidas) y 338.724 a sistemas semi automáticos (Cámaras del CGT).

El 24 de julio de 2023, la Junta de Investigación de Transporte de la Academia Nacional de Ciencias publicó un artículo sobre los beneficios que han tenido las cámaras de fotodetección automáticas en Bogotá. El análisis hecho para Bogotá determinó que, la implementación de estas cámaras ha tenido un mayor efecto en evitar siniestros con víctimas fatales, por lo que en 2021 se redujo en un 0,12 personas fallecidas por kilómetro en corredores de 50 km/h y con cámaras de fotodetección. El estudio resalta que el impacto medio de las cámaras de fotodetección podría ser de hasta 13 muertos menos al año.

Reducción de siniestros con fatalidades del 21% en promedio entre enero y septiembre de los años 2022 y 2023[5]. Comparado con los mismos meses entre los años 2017 a 2019, pasando de 27,3 eventos con fallecidos 2017-2019 a 21,5 en 2022-2023. Lo anterior cobra importancia al contrastar con la variación de estos eventos en toda la ciudad, ya que aumentó en un 3% la cifra promedio de eventos con víctimas fatales en 2022-2023 con respecto al promedio entre los años 2017-2019, pasando de 383 siniestros con fallecidos en promedio a 396 entre los meses de enero a septiembre.

Imposición de 486.172 comparendos de la infracción C.29 (conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida) entre 1 de enero y 30 de septiembre del 2023. Esto representa un 21% adicional a lo registrado en cámaras de fotodetección en el mismo periodo el año pasado, que correspondió a 384.134 comparendos por la infracción C29.

Las cámaras de fotodetección cuentan con baja aceptación por parte de la opinión pública, por lo que estas son percibidas como un mecanismo de recaudo por parte de la SDM, más no como un mecanismo enfocado en mitigar riesgos viales, y así disminuir las víctimas en siniestros de tránsito.

Debido a la baja aceptación por parte de la ciudadanía el sistema de cámaras salvavidas es propenso a un alto número de vandalismo, lo que hace que exista una dificultad alta en garantizar la operación permanente del mismo.

El sistema también ha sido objeto de discusiones jurídicas sobre la validez de las sanciones impuestas por estos medios. En efecto, la Corte Constitucional mediante Sentencia C-038 de 2020, hizo un análisis de la norma hasta ese momento vigente (parágrafo 1 del precitado artículo 8 de la Ley 1843 de 2017) con el fin de establecer si existía responsabilidad solidaria por sí sola entre el propietario del vehículo y el conductor, por las contravenciones de tránsito detectadas a través de ayudas tecnológicas, declarándola inexequible porque no se ajustaba *"...al principio constitucional de imputabilidad personal, según el cual, en materia de sanciones, nadie puede responder por la infracción cometida por otro y, la responsabilidad objetiva es incompatible con la solidaridad sancionatoria"* (párrafo 67).

[5] El análisis adelantado por la SDM, considera un área de influencia es de 250 m adelante y atrás de los puntos aprobados por la ANSV para las cámaras de fotodetección automática.

De todas maneras, la Corte advirtió en la misma sentencia que se mantiene vigente la solidaridad en lo que respecta a vehículos de servicio público vinculados a empresas de transporte, como lo prevé el artículo 93-1 del Código Nacional de Tránsito[6], declarado exequible en la sentencia C-089 de 2011, en la que la Corte reiteró que esa notificación del comparendo al dueño o propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentre afiliado, es con el fin de garantizar el principio de publicidad o la comparecencia y derecho de defensa de estos dentro del respectivo proceso administrativo[7].

Igualmente, la Corte también señaló en la misma sentencia C-038 de 2020, que la declaratoria de inexequibilidad del parágrafo 1 del precitado artículo 8 de la Ley 1843 de 2017 no implica que los SAST fueran inconstitucionales, por tanto, pueden seguir operando[8].

Posteriormente a este pronunciamiento de la Corte Constitucional, el legislador expidió la Ley 2161 de 2021 "Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones", en la que estableció la posibilidad de investigar y sancionar a aquellos propietarios cuyos vehículos circulen incumpliendo algunas de las condiciones señaladas en el artículo 10.

Como se observa, el Congreso expidió la ley antes referida, en la que consagra precisas conductas en cabeza de los propietarios, haciéndolos sujetos activos de la comisión de infracciones por la vulneración de sus obligaciones y en consecuencia acreedores a las sanciones consagradas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito.

La exequibilidad del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021 fue revisada por la Corte Constitucional mediante la sentencia C-321 de 2022, oportunidad en la que dicha Corporación se pronunció sobre el proceso administrativo contravencional por infracción a las normas de tránsito y recordó que este es una manifestación del derecho sancionador, razón por la cual deben respetarse las garantías relacionadas con el debido proceso.

En este punto se destaca que el proceso contravencional por infracciones a las normas de tránsito que está a cargo de la SDM, hace parte de los regímenes sancionatorios, porque es una manifestación del derecho sancionador, y en ese sentido se orienta, por el principio de estricta legalidad, en virtud del cual se aplican 4 reglas: 1. La conducta sancionable, las sanciones y los criterios para su fijación deben estar

---

[6] *"...Serán solidariamente responsables por el pago de multas por infracciones de tránsito el propietario y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo automotor, en aquellas infracciones imputables a los propietarios o a las empresas..."*

[7] *"...la Sala concluye que no es posible deducir de la norma acusada que al dueño del vehículo o a la empresa a la cual se encuentre afiliado, se les desconozca o viole el debido proceso, en razón de que (i) a partir de una interpretación taxativa de la norma en cuestión se evidencia, que la norma se refiere de manera genérica al sujeto del enunciado normativo como al "inculpado" o "contraventor", tanto para efectos de la aceptación de la contravención, el otorgamiento de las rebajas respectivas en las multas por infracciones de tránsito, como para aquellos casos en que no haya aceptación de la infracción y se lleve a cabo un debido proceso administrativo con el respeto de todas las garantías sustanciales y procesales; (ii) así mismo, de una interpretación sistemática de la norma demandada, se concluye que el Legislador ha previsto en el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, la notificación del comparendo al dueño o propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentre afiliado, con el fin de garantizar el principio de publicidad, la aceptación de la comisión de la infracción de tránsito para acceder al beneficio de la reducción de la multa prevista en la norma demandada, o bien la comparecencia y derecho de defensa de estos dentro del respectivo proceso administrativo, precepto que, como se ha mencionado en repetidas oportunidades, fue analizado y declarado exequible por esta Corte mediante la Sentencia C-980 de 2010."*

[8] *"76. Resaltó la Corte que la declaratoria de inexequibilidad de la responsabilidad solidaria en materia sancionatoria entre el propietario del vehículo y el conductor, prevista en la norma demandada, por las infracciones captadas por medios tecnológicos (fotomultas),* ***no implica que este sistema de detección de infracciones sea inconstitucional y, por lo tanto, puede seguir en funcionamiento****. Igualmente advirtió que la solidaridad sigue vigente en lo que respecta a vehículos vinculados a empresas de transporte, como lo prevé el artículo 93-1 del Código Nacional de Tránsito, declarado exequible en la sentencia C-089 de 2011, según el cual 'Serán solidariamente responsables por el pago de multas por infracciones de tránsito el propietario y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo automotor, en aquellas infracciones imputables a los propietarios o a las empresas' (negrillas agregadas), norma que sí exige imputabilidad personal de la infracción, como condición para activar la solidaridad"* (Negrilla fuera de texto original).

previamente definidos por la Ley; 2. Prohibición de imponer sanciones con base en una ley retroactiva; 3. La regla anterior se consolida con la prohibición de acudir a la utilización analógica de la ley para imponer sanciones, ya que ello generaría desconcierto e incertidumbre sobre los comportamientos que están realmente prohibidos; 4. Tipicidad: Proscripción de imponer sanciones con arreglo a leyes altamente imprecisas o indeterminadas[9] (esta última se destaca).

En síntesis, hoy existe plena claridad sobre la viabilidad de la imposición de sanciones a través del sistema de fotodetección, bajo los parámetros definidos en la Ley y las precisiones formuladas por la Corte Constitucional al analizar la constitucionalidad de las normas.

- **Corredores que nos mueven**

La entidad ha logrado planear, diseñar, y materializar diferentes acciones enfocadas en la gestión de la movilidad, que buscan mejorar tanto la seguridad vial de los usuarios como especialmente los tiempos de viaje en diferentes sectores, localidades y corredores principales.

