

PLAN INSTITUCIONAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (PIP)

2019

Oficina de Gestión Social

Julio de 2019



ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
MOVILIDAD

Secretaría de Movilidad

Plan Institucional de Participación 2019- II
Oficina de Gestión Social
Secretaría Distrital de Movilidad
Alcaldía Mayor de Bogotá D.C:

Bogotá, julio de 2019

Enrique Peñalosa Londoño
Alcalde Mayor de Bogotá D.C.

Juan Pablo Bocarejo Suescún
Secretario Distrital de Movilidad

Adriana Ruth Iza Certuche
Jefe Oficina de Gestión Social

Equipo de coordinación

Lina María Agudelo Colorado
Jorge Andrés Pinzón Rueda

Elaborado por:

Oficina de Gestión Social – Secretaría Distrital de Movilidad

Plan Institucional de Participación 2019 - II
Oficina de Gestión Social
Secretaría Distrital de Movilidad
Alcaldía Mayor de Bogotá D.C:

Bogotá, julio de 2019

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	5
LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA PARA LA PAZ – LOS RETOS DENTRO DEL PIP Y EL ACUERDO DE PAZ	8
LA IMPORTANCIA DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA CON ENFOQUE DIFERENCIAL, POBLACIONAL Y DE GÉNERO	9
AUTOEVALUACIÓN DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN DEL PIP	13
JUSTIFICACIÓN	13
FORMULACIÓN PROGRESIVA DE LOS PIP	14
CONTENIDOS Y PROCEDIMIENTO	17
RESULTADOS	18
ANÁLISIS CUANTITATIVO DEL CUMPLIMIENTO DE METAS PIP 2018 -2019	24
CONCLUSIONES	26
DIMENSIONES ESTRATÉGICAS DE LA GESTIÓN SOCIAL.....	29
PRESUPUESTO OFICINA DE GESTIÓN SOCIAL	32
ESTRUCTURA DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN	33
OBJETIVO DEL PLAN INSTITUCIONAL DE PARTICIPACIÓN.....	35
EJES, COMPONENTES DE LA ESTRATEGIA DE PARTICIPACIÓN.....	35
1. FORMACIÓN, SENSIBILIZACIÓN Y CAPACITACIÓN CIUDADANA	35
2. GESTIÓN PARTICIPATIVA DEL PROYECTO	38
<i>Pactos ciudadanos.....</i>	<i>38</i>
3. APLICACIÓN TRANSVERSAL DE LA POLÍTICA PÚBLICA.....	42
4. DIAGNÓSTICOS TERRITORIALES.....	44
5. TRAMITACIÓN DE REQUERIMIENTOS CIUDADANOS	46
INDICADORES Y METAS DE CUMPLIMIENTO.....	49
META 1	50
META 2	51
META 3	52
META 4	53
META 5	54
PROCESOS, ESCENARIOS Y ACTIVIDADES PARA LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....	55
COMISIONES DE MOVILIDAD	56
AGENDAS PARTICIPATIVAS DE TRABAJO (APT).....	58
AUDIENCIA PÚBLICA DE RENDICIÓN DE CUENTAS	58
PROCESO DE FORMACIÓN PARA LA PARTICIPACIÓN	62
JORNADAS DE SENSIBILIZACIÓN	63
JORNADAS INFORMATIVAS	64
JORNADAS DE SOCIALIZACIÓN.....	65
JORNADAS DE DIVULGACIÓN	65
ENCUENTROS COMUNITARIOS	65
REUNIONES CON LA CIUDADANÍA.....	66
REUNIONES INTERINSTITUCIONALES	67
COMITÉ DE ÁREA	68
ATENCIÓN A LA CIUDADANÍA EN CENTROS LOCALES DE MOVILIDAD.....	68
RECORRIDOS	68
MESAS DE TRABAJO, DISEÑOS Y EVALUACIÓN PARTICIPATIVA.....	68
ESTRATEGIA DE INNOVACIÓN ABIERTA CON LA CIUDADANÍA	70
CAMBIOS EFECTUADOS FRENTE A LAS OBSERVACIONES DE LA CIUDADANÍA.....	71
PLAN DE ACCIÓN.....	72
ANEXOS	74
ANEXO 01. PROCEDIMIENTO PARA LA INCLUSIÓN DE COMPONENTES SOCIALES DE LOS PROYECTOS - PM06-PR01.....	74
ANEXO 02. CONSTRUCCIÓN DE DIAGNÓSTICOS	75
ANEXO 03. TEMAS TRATADOS POR LOCALIDAD.....	77
ANEXO 04. NOMOGRAMA DE LAS POLÍTICAS DE ENFOQUES DIFERENCIALES	80
REFERENCIAS	82

TABLAS

TABLA 1: COMPARATIVO DE OBJETIVOS PIP VIGENCIAS ANTERIORES	.....
TABLA 2: COMPARATIVO DE COMPOSICIÓN PIP VIGENCIAS ANTERIORES	.....
TABLA 3: DIMENSIONES ESTRATÉGICAS Y NODOS DE ARTICULACIÓN DE LA OFICINA DE GESTIÓN SOCIAL	.....
TABLA 4: COMPONENTES EJE: FORMACIÓN, SENSIBILIZACIÓN Y CAPACITACIÓN CIUDADANA	.....
TABLA 5: COMPONENTES EJE: GESTIÓN PARTICIPATIVA DEL PROYECTO	.....
TABLA 6: COMPONENTES EJE: APLICACIÓN TRANSVERSAL DE LA POLÍTICA PÚBLICA	.....
TABLA 7: COMPONENTES EJE: DIAGNÓSTICOS TERRITORIALES	.....
TABLA 8: META 1	.....
TABLA 9: META 2	.....
TABLA 10: META 3	.....
TABLA 11: META 4	.....
TABLA 12: META 5	.....
TABLA 13: TEMAS Y ORIGEN DE LOS PROCESOS DE PARTICIPACIÓN EN LA SDM A NIVEL LOCAL (2018-2019)	.....

ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN 1: ACCIONES REALIZADAS EN LOS CLM DENTRO DE LA ESTRATEGIA PIP 2018-2019	.....
ILUSTRACIÓN 2: DISTRIBUCIÓN DE LAS RAZONES PARA LA GENERACIÓN DE ACTIVIDADES CON LA CIUDADANÍA	.....
ILUSTRACIÓN 3: DIVERSIDAD DE TEMAS Y ORIGEN DE LOS EJERCICIOS DE PARTICIPACIÓN	.....
ILUSTRACIÓN 4: POBLACIÓN INVOLUCRADA EN TALLERES DE FORMACIÓN POR PARTE DE LOS CLM	.....
ILUSTRACIÓN 5: TEMAS PRIORIZADOS POR LOS CLM PARA LA LÍNEA DE FORMACIÓN	.....
ILUSTRACIÓN 6: PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO DE LAS METAS OPUESTAS EN EL PIP 2018-2019	.....
ILUSTRACIÓN 7: REFORMULACIÓN DEL ENFOQUE DEL PIP	.....
ILUSTRACIÓN 8: ESQUEMA OPERATIVO DE LA OFICINA DE GESTIÓN SOCIAL	.....
ILUSTRACIÓN 9: EJES DE LA ESTRATEGIA DE PARTICIPACIÓN	.....

INTRODUCCIÓN

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), es una entidad pública de nivel central del Distrito, que debe buscar el bienestar y la calidad de vida de sus habitantes y visitantes, dentro de las dimensiones sectoriales propias de la movilidad. En busca de este objetivo, el quehacer de la entidad se enfoca en fomentar el desarrollo, la equidad y la competitividad sostenible de la ciudad, protegiendo la vida y los derechos de manera incluyente a toda la ciudadanía, facilitando, así mismo, una gestión transparente y responsable por parte de las entidades adscritas al sector movilidad, como la Terminal de Transportes de Bogotá S.A., Transmilenio, el Instituto de Desarrollo Urbano, entre otras.

Para la SDM es fundamental la generación de mecanismos de confianza entre la ciudadanía y la institución pública, en tanto que es justamente en este proceso que se consolida la eficiencia del valor público¹ en el marco de las relaciones del binomio ciudadanía-institucionalidad, y con ello se puede dar cumplimiento efectivo a los objetivos de la entidad, toda vez que en ellos se estipula la responsabilidad institucional de “garantizar la prestación de los servicios de movilidad con calidad, oportunidad y universalidad”, factores que son posibles solamente en la medida que se faciliten los canales de participación y retroalimentación entre la entidad y la ciudadanía, en tanto es esta última la receptora de las acciones institucionales y cuyo bienestar y confort son la razón misma del actuar del sector.

Por lo tanto, la misión institucional requiere de la definición de acciones que tienen por finalidad desarrollar una gestión transparente, guiada hacia la generación de escenarios de convergencia entre la pluralidad de intereses, sobre los cuales se dinamiza la ciudadanía, y las actuaciones institucionales, por medio de procesos de participación anclados en los planes, programas y proyectos institucionales y en armonía con la política pública de participación del distrito.

Es en este sentido que la actualización del Plan Institucional de Participación (PIP), formulada en el presente documento, busca fortalecer los mecanismos que permitan ampliar la incidencia de la ciudadanía en las dinámicas misionales propias de la Secretaría. Para ello dispone estrategias de fortalecimiento local, la aplicación de herramientas para la gestión participativa de proyectos, la construcción de espacios de participación para la ciudadanía en la política pública distrital de movilidad y la mitigación de impactos no-deseados frente a las acciones que la institución requiere ejecutar misionalmente, bajo un esquema de gestión orientada a resultados (García, 2011)

¹ Entendido por valor público, la generación de cambios percibidos como positivos por el grueso de la ciudadanía en relación al bienestar social general.

Estos cuatro elementos se constituyen en los derroteros de la participación ciudadana y están inscritos en el plan estratégico de la Oficina de Gestión Social (OGS), la cual es la instancia encargada de diseñar, construir, ejecutar y evaluar los procesos de participación, por medio de los cuales se espera canalizar la multiplicidad de programas, proyectos y acciones que configuran la actuación de la SDM en las localidades del distrito.

El presente PIP se configura como un proceso de articulación institucional, enmarcado en un el rediseño de la SDM y en la creación de la Oficina de Gestión Social, la cual tiene dentro de sus competencias diseñar, implementar y realizar el mejoramiento continuo del Sistema Distrital de Participación en la entidad, así como asesorar a la Secretaría Distrital de Movilidad en el manejo de los temas asociados a la participación, sensibilizar e informar de los temas de movilidad a la ciudadanía, promoviendo una movilidad sostenible y corresponsable en la ciudad y en la región; responsabilidades que se inscriben en los proyectos de gestión social a cargo de la oficina.

Por lo anterior, el PIP es un instrumento de articulación sectorial de cara al relacionamiento institucional con la ciudadanía. Para lograr esta articulación y relacionamiento, se han construido cuatro dimensiones estratégicas, sobre las que se condensa la actuación articulada de la Gestión Social con los demás procesos de la entidad y, a partir de estos, se han diseñado cinco ejes de acción para la participación ciudadana. Por lo tanto, el PIP busca consolidarse como una herramienta institucional que facilita la intervención sectorial de manera coordinada, transparente y sometida a lecturas de contexto territorial, enfoques poblaciones, enmarcados en proyectos de sostenibilidad y corresponsabilidad.

En este sentido, la organización y estructura del PIP, se presenta a partir de los derroteros generados en dimensiones estratégicas de la gestión social, pero enmarcadas en los cinco ejes de acción, los cuales se estructuran a partir de componentes, sub-componentes y acciones que, dispuestos en un orden lógico, constituyen la estrategia de participación para la SDM. La presentación de las dimensiones estratégicas y de cada uno de estos ejes, sus componentes, actividades, objetivos, metas e indicadores de seguimiento son el contenido mismo del presente documento, cuya puesta en marcha supone la gestión para la participación de la entidad.

La formulación del presente documento se realiza a partir de los insumos generados por un proceso de autoevaluación de los PIP previamente vigentes, desarrollado a partir de

una serie de talleres², con quienes han dinamizado y desarrollado la aplicación de dichos planes, especialmente, los Centros Locales de Movilidad.