Es así como, a partir de la creación de las gerencias de los corredores viales, se busca cubrir en el marco de la estrategia "corredores que nos mueven" soluciones temporales o permanentes a las problemáticas de movilidad en la ciudad en los 14 corredores principales de la misma, en los cuales circula el 80% de los pasajeros de transporte público, cerca del 78% de los ciclistas y un 60% de los viajes en vehículo particular o carga en la ciudad. A continuación, se describen los 14 corredores principales que permanecen en continuo seguimiento, actualización y gestión: Av. Carrera 7, Av. Caracas, Autopista Norte, Av. NQS, Av. Carrera 68, Av. Boyacá, Av. Ciudad de Cali, Autopista sur, Av. Suba, Av. Calle 80, Av. Calle 26, Av. Calle 13, Av. Américas y Av. Primera de Mayo.

Corredores que nos mueven ha aportado un total de 70 intervenciones en el presente cuatrienio, en puntos cruciales para la movilidad de la ciudad en función de eliminar cuellos de botella que permitieran una mejor circulación. De estas intervenciones se destacan:

- Contraflujo Av. Américas jornada AM
- Calle 13 x carrera 69F sentido oriente a Occidente
- Reversible carrera 7 durante los planes retorno de domingos y lunes festivos desde la calle 245 hasta la calle 180
- Carril escolar autopista norte
- Carril escolar calle 80

Algunas de las intervenciones, lograron ser gestionadas de manera definitiva con ajuste de infraestructura, como son los puntos de la Av. Boyacá x Diag. 62 Sur sector de Meissen, en donde se reconfiguró el paso peatonal semaforizado mejorando las condiciones de fluidez vehicular, conectividad y accesibilidad de los peatones, de igual manera en la Av. Boyacá x Cl 12B se eliminó el separador lateral lo que mitigó las colas vehiculares por congestión sur a norte. Por otro lado, se gestionó la eliminación del retorno sur-sur de la Av. Boyacá con Cl 59C sur, eliminando de manera definitiva los conflictos de entrecruzamiento que disminuían de manera significativa la velocidad del corredor.

Actualmente, se cuenta con un total de 17 intervenciones de gestión en vía. Intervenciones diseñadas

[9] *Cfr.* Corte Constitucional, Sentencia C-102 de 2018.

para mejorar la fluidez vehicular en los puntos críticos, por medio de la presencia del grupo operativo en vía y elementos de organización del tráfico, tales como conos, maletines, cinta perimetral, entre otros.

En el periodo de la presente Administración se han realizado 47 Auditorías/Inspecciones de seguridad vial urbanas, en el marco de plan de choque de puntos críticos a nivel ciudad parte de la estrategia corredores que nos mueven, donde se evalúan los diferentes parámetros de seguridad vial de acuerdo con la Guía de Auditorías de Bogotá. Estas auditorías o inspecciones se constituyen en una herramienta para la gestión de hallazgos en la búsqueda de soluciones para disminuir la siniestralidad, por lo cual se han logrado gestionar ante las distintas entidades más de 500 hallazgos.

De la misma forma, la entidad ha planeado y dado seguimiento a 40 planes éxodo y retorno, durante la vigencia 2020-2023, en los 9 corredores de ingreso y salida de la ciudad, garantizando la fluidez del tránsito, informando a los usuarios sobre las condiciones en tiempo real, realizando la coordinación interinstitucional y el monitoreo permanente. Así mismo, se gestionó la nueva medida de gestión de la demanda explicada anteriormente: pico y placa regional.

- **Planes de Manejo de Tránsito**

Durante la vigencia 2020 - 2023 se recibieron y atendieron 187.484 solicitudes de Planes de Manejo de Tránsito (PMT), de los cuales 178.481 corresponden a PMT por obras y 9.003 a PMT por eventos, y para el 2023 (corte 30 de septiembre) se atendieron 50.082 PMT para obras y 2.731 PMT para eventos. Logrando cumplir con la meta de atender el 100% de las solicitudes de PMT por obras y eventos radicadas en la entidad, en los tiempos establecidos en el artículo 101 de la Ley 769 de 2002 y en los conceptos técnicos para gestionar los PMT por obras y eventos.

Con corte a 30 de septiembre de 2023 hay activos aproximadamente 12.870 PMT para obras públicas como la construcción de infraestructura vial de alto impacto, proyectos de valorización, ampliación y construcción de infraestructura de modos de transporte masivo como la construcción de las Troncales de TransMilenio, Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) y Regiotram de Occidente; así como la rehabilitación de la red matriz de acueducto, entre otras.

Durante la vigencia se logró incrementar la magnitud de la meta 5 del proyecto de inversión 7578 del 40% al realizar el seguimiento y el control al 45% del total de los frentes de obras y/o intervenciones autorizadas para cierres totales de calzada, cierres totales de andén, actividades de cargue y descargue en malla vial arterial en horario diurno, cierres de ciclorrutas, cierres autorizados únicamente para el fin de semana y cierres que requieren cambios de sentido de circulación, verificando que para estos se promueva de manera segura la configuración de infraestructura destinada a peatones y ciclistas.

PMT por obras

Durante este período se iniciaron las obras para el traslado anticipado de redes de Metro (TAR), lo cual requirió de una alta articulación con las empresas de servicios públicos (EAB, CODENSA, ETB, GAS NATURAL, TELECOMUNICACIONES) para desarrollar e implementar los PMT de forma coherente con las necesidades de las Entidades contratantes y así entregar las zonas sin interferencias de servicios públicos para la ejecución de obras de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB).

Así mismo, se iniciaron las obras de construcción de los siguientes proyectos:

- Construcción para la adecuación al Sistema Transmilenio de la Avenida Congreso Eucarístico (Avenida Carrera 68) desde la Carrera 9 hasta la Autopista Sur y obras complementarias, proyecto que cuenta con una extensión aproximada de 16Km y dividida en 9 grupos.
- Construcción para la adecuación al Sistema Transmilenio de la troncal Avenida Ciudad de Cali, proyecto que cuenta con una extensión aproximada de 7.4 Km y dividida en 4 grupos.
- Construcción de la Extensión Troncal Avenida Caracas tramo 1 y obras complementarias proyecto que cuenta con una extensión aproximada de 4.2 Km
- Construcción del deprimido de la Av. Calle 72 por Av. Caracas, como parte de las obras de la PLMB
- Construcción de la Avenida Tintal o Av. Guayacanes desde la Avenida Bosa y desde la Av. Cali hasta Avenida Alsacia y obras complementarias, dividida en 4 grupos.
- Ajustes y/o actualización y/o complementación a los estudios y diseños y construcción de la Avenida Laureano Gómez (Avenida Carrera 9) desde Avenida San José (Avenida Calle 170) hasta la Calle 193, acuerdo 646 de 2016.
- Construcción de la Av. El Rincón desde la Av. Boyacá hasta la Carrera 91 y de la intersección Av. El Rincón por Av. Boyacá y obras complementarias, Acuerdo 645 de 2016.
- Actualización, complementación, ajustes de estudios y diseños y/o estudios y diseños y construcción de la Av. José Celestino Mutis (Av. Calle 63 desde la Transversal 112B Bis A (Carrera 114) hasta Carrera 122.
- Actualización, ajustes y complementación de diseños y construcción de las obras de un (1) puente vehicular en la Calle 129C entre Carreras 99A y 100A, sobre el brazo del Humedal Juan Amarillo.
- Rehabilitación de la tubería Tibitoc – Casablanca, para el sub-tramo sur del tramo 3, comprendido entre el punto de empate con el sub-tramo norte (k48+143.84) y el tanque de Casablanca (k52+131), con sus obras complementarias.
- Construcción de la manija matriz de acueducto y obras complementarias, que conformarán la fase II de la rehabilitación del tramo 3 de la línea Tibitoc- Casablanca, que se localiza en la Av. Boyacá entre Calle 80 y Av. Ferrocarril del Sur.
- Construcción del patio la Reforma y obras complementarias.
- Construcción para la ampliación del puente vehicular ubicado en la Calle 153 por Auto Norte.
- Construcción de la calzada norte de la Avenida La Sirena (CL 153) entre Autopista Norte y Avenida Boyacá y obras complementarias.
- Construcción de la Av. El Polo entre Av. Boyacá y Autopista Norte, convenio específico de cooperación No. 1 para la intervención de infraestructura vial y espacio público a cargo de terceros número 515 de 2022 celebrado entre el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU y Fideicomiso Lagos de Torca.
- Construcción de la Avenida Boyacá (AK 72) desde la Avenida San José (AC 170) hasta la Avenida San Antonio (AC 183).
- Regiotram de Occidente - Obras de Construcción, del taller de la Agencia Nacional de Infraestructura, de adecuación y reparación de desvíos, intersecciones especiales, redes y la operación y el mantenimiento de la infraestructura correspondiente al tren de cercanías.
- Construcción de la intersección a desnivel de la Autopista Sur (NQS) con Avenida Bosa y prolongación de la Avenida Las Torres hasta la conexión de Calle 59 sur (Avenida Bosa).