La presentación de las generalidades de este proceso se presenta al inicio de este documento, posteriormente se expone la estructura y contenidos del nuevo plan. Este ejercicio se enmarca en una concepción que procura fortalecer el dinamismo del quehacer institucional frente a la realidad cambiante del Distrito Capital.

Adicionalmente, y de manera transversal, las estrategias de participación que se han construido en la Oficina de Gestión Social de la Secretaría de Movilidad y que se presentan en el presente PIP, buscan aportar al reto institucional a nivel nacional, relacionado con la consecución de los logros del acuerdo de paz firmando entre el Gobierno de Colombia y las FARC-EP, los cuales se traducen en un referente de la construcción de escenarios de participación ciudadana, ya que, como se describe en el Acuerdo Final firmado el 24 de noviembre de 2016, el trabajo en la participación y el dialogo entre los diferentes sectores de la sociedad promueve la construcción de confianza, de la cultura de tolerancia, respeto y convivencia, siendo estos los pilares de un proyecto de paz nacional.

Por tal motivo, la creación de un nuevo PIP que fomente en la ciudadanía procesos de participación, formación y dialogo, se enmarca en el objetivo de promover la vinculación incidente de la ciudadanía en los asuntos públicos y de esta manera, contribuir en la no repetición de acciones que fomenten la desigualdad y la violencia que han aquejado históricamente al país. El actual PIP confía en que la construcción de una paz estable y duradera inicia en los intercambios y construcción colectiva frente a las dinámicas de los territorios, espacios en los que se inscriben los ejercicios de la Oficina de Gestión Social para el caso de la movilidad a nivel distrital.

Es por esta razón, que la presente formulación dispone la incorporación de una planeación participativa con enfoques diferenciales, los cuales son las herramientas sobre las que se busca disminuir las brechas existentes en nuestra sociedad, y frente a las cuales las instituciones tienen la responsabilidad misional de contrarrestarlas, permitiendo la integración de enfoques, actores y propuestas para construir políticas de movilidad. De esta manera se presenta, a continuación, el horizonte de acción sobre el que se incorporan dentro de la gestión social de la entidad.

² Estos talleres estaban compuestos por una serie de metodologías de recolección de información y construcción colectiva de conocimiento con los profesionales y funcionarios de la Oficina de Gestión Social, incluyendo especialmente a Centros Locales de Movilidad quienes han sido los propios ejecutores de los PIP desarrollados hasta la fecha. Igualmente se generaron procesos en lógica de asamblea por medio de 3 grandes talleres realizados los días 12 de marzo, 29 de abril y 19 de junio de 2019.

LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA PARA LA PAZ – LOS RETOS DENTRO DEL PIP Y EL ACUERDO DE PAZ

El presente Plan Institucional de Participación, se desarrolla en el marco de las transformaciones políticas e institucionales que se han generado en Colombia a partir de la firma de los acuerdos de paz realizada por el Gobierno Nacional y las FARC-EP. En efecto la participación se convierte en uno de los temas claves frente a los cuales se enfrenta la sociedad colombiana para lograr procesos de reconciliación efectiva y una mayor armonía entre las instituciones públicas y la ciudadanía en general. En efecto, si bien es cierto que el concepto de participación aparece de manera primada en el acuerdo, dentro del marco de la participación política y los derechos a la oposición en el marco de las dinámicas gubernamentales, también debe considerarse que el acuerdo genera unas nuevas responsabilidades a las instituciones en materia de participación ciudadana.

El presente Plan Institucional de Participación, contempla y acoge las orientaciones generadas por el acuerdo de paz. En efecto, la apuesta por el concepto de participación comprendida en el presente documento, supone una de las directrices propias del acuerdo, a saber, que es necesaria la representación de las diferentes visiones e intereses de la sociedad, lo que incluye la gestión pública. Al mismo tiempo, que la consolidación de la paz supone una participación y decisión de toda la sociedad colombiana en la construcción de tal propósito, que es derecho y deber de obligatorio cumplimiento, y especialmente indica que superar el conflicto sus condiciones históricas requiere del desarrollo de medidas afirmativas que garanticen la participación de las mujeres en los diferentes espacios de representación política y social. (República de Colombia, 2016: 35). Por estas razones la determinación estratégica de la participación contemplada en el PIP, se orienta a la ganancia de la legitimidad por parte de la institucionalidad frente a la ciudadanía, como requisito base para la reducción del conflicto, pero dispone un eje estratégico a a vinculación de enfoques diferenciales, poblacionales y territoriales, en concordancia con los estipulado con el acuerdo de paz.

Igualmente, el presente Plan Institucional de Participación, enfoca sus esfuerzos en armonía con uno de los postulados centrales del punto dos del acuerdo de paz, dado que en ambos casos, se concibe que en los asuntos de interés público se debe garantizar la participación ciudadana, la cual puede ser fortalecida mediante la conformación y el fortalecimiento de diferentes organizaciones y movimientos; de tal manera que los mecanismos de participación son un pilar fundamental de la construcción y el buen funcionamiento de la democracia.

Al mismo tiempo el presente Plan Institucional de Participación es congruente con los planteamientos señalados por el acuerdo en tanto busca cuenta diseñar metodologías que contribuyan a la efectividad e incidencia de las instancias de participación e interlocución,

con las institucionalidades, lo cual es señalado taxativamente por el Acuerdo de Paz. Así mismo, dichas metodologías en especial asegurarán mecanismos de seguimiento y rendición de cuentas de los acuerdos que surjan de los escenarios de participación, lo cual es una de las misionalidades propias de la Oficina de Gestión Social, en el marco de la gestión pública de la entidad.

Finalmente, los derroteros del presente plan, son acordes a la construcción de una cultura política democrática y participativa, en tanto ésta “debe contribuir a la igualdad entre ciudadanos y ciudadanas, al humanismo, la solidaridad, la cooperación social y a dar un manejo transparente a la gestión pública proscribiendo las prácticas clientelistas y la corrupción” (República de Colombia, 2016: 53).

LA IMPORTANCIA DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA CON ENFOQUE DIFERENCIAL, POBLACIONAL Y DE GÉNERO

Teniendo como derrotero de la política pública de movilidad el impulso al desarrollo, la equidad y la competitividad sostenible de la ciudad, la Oficina de Gestión Social por medio del PIP, ha construido una estrategia de incorporación de enfoques diferenciales para la planeación y ejecución de la política pública, buscando la inclusión social y la participación ciudadana incluyente.

En este sentido, incorporar enfoques diferenciales en el accionar de la Secretaría, facilita que los planes, programas y proyectos estratégicos que se gestionen desde la entidad frente a los diferentes modos de transporte y en general frente a la movilidad en la ciudad, reconozcan las diversidades y las diferencias poblacionales, territoriales y sectoriales en aras de contribuir a la reducción de brechas de exclusión social en lo relacionado con este sector en el distrito.

El nivel socioeconómico, el género, la edad, el lugar de residencia, las condiciones de salud particulares y otras características de la ciudadanía, evidencian diferencias estructurales en relación a la experiencia misma de la movilidad, no solo en términos de acceso, sino en el modo en que se vive, se percibe y se desarrolla el movimiento de las personas en la ciudad. Por lo tanto, que estos enfoques se incorporen en el Plan Institucional de Participación, facilitan una ruta desde los territorios para avanzar en el objetivo de la inclusión y la igualdad en términos de movilidad.

El enfoque diferencial es entonces una forma de análisis y de actuación social y política que cumple varias tareas, entre las cuales se destacan las siguientes:

- Identificar y reconoce las diferencias entre las personas, grupos, pueblos y demás colectividades.
- Visibilizar las situaciones particulares y colectivas de fragilidad, vulnerabilidad, discriminación o exclusión.
- Devela y analiza las relaciones de poder y sus implicaciones en las condiciones de vida, las formas de concebir el mundo y las relaciones entre grupos y personas.
- Realiza acciones para la transformación o supresión de las inequidades y de sus expresiones de subordinación, discriminación y exclusión social, política y económica.
- Actúa para la reivindicación y legitimación de las diferencias, desde la perspectiva de los derechos humanos.

Por supuesto, todas estas tareas pueden ser el resultado de la configuración poblacional a partir de diversas categorías frente a la que se reconoce o se caracteriza a la ciudadanía; dentro de éstas categorías, se resaltan en particular aquellas sobre las cuales se generan las relaciones de poder, previamente descritas y que se resumen en el siguiente esquema:



Categorías del Enfoque Diferencial³.

³ Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá (2013): Lineamientos distritales para la aplicación de Política de Enfoque Diferencial.

Para ampliar la información de cada una de las categorías del esquema, se relacionan a en los anexos, las normas y políticas públicas que definen su implementación, en aras de identificar las acciones establecidas en términos de garantía de derechos relacionada de forma directa con la Secretaría de Movilidad (ver anexo 04).

Para citar un ejemplo en términos de transversalización de la política pública con enfoque de género y la importancia que los mismos, tómesese en consideración el enfoque de género, el cual tiene como apuesta principal el reconocimiento y la garantía de los derechos de las mujeres, y la gestión de procesos de empoderamiento para lograr una transformación de las condiciones y situaciones de discriminación, exclusión e invisibilización que enfrentan las mujeres durante la historia y en la actualidad.

Ante el ejercicio ausente de la igualdad para la exigibilidad de los derechos de las mujeres y reconociendo las estructuras de poder dominantes desde la construcción de roles históricamente diferentes entre mujeres y hombres, esta perspectiva hace un llamado a que la administración pública busque garantizar la igualdad material entre ambos, sin diferencias por su sexo.

Al reconocer tanto la diferencia, la equidad y la igualdad, como conceptos transversales en la implementación de políticas públicas orientadas a la garantía de los derechos de toda la población, se definen acciones que contribuyen a eliminar todas las formas de discriminación y segregación social. A partir de lo expuesto, se han construido estrategias definidas en donde se expresa con mayor especificidad el trabajo a desarrollar, en esta materia, desde la Oficina de Gestión Social, especialmente las relacionados con formación ciudadana y en la aplicación transversal de la política pública.

Por lo tanto, para la implementación de procesos que permitan optimizar la participación de la SDM en las reuniones locales de carácter intersectorial y para articular los planes de acción de las políticas públicas intersectoriales del nivel distrital a escala local, se desprenderán productos y/o acciones a partir de cuatro líneas de trabajo:

- A. Sensibilización y formación para la transformación de imaginarios sociales: Tiene como propósito adoptar medidas que contribuyan a disminuir fenómenos de discriminación y exclusión asociadas a las diversidades históricamente discriminadas, mediante acciones de transformación de imaginarios, representaciones, nociones, prácticas y relaciones, en resumen, acciones sobre la cultura en relación con la movilidad.⁴

⁴ Ejemplos: Realizar (3) tres Jornadas de sensibilización lideradas por 3 Centros Locales de Movilidad en articulación con otras entidades adscritas al sector en relación con la discriminación de la población LGBTI en el transporte en coordinación con la dirección de diversidad sexual de la Secretaría de Planeación

- B. Socialización de acciones y estrategias de transversalización: Contribuir a la visibilización en los escenarios de participación de las acciones que está desarrollando la Secretaría de Movilidad, en la implementación de las políticas públicas distritales para el reconocimiento de la diversidad de los grupos poblacionales, pueblos y demás colectividades mediante la implementación de acciones que apunten a cerrar brechas de diversa índole.⁵
- C. Generación de capacidades institucionales para el fortalecimiento de la movilidad inclusiva: Tiene como propósito generar capacidades institucionales, técnicas y operativas para la identificación y gestión de oportunidades en el sector movilidad, de acuerdo con las potencialidades y necesidades de atención a la diversidad en los diferentes territorios.⁶
- D. Lectura territorial para la movilidad inclusiva: Tiene como propósito reconocer la historia, la identidad y la pertenencia de las poblaciones a un espacio donde se producen determinantes de exclusión y discriminación en términos de movilidad. El territorio permite el ejercicio articulado de todos los actores y la confluencia de recursos y voluntades necesarios para la construcción de respuestas integrales alrededor de las necesidades de movilidad identificadas⁷.