Por otra parte, con el propósito de facilitar la ejecución de las obras en la ciudad, se está realizando la actualización del concepto técnico, ahora protocolo para la presentación de PMT, el cual se

denomina "CONCEPTO TÉCNICO PARA GESTIONAR LOS PLANES DE MANEJO DE TRÁNSITO (PMT) POR OBRA", en temas como la exigencia en malla vial intermedia y local de volúmenes (vehiculares, peatonales y/o ciclistas) a aforar y la exigencia de análisis de tránsito (modelación o cálculos matemáticos) a realizar según clasificación de la malla vial donde se realizará la intervención y el tipo de afectación.

Así mismo, en aras de minimizar los errores por parte de los contratistas o ciudadanos en el trámite de PMT, y por ende la reducción de los tiempos de revisión y autorización de los mismos, se generaron esquemas de PMT típicos de los cierres e intervenciones que más se presentan, para que el contratista seleccione cual es el PMT típico que se ajusta de acuerdo con su necesidad y presente el típico seleccionado en la solicitud que realice ante la SPMT. En este sentido se generaron 754 PMT típicos de los cuales 197 son para malla vial arterial y 557 para malla vial local e intermedia.

PMT por eventos

Durante la vigencia 2020 - 2023 (corte 30 de septiembre) se recibieron y atendieron 11.734 solicitudes de Planes de Manejo de Tránsito (PMT) para eventos, alguno de ellos de alta complejidad como en el Movistar Arena (conciertos, obras de teatro y reuniones sociales y públicas entre otras), en el Estadio Nemesio Camacho El Campín (partidos de fútbol y conciertos), en el Parque Simón Bolívar (conciertos, eventos especiales, punto de partida y llegada de carreras atléticas); así como, diferentes eventos realizados en el estadio de techo y en los parques de atracciones salitre mágico y mundo aventura. Es importante resaltar, que para el año 2020 la cantidad de eventos se redujo en una cifra cercana a cero (0) dada las condiciones de emergencia sanitaria adoptadas por el COVID 19 en el país, durante los primeros meses de la pandemia, dinámica que impactó directamente la generación de eventos en la ciudad.

3. Control y gestión inteligente en vía

- **Control en vía: Agentes civiles de tránsito y Seccional de tránsito y transporte**

Con el fin de cumplir las funciones de control y regulación del tránsito y el transporte en el Distrito Capital, propendiendo por la seguridad vial y en general por el fortalecimiento de las condiciones de Movilidad del Distrito Capital, conforme al Código Nacional de Tránsito Ley 769 de 2002 y demás normativa vigente, la SDM y la Policía Nacional a lo largo de los años han venido aunando esfuerzos de cooperación para cumplir mutuamente con su misionalidad mediante la suscripción desde el año 1998 de diferentes convenios Interadministrativos[10].

A continuación, se relacionan los diferentes Convenios Interadministrativos suscritos con Policía Nacional para los últimos cuatro años:

[10] Código Nacional de Tránsito Ley 769 de 2002 que en apartes del segundo inciso del parágrafo tercero del artículo 6 dictamina: "*(…) Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código. No obstante, los alcaldes de municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios interadministrativos para ejercer en forma conjunta, total o parcialmente, las funciones de tránsito que le correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan*". Igualmente, se han suscrito atendiendo lo dispuesto en el parágrafo 4° del artículo 7 de la Ley 769 de 2002 que establece: "*Los organismos de tránsito podrán celebrar contratos y/o convenios con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito mediante contrato especial pagado por los distritos, municipios y departamentos y celebrado con la Dirección General de la Policía. Estos contratos podrán ser temporales o permanentes (…)*".

Tabla 1. Convenios SDM - Policía Nacional 2020-2023

Convenio	2023-2311	2022-1665	2021-1052	2020-288
Aportes Asignados Por La Policía (profesionales Policiales)	750	1.000	1.000	1.000
Fecha Inicio	1 de junio de 2023	1 de septiembre de 2022	1 de marzo de 2021	1 de marzo de 2020
Fecha Fin	29 de febrero de 2024	31 de mayo de 2023	31 de agosto de 2022	28 de febrero de 2021
Plazo de ejecución	9	9	18	12
Aportes Asignados Por La SDM	**$ 8.401.000.000**	**$ 10.323.690.000**	**$ 20.085.000.001**	**$ 13.000.000.000**

Fuente: Subdirección de Control de Tránsito y Transporte.

Frente a la necesidad de aumentar la fuerza operativa en vía y no contar con personal de policía suficiente para cubrirla y considerando los anuncios del gobierno nacional respecto de la posibilidad de desmontar la Policía de Tránsito, se creó en el año 2021 el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte (CACTT) con un grupo de 150 agentes (Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre[11]). Durante el año 2022, se fortaleció este cuerpo con 150 agentes más y para el año 2023 se realizó una nueva incorporación de 150 agentes. En la actualidad, la entidad cuenta con 450 agentes de tránsito civiles que trabajan de manera conjunta y colaborativa con el personal de la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

Para la operación del CACTT, fueron creados dentro de la planta de personal de la SDM, cuatrocientos cincuenta (450) cargos entre 2021 y 2023.

Adicionalmente, se relacionan otros logros como:

- Se cuenta con herramientas tecnológicas para realizar seguimiento al debido uso de la comparendera electrónica, facilitando la ubicación de los Agentes de Tránsito en franjas horarias determinadas, y cumplimiento de la jornada laboral asignada. Lo anterior permite identificar si hay conductas contrarias a las funciones establecidas para los empleos que conforman el Cuerpo de Agente Civiles de Tránsito y Transporte y del resultado obtenido se realiza la recolección de material probatorio y proyección de informes para remitir a la Oficina de Control Disciplinario Interno de la Entidad.
- A su vez, para el debido funcionamiento de las unidades (CACTT y SETRA) y su operatividad en calle también la entidad pone a su disposición elementos tales como: Uniformes, cascos, motos, radios, contratos de combustible, material para puestos de control (conos, balizas etc.), material impreso para el registro de los IPAT, entre otros.

[11] *artículo 7. Cumplimiento de Régimen Normativo*
"Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

(…)

Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción y el Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios."

- A la fecha se encuentra en proceso de implementación una solución tecnológica de cámaras corporales adquiridas por la entidad, con el objetivo de documentar los procedimientos, verificar que cumplan con los requisitos mínimos establecidos y que el actuar del Agente Civil sea consecuente con los valores y principios de la SDM.

- **Centro de gestión del tránsito**

El Centro de Gestión de Tránsito (CGT) siendo este el cerebro del SIT, tiene dos objetivos fundamentales: la atención de eventos No Programados que se suscitan día a día y, la coordinación operativa de la respuesta en campo para la gestión y el control de los diferentes eventos, planes, pilotos y obras que cuentan con un conocimiento previo y se consideran en su gran mayoría programados.

Como primer objetivo, el cual connota aquellos no programados, el CGT busca atender de manera ágil y efectiva los eventos que puedan convertirse en una incidencia directa a la movilidad de los usuarios viales (afectaciones al normal desarrollo del tránsito) que se detecten o sean reportados por los diferentes medios o fuentes con las que cuenta la ciudad (Líneas 123, redes sociales, cámaras C4 y centro de gestión y unidades en campo entre otras). Para esto, se cuenta con una operación denominada “triángulo de la gestión”: monitoreo, recepción y atención.

El monitoreo se realiza mediante 130 cámaras de CCTV propiedad de la SDM y acceso a 200 cámaras integradas provistas por la central de C4, que permiten la visualización a tiempo real de las diferentes situaciones que se suscitan en campo. Monitoreo de las condiciones de volumen, velocidad y tiempos de viaje mediante sensores BitCarrier (229 sensores), sensores SNAPS de medición de volúmenes (16 activos), aplicativos como WAZE y Google Maps, información de las más de 1609 intersecciones semaforizadas en el Sistema de Semaforización Inteligente SSIB, información allegada por medio del Número Único de Seguridad y Emergencia (NUSE 123), así como la red de información del Distrito: Transmilenio S.A., Terminal de Transporte S.A., Seccional de Tránsito de Bogotá y unidades en campo tanto de guías, agentes civiles de tránsito y transporte y gerentes en campo.

La recepción se realiza mediante diferentes plataformas y medios de comunicación, con el fin de clasificarla, darle un tratamiento asertivo y disponer de la acción adecuada para el evento tipo. En la actualidad se cuenta con la recepción de información mediante la plataforma Premier One provista por C4 la cual canaliza los eventos reportados a la línea NUSE 123 y los direcciona a diferentes agencias anexas al C4 como lo es la Agencia de Movilidad, a su vez como segunda herramienta y respaldo, se cuenta con la Bitácora CGT, en la cual minuto a minuto se transcribe información de eventos que no son allegados al 123 para indexarla en Premier One y viceversa se traduce información de Premiere One a lenguaje de operación del CGT, con el fin de clasificarla y enviarla a la atención.

En cuanto a la atención, una vez revisada la información y clasificada, se asigna a las diferentes centrales de radio para realizar el despacho y atención efectiva de los eventos. CGT realiza la coordinación con un total de 6 centrales de radio para los diferentes grupos operativos en campo: Central de Guías GOGEV - Central de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte, Central de Niñas y Niños Primero, Central de Semaforización y Central de grúas.

Respecto al segundo objetivo, enfocado en los eventos planeados, el CGT brinda el apoyo directo a la coordinación en campo, traspaso de información, medición y reacción frente a los diferentes eventos

de los cuales se tiene conocimiento con antelación. Algunos de estos eventos obedecen a: planes de manejo de tránsito por obra o por eventos sociales y culturales, pilotos para la mejora de los indicadores de tiempo de viaje o seguridad vial, aglomeraciones o concentraciones de índole social, entre otros.

Cada evento programado tiene su tratamiento especial en cuanto a la coordinación, la medición, el seguimiento y la acción en campo. Especialmente para aquellos eventos asociados con aglomeraciones de público (programados) los cuales según su categoría pueden presentar impactos negativos en la movilidad de la ciudad durante su atención o desarrollo, se cuentan con diferentes herramientas que generan una medición del posible impacto y la acción a tomar. En la actualidad se relaciona el uso del indicador o índice de impacto por manifestaciones ciudadanas en la movilidad o IMCM, el cual nos permite cuantificar el impacto y los recursos a disponer.

Estos dos objetivos se suplen realizando diagnósticos continuos para disponer el recurso óptimo y la atención temprana del evento, para lo cual se cuenta con un recurso humano de más de 35 personas que trabajan 24/7 en diferentes turnos, coordinando, liderando, operando y analizando a tiempo real las diferentes situaciones y las acciones asociadas.

- **Sistema de semaforización inteligente de Bogotá**

El proyecto de Implementación del Sistema de Semaforización Inteligente de Bogotá (SSIB) parte de la necesidad de renovación del sistema de semaforización antiguo (SSA) dado que dicho sistema había sido instalado en la década del 70s (con algunas actualizaciones) y su tecnología no se ajustaba a las exigencias de una ciudad como Bogotá, algunos problemas del SSA eran en la capacidad de sus centrales, la red de comunicaciones con limitada capacidad, controladores alejados de las centrales y parte de estos eran obsoletos, baja o nula interoperabilidad, y limitaciones para la programación de los mismos.

El SSIB permite compilar los datos de tránsito en tiempo real, analizar y ajustar la programación según las necesidades del tráfico detectadas. La innovación del sistema incluyó nuevos controladores para las intersecciones existentes y proyectadas en su momento (54 nuevas intersecciones), cambio a semáforos tipo LED los cuales consumen un 74% por ciento menos de energía en comparación con las luces halógenas, complementó intersecciones semaforizadas existentes con pasos peatonales, sonoros y/o biciusuarios, también se implementaron nuevos dispositivos tecnológicos para potenciar la seguridad vial como son los módulos con contador regresivo brindado trayectorias peatonales más seguras y eficientes, entre otros.

Una vez definidos los requerimientos técnicos del sistema de semaforización y establecidas las etapas o fases para su implementación, se dio inicio a la ejecución del proyecto el 31 de agosto de 2018 y su terminación se dio el 30 de noviembre de 2021, de esta manera la entidad puso al servicio un nuevo sistema, equiparable a los implementados en ciudades desarrolladas, que se convierte en uno de los elementos más importantes para mejorar las condiciones de movilidad de los Bogotanos. Nuestro SSIB incluyó un nuevo pictograma para semáforos peatonales, como ícono principal de la Movilidad Inteligente en la ciudad, denominado “Prudencia” en alusión a “pensar antes de actuar, analizando los pros y contras de cualquier situación”. El nombre fue elegido por los bogotanos seleccionando uno de los seis nombres propuestos para el nuevo pictograma mediante un proceso de votación digital mediante una convocatoria pública. Cumplido el plazo de la implementación y puesta en operación del Sistema de Semáforos Inteligente el 30 de noviembre de 2021, la Secretaría asumió la operación del sistema sin novedades que afecten la integridad del sistema, atendiendo las diferentes eventualidades con el personal de la

Subdirección de Semaforización, logrando mantener la operación la disponibilidad del sistema en un 99.92%.

4. Transformación Digital del Servicio a la Ciudadanía

Desde el 2020, la SDM (SDM) inició un proceso de transformación del servicio, que incluye la optimización de los procesos, modernización de los sistemas de información misionales, así como de las concesiones de trámites de tránsito y el fortalecimiento de las capacidades del recurso humano dedicado a estas temáticas.

Esta transformación parte de aprovechar las tecnologías digitales para mejorar los servicios, la eficiencia y la transparencia de la SDM con el objetivo de alcanzar los siguientes beneficios:

- *Mejorar la experiencia ciudadana:* al ofrecer servicios digitales accesibles, personalizados y seguros, se puede aumentar la satisfacción y la confianza de los ciudadanos en el gobierno.
- *Optimizar los procesos internos:* al automatizar y digitalizar las tareas administrativas, se puede reducir el tiempo, el costo y el error humano, así como mejorar la colaboración y la comunicación entre las diferentes áreas del gobierno.
- *Fomentar la innovación y el aprendizaje:* al incorporar herramientas de análisis de datos, inteligencia artificial y otras tecnologías emergentes, se puede generar conocimiento, soluciones y oportunidades para mejorar el desempeño y la calidad del gobierno.
- *Incrementar la transparencia y la rendición de cuentas:* al facilitar el acceso y el uso de la información pública, se puede fortalecer la participación ciudadana, el control social y la prevención de la corrupción.

En este marco de transformación se elaboró la estructuración de la nueva concesión de trámites y servicios del Distrito (VUS) y la construcción del nuevo Sistema Inteligente de Servicios (FENIX).

Se definió como estrategia que las plataformas tecnológicas de la nueva concesión y del sistema misional debían proporcionar la capacidad de tener una visión de un modelo de servicio volcado al ciudadano.

Dentro de los logros más importantes del proceso de transformación del servicio:

- ***Operación y ampliación de los servicios de la Ventanilla Única de Servicios (VUS):*** La SDM consiguió estructurar y contratar una nueva concesión de trámites y servicios siguiendo el nuevo modelo de servicios expresado en la Ventanilla Única de Servicios. Durante el primer año y medio de operación desde este nuevo contrato de Concesión, se ha atendido la solicitud de 2.560.510 trámites y 2.202.626 ciudadanos. Como parte de lo mismo se dio un aumento del 42% en la cobertura de la prestación del servicio para los ciudadanos haciendo presencia en 17 localidades de la ciudad versus el antiguo esquema de concesión que fue reemplazado con la entrada en operación de la VUS. En sus primeros dieciocho (18) meses de operación logró superar en 12% la cantidad de trámites recibidos por los Registros Distrital Automotor, el Registro Distrital de Conductores y el Registro de Empresas de Transporte Público, con un promedio mensual de 150.618 trámites recibidos, en comparación a 132.751 en el mismo periodo del año anterior. Igualmente, se deben resaltar los siguientes aspectos: (i) el cambio de la concesión anterior a la nueva se adelantó sin ningún tipo de contratiempo para la ciudadanía, pese a la complejidad de

una transición de este tipo; (ii) permitió adelantar con altos índices de satisfacción los trámites de renovación de las licencias de conducción de 423.341 ciudadanos, de acuerdo con lo ordenado por la ley a este respecto y (iii) el proceso de selección estructurado y adelantado por la actual administración distrital permitió un aumento sustancial de los ingresos que recibe la SDM por los trámites el cual pasó de 70.930 millones en un año típico de la concesión anterior a 107.689 millones en el primer año de operación de la actual concesión, generando un aumento del 52%.