Bajo estas líneas de trabajo, se busca fomentar los procesos participativos de carácter incluyente, en miras a la construcción de un sistema de movilidad sostenible y equitativo. Estos elementos deben considerarse como referentes de la acción transversal de todo el PIP 2019-2020, cuyo contenido, propuesta y elementos operativos se desarrollan en las siguientes páginas.

⁵ Ejemplos: Dar información (según pertinencia en cada escenario) de personas formadas en seguridad vial a través del módulo de capacitación "Movilidad reducida y adulto mayor", dirigido a personas con discapacidad.

⁶ Ejemplo: Desarrollo de procesos de cualificación del Talento Humano de la oficina de gestión social frente a conceptos relacionados con cada una de las poblaciones y la movilidad en la ciudad. Ej. Jornada de sensibilización del protocolo de sanción y prevención de las violencias dirigido a CLM para posteriormente pueda ser difundida una pieza con el contenido del mismo a nivel local.

⁷ Ejemplo: Talleres de construcción de una lectura local de la relación entre género y movilidad en cada una de las localidades. Conmemoración 8 de marzo-Tejidos por localidad.

AUTOEVALUACIÓN DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN DEL PIP

JUSTIFICACIÓN

El presente Plan Institucional de Participación, se enmarca dentro de las responsabilidades institucionales de la SDM, las cuales son generadas en el Sistema Integrado de Gestión Distrital, específicamente en el lineamiento: *Procedimiento de Participación Ciudadana*; en el que se estipula la construcción de este tipo de planes con el fin de promover la participación ciudadana en el distrito, la cual es entendida como: “Contribución de manera incidente que se puede dar por consensos, disensos y debates, a través de los sujetos políticos (el sujeto político como objeto del control social), colectivos y activos de derecho, expresando clara y contundentemente su voluntad, aportando con su opinión y sus acciones (propositiva, participativa y de aprendizaje continuo, en doble vía), conocimientos, saberes experiencias, propuestas e iniciativas, para que se tenga en cuenta lo que digan en la construcción de lo público y colectivo” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2014).

Bajo este derrotero, en la Secretaría Distrital de Movilidad se han formulado una serie de Planes Institucionales de Participación (PIP), orientados a incluir las opiniones, perspectivas y propuestas de la ciudadanía dentro del quehacer institucional, en un proceso progresivo de vinculación de diferentes actores de la sociedad civil para la construcción, formulación e implantación de la política pública del sector. En el trascurso de este progresivo avance, los procesos participativos han generado una cualificación tanto en las metodologías como en los resultados en relación a la incidencia de la ciudadanía.

Por lo tanto, la actualización de este proceso, consignado en el presente documento, busca ampliar el alcance de la participación, en tanto abre metodologías para la generación de diseños y evaluaciones participativas dentro de la implementación de acciones, proyectos, programas y planes generados por la SDM.

Debe considerarse, no obstante, que este alcance se enmarca en un proceso acumulativo de experiencias, que se articulan a las políticas de participación ciudadana con las que cuenta el Distrito Capital y, por lo tanto, se vinculan estrechamente al ejercicio intersectorial e interinstitucional; por lo tanto, la vinculación efectiva de la ciudadanía dentro de la política movilidad, se entiende dentro de un horizonte a largo plazo, frente al cual el presente plan busca generar avances efectivos que logren capitalizar, paso a paso, el ejercicio de la participación ciudadana dentro del dinamismo institucional de al SDM.

FORMULACIÓN PROGRESIVA DE LOS PIP

La Secretaría Distrital de Movilidad, dentro de su estrategia para la promoción de la participación ciudadana ha desarrollado, hasta la fecha, tres Planes Institucionales de Participación (PIP), los cuales han sido liderados por los Centros Locales de Movilidad, equipo que ha trabajado desde cada una de las localidades en la consolidación de la participación activa en los procesos de gestión institucional, identificación de problemáticas, recepción de información y solicitudes.

En cada una de las vigencias del PIP (2016 - 2017, 2017 - 2018 y 2018 - 2019) se evidencian cambios y avances en la tarea de promover la incidencia de la participación ciudadana en las acciones que realiza la SDM, aspectos que se toman como aprendizajes para la construcción del presente PIP, cuya vigencia es el segundo periodo del 2019. A continuación, en las tablas 1 y 2 se hace un análisis comparativo de cada uno de los PIP implementados por la SDM, de acuerdo a los criterios de: objetivo, composición y temas priorizados.

Tabla 1: Comparativo de objetivos PIP vigencias anteriores

Plan Institucional de Participación			
	2016 - 2017	2017 - 2018	2018 -2019
Objetivo	Promover y desarrollar estrategias de participación que le permitan a la ciudadanía informarse, expresarse y organizarse alrededor de temas de movilidad bajo los principios, equidad, diversidad, incidencia y corresponsabilidad, logrando fortalecer e impulsar el desarrollo local, la democracia participativa, la cultura ciudadana y los procesos de control social oportuno y sostenible.	Promover de forma permanente la participación ciudadana incidente en los asuntos públicos y en la gestión institucional que le permitan a la ciudadanía informarse, expresarse y organizarse alrededor de temas de movilidad.	Definir los lineamientos generales para promover la participación ciudadana e institucional en temas de movilidad, para la construcción de escenarios que incidan en los asuntos públicos que le permitan a la ciudadanía informarse, expresarse y organizarse alrededor de temas de movilidad, para el desarrollo en el territorio.

Este análisis, evidencia que los objetivos de los tres PIP anteriores han mantenido similitudes en términos de la promoción de la participación ciudadana como elemento que permite la incidencia en los temas de movilidad, así como el acceso a la información, expresión ciudadana y la organización social. No obstante, se identifican diferencias relativos al valor que se le otorgan a los principios de equidad, diversidad, incidencia y

corresponsabilidad, los cuales han venido consolidándose objetivos transversales dentro de los derroteros de la participación.