- ***Tránsito de SICON a FÉNIX:*** Como parte de este nuevo esquema se dio el tránsito desde el antiguo sistema contravencional que viene funcionando desde hace más de quince años SICON, hacia un nuevo esquema tecnológico operativo moderno definido como Sistema FÉNIX, cuya estructuración, conceptualización y desarrollo culminó en la vigencia 2023, entrando en operación en el mes de diciembre de dicha anualidad. Este nuevo modelo operativo para la gestión contravencional consolidó por primera vez en la SDM el aprovechamiento de la tecnología en la nube para el desarrollo y operación de un sistema de información misional integrado que facilite los procesos de atención a la ciudadanía.

  Las etapas de transición y estabilización entre el SICON y FÉNIX arrancaron el 01 de septiembre de 2023 y se extenderán hasta el 08 de febrero de 2024. Desde ese momento el sistema FÉNIX será la herramienta principal usada como sistema contravencional de la Secretaría y el sistema SICON operará de forma exclusiva en modo consulta.
- ***Inicio de la operación de ORVI:*** El Centro de Orientación a Víctimas (ORVI) es el servicio de la SDM de atención a víctimas de siniestros viales y sus familias, de manera gratuita que dio inicio en 2020. ORVI es hoy referente a nivel nacional, a partir de su esquema de atención. Con el mismo la SDM ha sido merecedora de los siguientes reconocimientos: Primer puesto en Atención integral a víctimas en la categoría *Buenas prácticas en seguridad vial y* Segundo puesto en la categoría Autoridades regionales y locales entidades territoriales. Desde el inicio de la operación el 1 de diciembre del 2020 hasta el 30 de septiembre del 2023 se han atendido 1307 personas de los cuales 751 son hombres y 556 son mujeres. Del total de personas atendidas, 460 son motociclistas, 328 conductores, 193 ciclistas, 178 peatones y 148 pasajeros. De igual manera, se ha consolidado la oferta formativa con un portafolio de 21 temas de capacitación en torno a problemáticas asociadas a siniestros viales.
- ***Virtualización de trámites:*** El principal logro de este proceso ha sido conseguir brindarle el beneficio a la ciudadanía de poder realizar de manera virtual varios de los trámites más demandados que debían realizar de manera presencial en las sedes de la SDM. Entre estos tenemos:

  - Plan de Manejo de Tránsito (PMT)
  - Revisión y Aprobación de Estudios de Transporte y Tránsito (ETT) y Estudios de Demanda y Atención de Usuarios (EDAU)
  - Pico y Placa solidario
  - Inscripción o autorización para la circulación vial (Exceptuados Pico y placa)

  Con el proceso de virtualización hemos logrado importantes beneficios para los ciudadanos, tales como evitar desplazamientos y costos de viaje, al contar con verificaciones previas de los requisitos asociados a sus viajes, con los 65.612 viajes evitados al tener información de trámites que iban a ser rechazados presencialmente, bajo un supuesto de que estos ciudadanos de las 32.806 solicitudes viajaran en el SITP con una tarifa de $2.750 para el 2023 por dos trayectos, contemplando el viaje de ida más el de regreso, se presenta un ahorro en costos de $180.433.000 para la ciudadanía.

- ***Puesta en Operación Mi Movilidad:*** La Secretaría logró articular conceptualmente y tecnológicamente, el conjunto de trámites y servicios asociados a temas contravencionales y de tránsito en una sola aplicación digital desde la cual se prestará un servicio mucho más ágil y eficiente de cara a la ciudadanía.

5. Apuestas de Movilidad y Género

La SDM realiza acciones que buscan aumentar la participación de las mujeres en sectores de los que históricamente han sido excluidas, como el transporte; fortaleciendo la implementación del enfoque de género en las acciones, intervenciones, programas y proyectos del Sector Movilidad, con el fin de fortalecer el impacto positivo y la legitimidad de las mismas.

Como parte de lo anterior, se han desarrollado acciones en el ámbito institucional y de talento humano; en la determinación del enfoque de género en las políticas públicas y demás instrumentos de planeación construidos por parte de los equipos de la SDM; en la implementación de procesos de gestión de conocimiento asociados al género y la movilidad del cuidado y por último, al fortalecimiento de las posibilidades de acceso de las mujeres a oficios no convencionales asociados al mercado laboral del transporte en Bogotá, a partir de la recategorización de licencias de conducción y el trabajo en eliminar barreras administrativas dispuestas para su inclusión.

Todo ese conjunto de acciones se ha realizado a partir de las orientaciones conceptuales y de política pública asociadas al género y el sistema de cuidado definidas en el PDD y la Política Pública de Mujer y Género.

Estos son algunos de los principales logros resultantes de las gestiones de la SDM en el tema de Género y Movilidad:

- ***Aumento en la participación y vinculación de mujeres en escenarios productivos del sector transporte en la ciudad***: El mercado laboral del transporte público de la ciudad estuvo históricamente dominado por hombres, en oficios no convencionales para las mujeres, incidiendo en barreras administrativas como de formación, preparación y acceso operativo a los cargos. La vinculación laboral de las mujeres como operadoras de buses en el SITP en el año 2021 estaba en 1.5% (195 mujeres) frente a 98.5% (13,045) hombres. En la actualidad está en 3.6 % (758 mujeres), subiendo su participación un 1.6 % en un año y medio, producto de las acciones de recategorización de licencias que ha liderado la SDM, así como de la estructuración y puesta en operación de la Operadora Distrital de Transporte de la ciudad. En su primer año de operación, La Rolita ha generado 600 empleos formales, de los cuales 55% son ocupados por mujeres y 281 corresponden a labores de conducción de buses 100% eléctricos.

  Se han generado las oportunidades para que las mujeres de Bogotá puedan capacitarse, adquirir experiencia y obtener su licencia de conducción de manera gratuita, que son requisito para su vinculación laboral en el sector. En la actualidad, existe un total de 826 mujeres capacitadas y con licencias recategorizadas por acción de la SDM.

- ***Transversalizar el enfoque de género y diferencial en los datos, proyectos e intervenciones de la Secretaría y las entidades del Sector.*** Este logro está asociado a generar transformaciones en la arquitectura institucional y de datos de la Secretaría, así como la realización de mesas institucionales de género al interior de la SDM y las entidades del sector y generar procesos

pedagógicos y de fortalecimiento de capacidades para integrar el enfoque de género. Como parte de lo anterior se ha reorientado en la gestión misional de las entidades con el fin de fortalecer el impacto positivo de las acciones en los aspectos de género y se han dado nuevos procesos de levantamiento y análisis de información desde los cuales se han reconocido las problemáticas de la intersección movilidad, género y cuidado.

Capítulo 3. Fortalezas para destacar y mantener

1. ***Apuestas de Género en el transporte y la movilidad*:**

Entre los aspectos fundamentales por mantener como parte de la apuesta de Género se incluyen la conformación de *La Rolita* con un esquema de gerencia y operación asociado al empoderamiento femenino y los impactos positivos que el mismo motiva; la transformación del mercado laboral del transporte público en la ciudad asociado a la vinculación de mujeres en oficios no convencionales de los que tradicionalmente habían sido excluidas, entre los que se incluyen la operación de buses y grúas de la concesión de la Secretaría y la implementación del enfoque de género en la actividad corporativa y de Talento Humano, así como en las políticas, proyectos e intervenciones de la Secretaría.

2. **Transformación Digital e Información:**

a. ***Apuesta de transformación – Arquitectura de Referencia:*** esta es la base fundamental, conceptual, técnica y organizativa sobre la que se levanta la apuesta de transformación del esquema de atención de la ciudadanía de la SDM. La implementación y completitud de la arquitectura orienta y define el desarrollo y ejecución de las mejoras tecnológicas y organizativas que debería implementar la SDM en los próximos años.

b. ***Monitoreo con videoanalítica:*** La fuente de datos primaria de volúmenes y ocupación para los proyectos, entre otros de modelación de transporte, es el contrato de monitoreo, sin embargo, éste tiene algunas limitaciones: costos elevados, captura y digitación con métodos manuales, cobertura geográfica reducida. Desde febrero de 2023 la SDM trabaja en el desarrollo de un modelo de videoanalítica propio que cubra las necesidades de toma de información, pero superando las limitaciones del método actual. A la fecha, ya se cuenta con un modelo de videoanalítica que tiene la capacidad de contar vehículos de manera diferenciada de autos, camionetas, camiones, buses, bicicletas y peatones de manera efectiva, incluso superando la precisión de las tomas de información con base en aforadores.

   Los siguientes pasos sugeridos para este proyecto son: inclusión de la Norma RILSA, robustecer infraestructura tecnológica dedicada y recursos humanos para reducir tiempos del cronograma del proyecto, trabajar en la detección de alertas en seguridad vial con base en patrones de conducción.

c. ***Automatización de reportes:*** El proceso de generación de reportes tiene 2 momentos, el primero consiste en extraer, procesar y agregar los datos crudos para obtener las cifras resumen y el segundo en presentar esas cifras en las piezas gráficas y plantillas de boletines de prensa; los datos corresponden a diferentes temáticas y provienen de diversas fuentes de datos. Para reducir al máximo la intervención humana en el proceso de construcción de los reportes y así evitar errores y tiempo en su construcción, se ha trabajado en la generación automática de correos electrónicos, que se ajustan a las plantillas gráficas y de texto que determina la entidad.

d. ***Observatorio de Movilidad de Bogotá***: Se reformuló el observatorio, no sólo de forma sino de fondo, pasando de una vista de indicadores organizados en tableros, a un página que permite encontrar información organizada por temas, además con los avances en la organización de los datos a través de base de datos, se pasó de actualizar los datos que alimentan los tableros de forma manual (tablas .csv, .txt y .xlsx) a consumir APIs desarrolladas en la entidad y tablas dentro de base de datos con alimentación diaria, reportando fecha y hora de corte establecidos.

   Se viene trabajando en fortalecer el Observatorio de Movilidad con más y mejores datos, organizados, con contextos que permitan un mejor aprovechamiento de la información, organizados de diferentes formas, que faciliten el acceso a la información para los diferentes tipos de usuarios; por medio de tableros dinámicos, infografías y datos abiertos. Se espera que los usuarios requieran cada vez menos información a través de oficios y PQRS.

e. ***Libro "Recorre Bogotá en Mapas"***: A través del uso de herramientas avanzadas de ESRI, se logró consolidar más de 90 mapas en la primera versión de este libro publicada en agosto de 2022, y contar historias agregadas en 12 capítulos que se complementan con imágenes, videos y GIF sobre los diferentes indicadores simples y compuestos de la movilidad, así como resultados de la implementación de proyectos y la visión de la movilidad a futuro en la ciudad. Para la segunda versión se recopilaron más de 100 mapas, organizados en 16 capítulos con novedades como datos en tiempo real (velocidades, PMTs, SBC y validaciones), la posibilidad de descargar cada mapa en formato shape, de gran utilidad para investigadores y academia en general; enlace a datos abiertos y a datos disponibles en el observatorio, para facilitar ahondar en las temáticas presentadas; y gráficos que complementan el comportamiento de los indicadores de manera histórica o por otro tipo de agregación de interés.

   La particularidad a resaltar de esta obra digital es la recopilación de esta información, que articula a todas las dependencias de la SDM para la consolidación de esta valiosa información y a entidades del sector, información que anteriormente estaba almacenada de forma individual en las áreas o penal técnico a cargo que en ocasiones resultaba de difícil acceso, y que además facilita a cualquier persona deambular y conocer los avances e indicadores en temas de movilidad desde todos ámbitos de acción del Distrito, con posibilidad de relacionarlo con su lugar de residencia por la interactividad de la herramienta desde el punto de vista geográfico.

3. Cobro inteligente y transparente

Para el periodo objeto del informe, se registran cifras importantes de recaudo por cobro persuasivo y coactivo (2020: $134.492 M, 2021: $124.375 M, 2022: $171.262 M) frente a las cuales se evidencia un incremento progresivo a lo largo de la gestión donde, finalmente, fruto de la consolidación de los diferentes frentes de trabajo, se presenta un récord de recaudo para el 2023, reflejado en los 3 meses históricos de recaudo: septiembre ($28.468 M), junio ($26.993 M) y agosto ($24.564 M) del 2023, y que para 2023 a 30 de septiembre, alcanza un acumulado de $204.993M. Lo anterior, producto de las siguientes fortalezas: como principal elemento, se resalta la implementación de la estrategia de Cobro Inteligente, que se encuentra en constante evolución, y que se fundamenta en el análisis y gestión de datos a través de herramientas tecnológicas, que permiten articular la información obtenida para la creación de estrategias de recaudo frente a fenómenos de alto impacto, con lo cual se ha logrado alcanzar recaudos históricos para la SDM. Igualmente, será importante mantener la necesidad de potencializar la aplicación del sistema Fénix en todos los componentes para el efectivo funcionamiento de todo el proceso de cobro, como una solución tecnológica que optimiza la gestión de la SDM. La continuidad de la

aplicación de los mecanismos actuales de clasificación, reparto, proyección y emisión de respuestas a derechos de petición dado el elevado número de radicación de solicitudes a la dependencia, pues se han adoptado medidas para garantizar la respuesta de fondo y oportuna a cada una de las solicitudes. La implementación de las medidas tecnológicas y administrativas tendientes a la reducción de los tiempos en la materialización del levantamiento de medidas cautelares, en el sentido de permitir a la ciudadanía una gestión oportuna de los desembargos cuando se valida el pago de las obligaciones pendientes.

4. Formulación de políticas de movilidad:

En el marco de la formulación de Políticas de Movilidad, la SDM lidera los procesos de elaboración e implementación del marco de política de movilidad para la ciudad, de acuerdo con los propósitos del Plan de Desarrollo "*Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI - 2020 - 2024*" y con perspectiva de planeación y acción para las próximas 3 administraciones, de manera que se logren concretar y consolidar los logros del sector en materia de movilidad sostenible, segura, accesible y asequible para el bienestar y desarrollo de Bogotá D.C., y de la Región.

De esta manera, el trabajo articulado entre la SPM con otras dependencias y entidades de la Administración, permitió formular un ecosistema de movilidad, basado en las definiciones del Plan de Ordenamiento Territorial - *POT de Bogotá "Bogotá Reverdece"* (Decreto 555 de 2021), para contribuir a la concreción del modelo de ocupación del territorio sostenible que allí se plantea y acelerar el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible a partir de una visión y agenda a 2035, orientada a reducir las inequidades territoriales y sociales, al tiempo que plantea soluciones para abordar la emergencia climática y cerrar las brechas de género, entre otros aspectos.

El cambio de paradigma hacia un sistema de movilidad multimodal y sostenible, como parte de esta agenda, entiende la diversidad de viajes en diferentes modos de transporte, de acuerdo con las necesidades de los actores viales (peatones, usuarios de la micromovilidad, del transporte público, de carga, entre otros), e involucra el desarrollo de nuevas tecnologías que implementen energías de bajas emisiones.

Como se ha mencionado, estos planteamientos se desarrollan en el *Plan de Movilidad Segura y Sostenible (PMSS)* - Decreto 497 de 2023, que se ha formulado como un instrumento de planeación estratégica[12] de segundo nivel para concretar el Modelo de Ocupación Territorial - MOT y mediante el cual se adopta, implementa y se hace seguimiento y evaluación a las políticas de movilidad establecidas en el POT de la ciudad, específicamente hacía una movilidad multimodal y sostenible soportada en un sistema de transporte público estructurado desde lo regional a lo local, en la conformación de una red de espacio público para la movilidad, en el fortalecimiento de la red de transporte de carga y logística terrestre y aérea y en la construcción de un territorio inteligente seguro y cuidador.

Por supuesto, los proyectos relacionados con la bicicleta tienen un lugar preponderante en la gestión de la movilidad de Bogotá, pues la ciudad se sigue consolidando como una de las ciudades más amigables del mundo para montar en bicicleta, al ser ganadora del premio Sustainable Transport Award (STA) 2022, del Instituto de Políticas de Transporte y Desarrollo (ITDP), que destacó a la ciudad por, "Su respuesta oportuna frente a la necesidad de descongestionar el transporte público y evitar la propagación del COVID-19" por implementar ciclorrutas temporales durante la pandemia. Además, la ciudad fue

[12] El PMSS se compone de 6 metas trazadoras, 14 estrategias, 29 programas y 103 proyectos trazados en el corto, mediano y largo plazo que permitan la consolidación de un sistema de movilidad limpio, sostenible, accesible y seguro para la ciudad región.

seleccionada entre las 10 ciudades ganadoras de la convocatoria "The Bloomberg Initiative for Cycling Infrastructure (BICI) para seguir innovando en el fortalecimiento de su red ciclorrutas".