Igualmente, en los últimos tres años se ha procurado mantener las líneas estratégicas de intervención, siendo mínimos los cambios en algunas actividades, en las cuales se han venido cualificando las metodologías y los procedimientos, como es el caso de la socialización de proyectos y la gestión de accidentes de afectación, (ver tabla 2). En este sentido, el PIP 2018-2019, ha procurado otorgar una mayor amplitud a la exposición de la descripción de las actividades que componen el plan, lo cual se retoma en la presente formulación y se enmarca bajo un horizonte estratégico de mediano plazo.

En este sentido, desde la formulación del primer PIP, ha existido un avance en la construcción de un protocolo de participación ciudadana, los cuales se desarrollan como documentos en el que se describen todas las acciones de promoción de la participación al detalle; el presente documento retoma los contenidos de estos protocolos, pero adiciona una serie de dimensiones y ejes estratégicos generados a partir de una nueva dependencia dinamizadora de la participación, a saber, la Oficina de Gestión Social.

Hasta el día de hoy, los procesos estratégicos del PIP se configuraban a partir de la realización de una pluralidad de actividades, entre las que se destacan los encuentros comunitarios, comisiones de movilidad (CM), reuniones interinstitucionales, reuniones de participación con la comunidad, procesos de intervención comunitaria con enfoque local, audiencia pública, recepción de solicitudes de la ciudadanía en los 20 centros locales de movilidad, jornadas Informativas, divulgación y convocatorias, ferias de servicios, socialización para proyectos de alto impacto, talleres formativos y de sensibilización, jornadas lúdico-pedagógicas, recorridos de verificación, visitas técnicas y socializaciones.

En este sentido, los procesos de participación se generaban siguiendo el objetivo de la generación de una cantidad significativa de canales de interlocución entre la institucionalidad y la ciudadanía. Por medio de estos canales, se buscaba constantemente la posibilidad de diagnosticar los problemas locales, con el fin de promover la tramitación de soluciones al interior de la entidad. Al mismo tiempo, durante este proceso evolutivo de los PIP, se han generado una serie de didácticas que permiten la transmisión de la información de la entidad hacia la ciudadanía, especialmente para generar hábitos en el comportamiento de diversos actores viales, como también la promoción de políticas y proyectos propios de la entidad.

Bajo esta perspectiva, para la construcción del presente proceso de formulación, fue necesario la generación de un diagnóstico y autoevaluación de la ejecución del PIP previamente vigente, con el fin de canalizar los aprendizajes objetivos en los últimos años con este instrumento, y orientando el mismo al nuevo diseño institucional de la entidad. Este ejercicio de evaluación y diagnóstico, se construyó siguiendo los contenidos, procesos

de desarrollo, la pertinencia y resultados de las diferentes acciones mencionadas. De esta manera se edificó una metodología de evaluación generada desde enfoques cuantitativos y cualitativos, siguiendo un proceso crítico-propositivo de las acciones adelantadas y de las condiciones estratégicas sobre las cuales funcionaban los CLM; las cuales, bajo el anterior diseño institucional, hacían parte de la dirección de Servicio al Ciudadano, sobre la cual recaía la responsabilidad de la ejecución del PIP.

Tabla 2: Comparativo de composición PIP vigencias anteriores

Plan Institucional de Participación			
	2016 - 2017	2017 - 2018	2018 -2019
Composición	<p>División en cuatro líneas estratégicas:</p> <p>Línea Estratégica de Participación Ciudadana: conformado por las siguientes actividades: encuentros comunitarios, conformación, fortalecimiento de Comisiones de Movilidad, Reuniones interinstitucionales, reuniones de participación con la comunidad, procesos de intervención comunitaria con enfoque local, Audiencias Pública, Buzón de sugerencias, identificación y gestión de incidentes de afectación.</p> <p>Línea estratégica de información: compuesta por actividades como: información y atención al ciudadano en puntos de atención, jornadas informativas, divulgación y convocatorias y feria de servicios.</p> <p>Línea estratégica de formación: compuesto por talleres formativos y de sensibilización, jornadas lúdico-pedagógicas.</p> <p>Línea estratégica técnica local: compuesto por recorridos de verificación y vistas técnicas y socializaciones técnicas.</p>	<p>División por líneas estratégicas de intervención, conformadas por las mismas 4 líneas nombradas anteriormente.</p> <p>Se identifican 2 cambios:</p> <p>En la línea estratégica de información se incluye la socialización de proyectos estratégicos de movilidad</p> <p>En la línea estratégica técnica local se anexa la actividad identificación y gestión de incidentes de afectación.</p>	<p>Se desarrolla las estrategias hacia la participación ciudadana a partir de las mismas 4 líneas estratégicas de participación ciudadana, de información, de formación y técnica local.</p> <p>Se identifican los siguientes cambios:</p> <p>La actividad de socializaciones que en el PIP 2017 - 2018 se encontraba en la línea estratégica de información, en la vigencia 2018 -2019 se anexa a la línea estratégica técnica local.</p> <p>En este PIP se desarrolla con mayor profundidad las acciones de cada una de las líneas, mencionado los medios de verificación y las herramientas para cada acción.</p>

CONTENIDOS Y PROCEDIMIENTO

Dentro de los insumos generados para la realización del diagnóstico, se realizaron tres talleres de participación, los días 12 de marzo, 29 de abril y 19 de junio de 2019, con los gestores y orientadores locales de movilidad, los cuales conforman los equipos de los Centros Locales de Movilidad (CLM). En estos tres encuentros se logró identificar y priorizar las actividades, contenidos, población receptora y escenarios en los cuales se desarrolló la ejecución del último PIP implementado (vigencia 2018-2019). Así se identificaron los niveles de incidencia en temas como planeación estratégica para la entidad, el programa Visión Cero, la articulación con actores clave, los ejercicios encaminados a promover la movilidad con enfoque diferencial, el fomento de uso de transporte público, el fomento de uso de la bicicleta, los procesos de formalización de las actividades de transporte y movilidad en la ciudad, el fomento y cuidado por la movilidad peatonal, la recuperación y gestión adecuada del espacio público, las acciones ligadas a la movilidad inteligente, entre otros.