De este modo, la *Política Pública de la Bicicleta (2021 - 2039)*[13] responde al crecimiento en el uso de la bicicleta en la ciudad durante las últimas décadas, para mantener los esfuerzos de las últimas 4 administraciones en la promoción de la bicicleta, mientras se reconocen las tareas por realizar en infraestructura, seguridad personal y vial, fortalecimiento de la economía de la bicicleta y pedagogía para los y las ciclistas.

Esta política cuenta con un plan de acción a 2039 que, con el lema "*bici más todas y todos: todos los estratos, todas las edades y más mujeres en bici*", busca incrementar el número de viajes en bicicleta en la ciudad y ampliar la oferta de cicloinfraestructura, reducir a cero las fatalidades de ciclistas, promover el uso de la bicicleta para niñas y mujeres y, en términos generales, hacer de Bogotá una ciudad más amable para el uso de la bicicleta.

El plan de acción[14] está enfocado, entre otros aspectos, en aumentar y mejorar la red de cicloinfraestructura y de cicloparqueaderos, con énfasis en la intervención y resignificación de espacios donde se presenten hechos de violencia contra la mujer; así mismo, se busca fortalecer y estimular a las organizaciones de ciclistas y a la industria local para que apoyen los procesos de promoción del uso de la bicicleta, al tiempo que se desarrolla la economía alrededor de la bicicleta y los servicios relacionados, para promover que cada vez más personas hagan uno de la bicicleta como medio de transporte.

Siguiendo el planteamiento de una política de movilidad multimodal y sostenible del POT y del PMSS, y entendiendo que los peatones son el eje estructural de la movilidad de la ciudad, se adelanta la formulación de la Política *Pública del Peatón,* donde se reconocen las necesidades en materia de infraestructura, seguridad y cultura de la movilidad peatonal.

Para tal fin, se diseñó un plan de acción[15] con intervenciones proyectadas a 2035 para aumentar los viajes diarios peatonales, principalmente de mujeres, incrementar el espacio público de circulación peatonal en buen estado y reducir las y los peatones víctimas de siniestros viales. La política abarca acciones de conservación de los más de 28 millones de metros cuadrados de andenes, la creación de una unidad de mantenimiento peatonal para tal fin, el fortalecimiento de los programas de promoción de la movilidad peatonal en entornos escolares, la mejora de las condiciones de iluminación y aseo en el espacio de circulación peatonal, entre muchos otros necesarios para lograr que Bogotá sea una ciudad realmente caminable con espacio público de calidad.

Por otro lado, la *Política Pública de Movilidad de Cero y Bajas Emisiones*[16] será la hoja de ruta de corto, mediano y largo plazo para promover y consolidar la utilización de tecnologías de cero y bajas emisiones en todos los segmentos del transporte en la ciudad y además fomentar prácticas de conducción sostenible. Su objetivo general es *"Consolidar la movilidad de cero y bajas emisiones como una alternativa sostenible, accesible, competitiva y atractiva en Bogotá y la Región Metropolitana."*

---

[13] CONPES 15 de 2021

[14] Articula la actuación de 8 sectores del Gobierno Distrital, representados por 20 entidades distritales, para alcanzar los 10 resultados o transformaciones de ciudad formulados y los 44 productos diseñados y que se traducen en bienes o servicios a la ciudadanía.

[15] En este caso, se articula la gestión de 11 entidades distritales de los sectores movilidad, salud, educación, cultura, hábitat, gobierno, planeación, entre otros, para trabajar conjuntamente en 38 productos.

[16] CONPES D.C. 30 DE 2023

La formulación abordó un proceso de consulta y co-creación con diferentes actores públicos y privados, lo que permitió identificar factores estratégicos a intervenir para lograr una efectiva penetración de nuevas tecnologías. De esta manera, se definieron objetivos específicos para promover la transición hacia tecnologías de cero y bajas emisiones, fortalecer procesos de gestión e innovación en la cadena de valor de tecnologías para movilidad motorizada de cero y bajas emisiones, desarrollar un entorno de comunicación, pedagogía y participación alrededor de la movilidad de cero y bajas emisiones y consolidar una red de infraestructura de recarga inteligente, accesible y competitiva en articulación con el sector privado.

Bajo esta estructura de objetivos específicos se definió un plan de acción compuesto por 13 resultados y 42 productos que llevarán gradualmente al cumplimiento de los objetivos y metas orientados a repercutir positivamente en el desarrollo y dinámicas del sector en todo el país y la región. Adicionalmente, es importante mencionar que la política busca beneficiar a todos los ciudadanos que residen y circulan por la ciudad y también tiene un componente de enfoques diferenciales marcado desde el diagnóstico y la formulación de los resultados y productos.

5. Análisis Tarifario Integral

En relación con la gestión eficiente de la demanda de transporte, la Administración ha venido trabajando de manera conjunta en distintas estrategias a nivel de régimen tarifario, que promuevan un uso más racional del vehículo particular y el uso de modos más sostenibles.

En términos de promoción de alternativas sostenibles, se han logrado importantes aportes al SITP, al contar con tarifas diferenciales y subsidios en los servicios zonales y troncales para distintos grupos de población vulnerable como SISBEN, personas con discapacidad y adultos mayores, que permitan una mayor integración, asequibilidad y accesibilidad a estos usuarios. Así mismo, y con el fin de contribuir con el financiamiento del sistema de transporte público, desde el año 2020 ha habido un incremento notable en los fondos recaudados para el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) como resultado de la implementación del Permiso de Acceso a Área con Restricción Vehicular o más conocido como *"Pico y Placa Solidario"* y de la actualización de las variables que componen su tarifa, al compensar y mitigar las externalidades negativas asociadas a su uso, logrando un recaudo para el año 2023 (a la fecha) de cerca de 311 mil millones de pesos.

Respecto a la fijación de tarifas para el servicio de transporte público individual - Taxi, se ha trabajado en la actualización de la canasta de costos y en el cierre de la brecha tarifaria que para el año 2020 alcanzó un 20.04% de desbalance entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario. Así, para 2021 se realizó en incremento de la tarifa en 3.02%, para 2022 un incremento del 5.08% y para 2024 un incremento de 15.5%, y a partir de estos se logró reducir la brecha tarifaria a un 7% de desbalance.

Como una extensión de estos esfuerzos, también se ha trabajado de manera integral en la implementación y actualización de las tarifas asociadas al servicio de estacionamiento en vía y fuera de vía, al mantener una relación entre estas (EEV/EFV) mayor o igual a 1, promoviendo un uso más eficiente y consciente del espacio público en términos de rotación y ocupación y con el fin de devolver a la estructura tarifaria su papel instrumental en la gestión de la demanda de transporte. En términos del estacionamiento fuera de vía, se logró un aumento del valor de la tarifa de cerca de un 26% en relación con el valor del año 2019, alcanzando el aumento más alto en un periodo de administración de los últimos diez (10) años. En cuanto al estacionamiento en vía, la puesta en operación del proyecto y sus tarifas,

buscan incrementar los recursos que pueden ser empleados para el mantenimiento vial y para alimentar el FET.

En este sentido, es importante mencionar que desde la visión de política pública si bien las tarifas se analizan con base en indicadores macroeconómicos, se deben tener en cuenta las externalidades negativas como la congestión, contaminación, siniestralidad, entre otras, de cada modo. En donde, basados en un análisis integral, las tarifas de pico y placa solidario y estacionamientos deberán aumentar en una tasa más alta que la del transporte público y movilidad activa como la bicicleta. De esta manera en línea con el propósito de ciudad se promoverá los modos sostenibles.

Capítulo 4. Retos y recomendaciones

1. ***Tarifas***

- **Transporte Público Individual - Taxi.** La SDM realizó el estudio técnico para para el aumento de tarifas y expidió el Decreto 013 de 2023 haciendo un aumento de tarifas del 15.5%. En el último trimestre de 2023 se llevó a cabo el estudio técnico y está pendiente que se haga la actualización de tarifas de Transporte Público individual para el año 2024
- **SITP:** La SDM realizó el documento técnico de soporte de evaluación al *"Estudio técnico y financiero de soporte a la actualización tarifaria e implementación de la metodología Sisbén IV con proyección de demanda y costos"* DIM-F-006-2022, mediante el cual se evaluó el escenario tarifario escogido, que correspondió a un aumento de tarifas generales de $300 pesos y a la unificación de tarifas a vulnerables (Adulto mayor y Sisbén), verificando el cumplimiento de los principios establecidos en el artículo 21 del Decreto Distrital 309 de 2009. Dicho documento fue tomado como referencia por la Alcaldía Mayor de Bogotá para la expedición del Decreto 004 de 2023 mediante el cual se fijó la tarifa del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP. Durante el último trimestre del año 2023, la SDM realizó la evaluación para la fijación de tarifas del SITP para la vigencia 2023, la cual está pendiente de revisión y actualización.
- **Pico y Placa Solidario:** De acuerdo con el Decreto Distrital 749 de 2019 la tarifa se debe actualizar anualmente. Por lo cual es necesario actualizar la Resolución 83464 de 2021.
- **Estacionamiento Fuera de Vía:** Mediante el Decreto Distrital 012 de 2023 se definió actualizar anualmente durante el primer trimestre de acuerdo con la metodología vigente, por lo cual es necesario modificar dicho decreto.
- **Estacionamiento en Vía:** El Decreto Distrital 011 de 2023 define la actualización de la tarifa durante el primer trimestre del año, de acuerdo con lo anterior se debe actualizar el Decreto Distrital 011 de 2023 con base en la metodología desarrollada en el Acuerdo 695 de 2017.

2. ***Fondo de Estabilización Tarifaria***

- La administración de la cuenta presupuestal del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá -FET se encuentra a cargo de la Secretaría de Movilidad desde el 1 de enero de 2023.
- Es fundamental para la sostenibilidad del SITP, continuar trabajando con los entes gestores, principalmente con TRANSMILENIO S.A., en la implementación de estrategias orientadas a disminuir la necesidad de recursos a través del FET, mediante acciones para optimizar la operación y calidad del SITP.
- Estas acciones deben enfocarse en incrementar la demanda (seguimiento y control a la evasión, avanzar en el diseño del SITP de tronco alimentación, cofinanciación con el Gobierno Nacional de

flota nueva de bajas y cero emisiones, entre otras), de manera que se mejoren los indicadores de eficiencia (Índice de Pasajeros por Kilómetro e Índice de Pasajeros por Bus), alcanzando los niveles pre pandemia.

- Se debe continuar con los análisis para implementar fuentes alternativas de financiación que aporten recursos al FET, con el fin de disminuir la presión fiscal sobre el Distrito por la necesidad de transferencia de recursos corrientes de su presupuesto.

3. Día sin carro y sin moto

- A partir de la Consulta Popular realizada en el año 2000 donde los habitantes de Bogotá votaron "sí" por un día sin carro en la ciudad, el primer jueves de febrero de cada año se lleva a cabo la jornada. Actualmente el Decreto Distrital que regula la jornada es el 036 de 2023, el cual establece medidas para la circulación de carros y motos en la ciudad, por lo cual, es importante tener en cuenta las actividades que conllevan a la realización de dicho evento, para desarrollar con éxito el Día sin Carro 2024.

4. Sistema de Fotodetección

- Mantener la articulación entre las dependencias de la SDM y la ágil gestión para la recopilación de los requerimientos para la habilitación de puntos de fotodetección en el Distrito. Este proceso es liderado por la Dirección de Gestión y Control de Tránsito y Transporte.
- Aumentar acorde a las metas establecidas en el *Plan de Movilidad Segura y Sostenible (PMSS)*, así como el plan distrital de seguridad vial, el número de puntos de fotodetección, así como el número de cámaras asociadas para seguir mejorando los indicadores de seguridad vial relacionados al sistema de fotodetección.
- Integrar e interoperar el sistema de fotodetección al interior de la planeación objetiva y marco del Plan Maestro de SIT para Bogotá, siendo el sistema de fotodetección un servicio priorizado como meta proyecto, así como herramienta participe del ecosistema de herramientas y proyectos del SITB.

5. Movilidad Escolar - Niñas y Niños primero

- El programa Niñas y Niños Primero(NNP) busca consolidar una apuesta integral para mejorar la seguridad vial y la experiencia de viaje de las niñas y niños en sus recorridos hacia y desde el colegio. Se compone de 8 estrategias que se implementan desde diferentes áreas de la SDM. 3 estrategias directamente relacionadas bajo la sombrilla del convenio administrativo con la Secretaría Distrital de Educación: Al Colegio en Bici, Biciparceros, Ciempiés caminos seguros. Y 5 estrategias complementarias desarrolladas directamente por la SDM: Guardacaminos, Ruta Pila, Zonas escolares, Carriles escolares y Moviparque.
- A partir del desarrollo y puesta en marcha del *Plan de Movilidad Segura y Sostenible (PMS)*, así como de la política Pública de la Bici y la política Pública del Peatón, las 8 estrategias pasan a ser partícipes de instrumentos de planeación asociados directamente a metas de alta importancia tanto misionales como estratégicas de la SDM.
- En julio 2023 inició el proyecto “De Camino al Colegio”, en el que múltiples instituciones (University College London -UCL, Universidad de los Andes, Universidad Eduardo Mondlane, Universidad de Oxford, Arquitectura Sin Fronteras, Observatorio de Movilidad y Transporte de Mozambique, el Instituto Anna Freud- Centro Nacional para niños y familias, la Universidad de los Andes y la Universidad de Stanford), financiadas por la Alianza Global de

Enfermedades Crónicas (GACD por sus siglas en inglés), analizarán el desarrollo de los proyectos Ciempiés, Al Colegio en Bici y Biciparceros, medirán su impacto en la salud física y mental de los adolescentes (entre 11 y 16 años) beneficiarios y con base en esto implementarán un proyecto piloto de movilidad activa al colegio en Maputo, Mozambique. Este proyecto tiene una duración de 3 años.

- Para la operación de los proyectos en 2024 se proyecta adoptar un nuevo convenio interadministrativo a inicios de 2024 y realizar las contrataciones requeridas de personal para iniciar operación con calendario escolar a finales de enero de 2024. Se propone que desde 2024, la totalidad de los recursos operativos de todo el personal (monitores y guías) provengan directamente de la Secretaría de Movilidad, evitando retrasos en la operación a la espera del Giro sin Sustitución de Fondos que usualmente genera la Secretaría de Educación.
- Se hace necesario no solo garantizar la operación, si no buscar la mínima afectación en los meses de transición a las niñas y niños beneficiarios (enero - febrero - junio - julio), esto se podría dar pensando en la formalización de un convenio marco con convenios derivados y recursos de vigencias futuras con el fin de garantizar durante toda la administración las metas y los beneficiarios sin interrupción.
- Aumentar a razón del crecimiento de las metas dispuestas en el *Plan de Movilidad Segura y Sostenible (PMSS)* los diferentes modelos de expansión y cobertura en las diferentes localidades para los diferentes proyectos en el marco de Movilidad Escolar.

6. Tramitadores. Resolver la situación

- Una de las apuestas principales en torno a superar los procesos de tramitación informal e ilegal que ocurren en las proximidades de los espacios de atención de la Secretaría está asociada a la virtualización, en la medida que se elimina la necesidad de que la ciudadanía se acerque a la Secretaría, además de poder resolver su necesidad de manera digital de forma ágil y segura. Sin embargo, sigue siendo un reto poder resolver y atender los impactos negativos que genera la presencia de tramitadores que ofrecen sus servicios de pública a la ciudadanía, en muchas ocasiones generando confusión y desinformación en las personas interesadas en acceder a los servicios. Este reto está asociado a desarrollar acciones que resuelvan este asunto.

7. Gestión de Cobro

- Dar continuidad a la estrategia de cobro inteligente y consolidar las herramientas tecnológicas de análisis y gestión de datos que permiten articular la información obtenida para la creación de estrategias de recaudo.
- La consolidación del sistema FÉNIX, como software tecnológico a través del cual, de manera transversal la Secretaría adelantará sus funciones misionales, particularmente, las gestiones de cobro de las obligaciones a su favor, conforme al Manual de Cartera y el Estatuto Tributario.
- Realizar gestiones de cobro respecto de cada una de las obligaciones en los términos legales, para efectos de evitar la ocurrencia del fenómeno de prescripción de las obligaciones.
- Fortalecer la estrategia de pronto pago, teniendo en cuenta su impacto en el recaudo y la conveniencia de la misma, en el sentido en que permite optimizar recursos administrativos en las gestiones de cobro.
- Reforzar la gestión frente a las entidades financieras, con el fin de que acaten las órdenes de embargo dictadas por la SDM y se materialicen los desembargos a favor de la ciudadanía, de manera oportuna.