Posteriormente, los ejercicios colectivos de evaluación centraron su atención en identificar los alcances, limitaciones, obstáculos y posibilidades de los procesos de articulación entre estrategia de la gestión local y territorial con los demás procesos generados por las diferentes dependencias de las SDM, así como con las demás políticas y acciones del sector y de las políticas distritales. En este proceso, se realizó un trabajo de retroalimentación frente a las acciones adelantadas en el último año, lo que permitió concluir en un esquema de ponderación de diez temas⁸ que requieren del fortalecimiento y consolidación de procesos de participación ciudadana para el óptimo desarrollo misional de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Finalmente se consolidaron mesas de trabajo de equipos interdisciplinarios de la Oficina de Gestión Social para la formulación, diseño, debate y consenso de los ejes estratégicos y componentes que debería contener la actualización del nuevo Plan Interinstitucional de Participación, bajo la metodológica denominada “nueva visión en conjunto”, cuyo desarrollo implicó develar, a partir de acuerdos colectivos, cuáles son los contenidos, jerarquía y prioridad de las herramientas de participación ciudadana que se deben contemplar como derroteros del presente PIP, y cuya propuesta se genera a partir de la información recolectada durante talleres de diagnóstico.

Con dichos insumos se procedió a la consecución de la estructura general del plan y la distribución de responsabilidades que tendría la formulación y ejecución el mismo, promoviendo, en la medida de lo posible, la construcción de lineamientos propios de la

⁸ Estos temas fueron: (Visión Cero, Movilidad con enfoque diferencial, recuperación del espacio público, planeación estratégica para la entidad, articulación con actores clave, fomento del uso de transporte público, fomento del uso de la bicicleta, hacia una movilidad formal, fomento del modo peatonal, movilidad inteligente y trámites y servicios)

planeación estratégica y de la gestión guiada a resultados, los cuales ayudaron a la generación de la verificación y adecuación auto-crítica de lo desarrollado hasta el momento en los PIP anteriores, y cuyo resultado se presenta a continuación:

RESULTADOS

Durante el mes de marzo, se realizaron 3 talleres de reconocimiento y evaluación de la ejecución del PIP. Dentro de los ejercicios del taller realizado el día 12 de marzo, el cual buscaba “reconocer la frecuencia de las actividades de participación desarrolladas en los CLM” se identificó que del total de actividades reportadas por los Centros Locales de Movilidad, cerca del 50% se centran en la elaboración de talleres de sensibilización y jornadas de información (ver ilustración 1), en donde se destaca el tema de Visión Cero, que aborda actividades de seguridad vial (prevención de accidentes, pasos seguros y señalización), cultura ciudadana (respeto por las señales, derechos y deberes en el transporte público) y la evidencia de la corresponsabilidad de los diferentes actores viales, las cuales son de gran relevancia para el desarrollo de la política pública de movilidad en la ciudad.

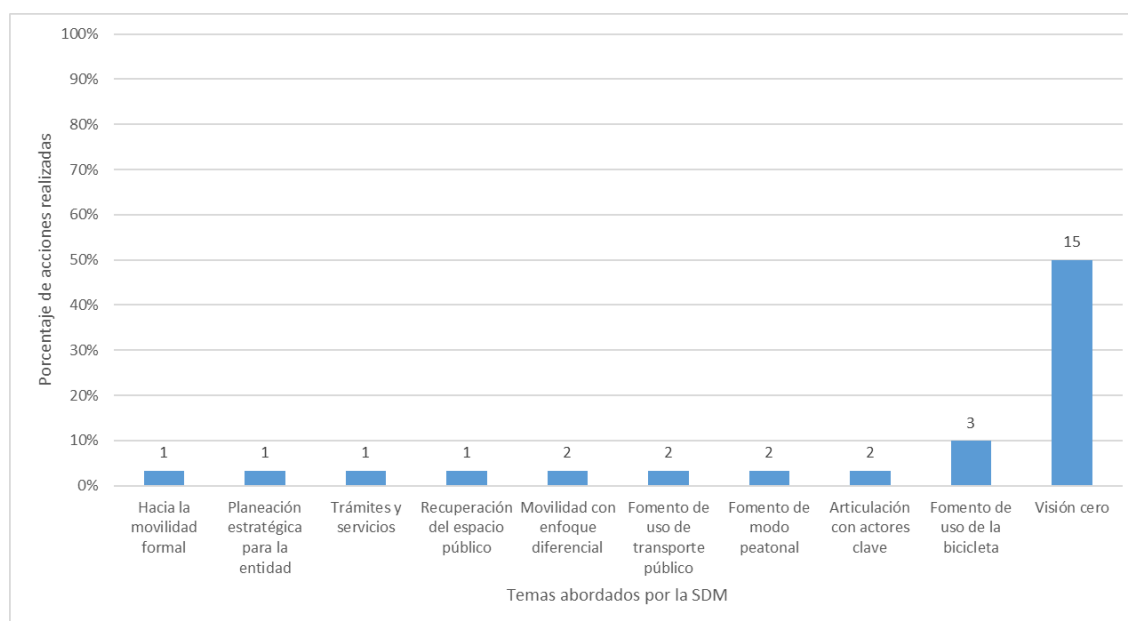


Ilustración 1: Acciones realizadas en los CLM dentro de la estrategia PIP 2018-2019⁹

Igualmente se identificó que la realización de los ejercicios de sensibilización e información sobrepasa considerablemente cualquier otro ejercicio participativo. En efecto, la siguiente actividad más abordada es el fomento del uso de la bici, que sólo fue realizada en el 10% de los CLM. No obstante, debe considerarse que, por lo general, frente a este tema, el

⁹ Fuente: elaboración propia a partir del realizado con la OGS el día 12 de marzo.

ejercicio se ha centrado especialmente en el registro de bicicletas, actividad que ha sido generada desde el nivel central de la SDM, pero que no implica necesariamente un proceso de participación formal de la ciudadanía, tratándose más bien, de un trámite en favor de la ciudadanía.

Los información de carácter cualitativo, recolectada a partir de talleres grupales con los gestores locales, respecto a las razones por la cual se presenta esta distribución temática de las actividades relacionadas a la participación, indica que la razón principal por la cual Visión Cero tiene un enorme protagonismo dentro de las jornadas de participación (68% de las actividades de participación se inscriben en el marco de este programa), se relaciona con la comprensión temática, por parte de los dinamizadores de los espacios de participación. En efecto, en la actualidad, y de manera general, hay una mayor aprehensión por parte de los gestores y orientadores locales, frente a los contenidos, alcances y características de esta política, lo que facilita su divulgación con la ciudadanía en general. Por lo cual se evidencia que la gestión del conocimiento al interior de la entidad es una condición esencial para el desarrollo del ejercicio de participación ciudadana, convirtiéndose así en un componente a desarrollar dentro del presente PIP.

De manera complementaria, dentro de los elementos sometidos a autoevaluación en el marco de la evaluación del PIP, se indagó por las motivaciones para la realización de una u otra actividad de participación. En este sentido se ha logrado identificar que cuando las metas suponen un elevado número de actividades, las razones por las cuales se realizan las mismas, se relacionan directamente con la facilidad de ejecutarlas. En este sentido, los escenarios y temas se vuelven recurrentes y se enfocan en la facilidad de convocatoria para el ejercicio efectivo con la ciudadanía. No es de extrañar, entonces, que el cumplimiento del plan se haya generado a partir de la repetición de actividades en escenarios más o menos homogéneos (como es el caso de los colegios). Así mismo, tan solo el 10% de los CLM identifican, como razón principal de la realización de las acciones de participación, las propias necesidades de la población frente a los temas del sector de movilidad.

Por esta razón son minoritarios los ejercicios de participación que se realizan por petición o diseño de la ciudadanía (ver ilustración 2), siendo más importante la generación de actividades, a razón del cumplimiento de la meta propuesta en el PIP previamente vigente (4000 actividades de participación). En este sentido, es importante resaltar que el único programa que ha tenido una orientación programática para la participación ha sido “visión cero”, pero al mismo tiempo, se refirma la necesidad de integrar cada una de las actividades a contenidos y procesos estratégicos, evitando la atomización de las actividades.

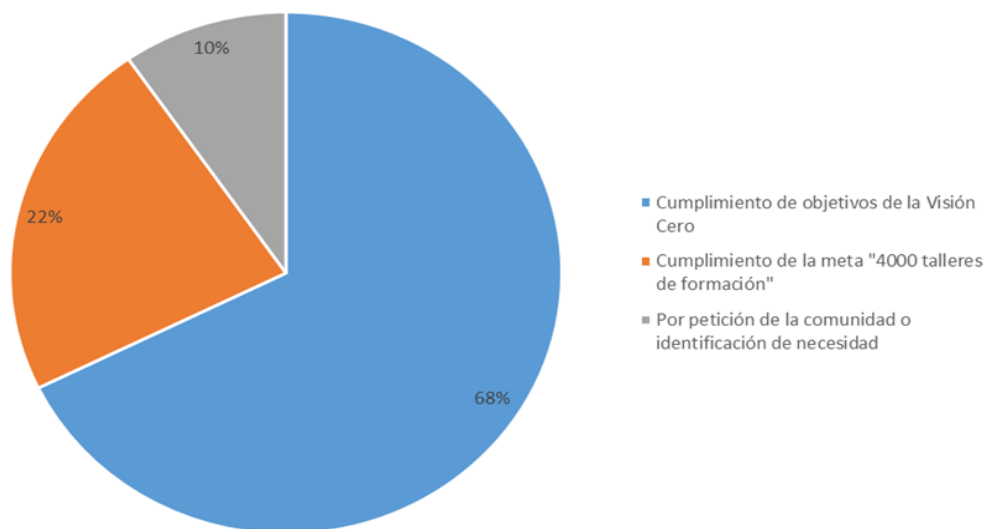


Ilustración 2: Distribución de las razones para la generación de actividades con la ciudadanía

Igualmente, la caracterización e identificación de la periodicidad de los ejercicios de participación, así como de los escenarios en los que se realizan y las temáticas que se trabajan, permite identificar una serie de conclusiones que deben considerarse como base para la nueva formulación del PIP. Entre las más importantes se encuentra la necesidad de diseñar estrategias pedagógicas que permitan otorgar mayor coherencia lógica a las acciones de formación, sensibilización e información, los cuales son protagonistas de los procesos de participación, pero requieren de un mayor esfuerzo en conjunto, ya que actualmente, las herramientas diseñadas no son unánimes para toda la oficina de gestión social e incluso no apuntan a los mismos objetivos.

De otra parte, tal como se muestra los análisis por localidad, la relación de actividades abordadas en cada una de las localidades del Distrito varía dependiendo de las dinámicas locales como de los canales de accesibilidad a la ciudadanía (ver ilustración 3). En este sentido los procesos de participación varían tanto en diversidad de temas tratados como en el origen de los procesos de participación. Así, en las localidades como Usaquén, Suba, Chapinero, Barrios Unidos o Fontibón, los ejercicios de participación han surgido de las propias acciones de la Secretaría de Movilidad y cuya dispersión temática es más alta, mientras que, en localidades como Kennedy, Ciudad Bolívar, Bosa, San Cristóbal, Tunjuelito, Los Mártires, Puente Aranda o Santa fe, los temas tratados en los escenarios de participación han tenido una alta influencia de las demandas de la ciudadanía al respecto, pero suelen ser más homogéneos.

Si bien, a nivel distrital las actividades tienden a relacionarse con temas de formación, sensibilización e información en Visión Cero, resulta significativo el análisis diferenciado por localidad. En efecto, se lograron identificar, por ejemplo, más acciones en el tema de movilidad con enfoque diferencial (accesibilidad-discapacidad y accesibilidad por una

movilidad incluyente sin barreras), en las localidades como Teusaquillo, Santa fe y San Cristóbal, mientras que hay una mayor preocupación temas de accesibilidad en las localidades del sur¹⁰. A partir de esta revisión, se justifica la importancia de consolidar enfoques territoriales que permitan lecturas de contexto amplias, tanto para la generación de diagnósticos más cercanos a las dinámicas locales, como para la aplicación transversal de la política pública, elementos que fueron incluidos dentro de la formulación del presente PIP.

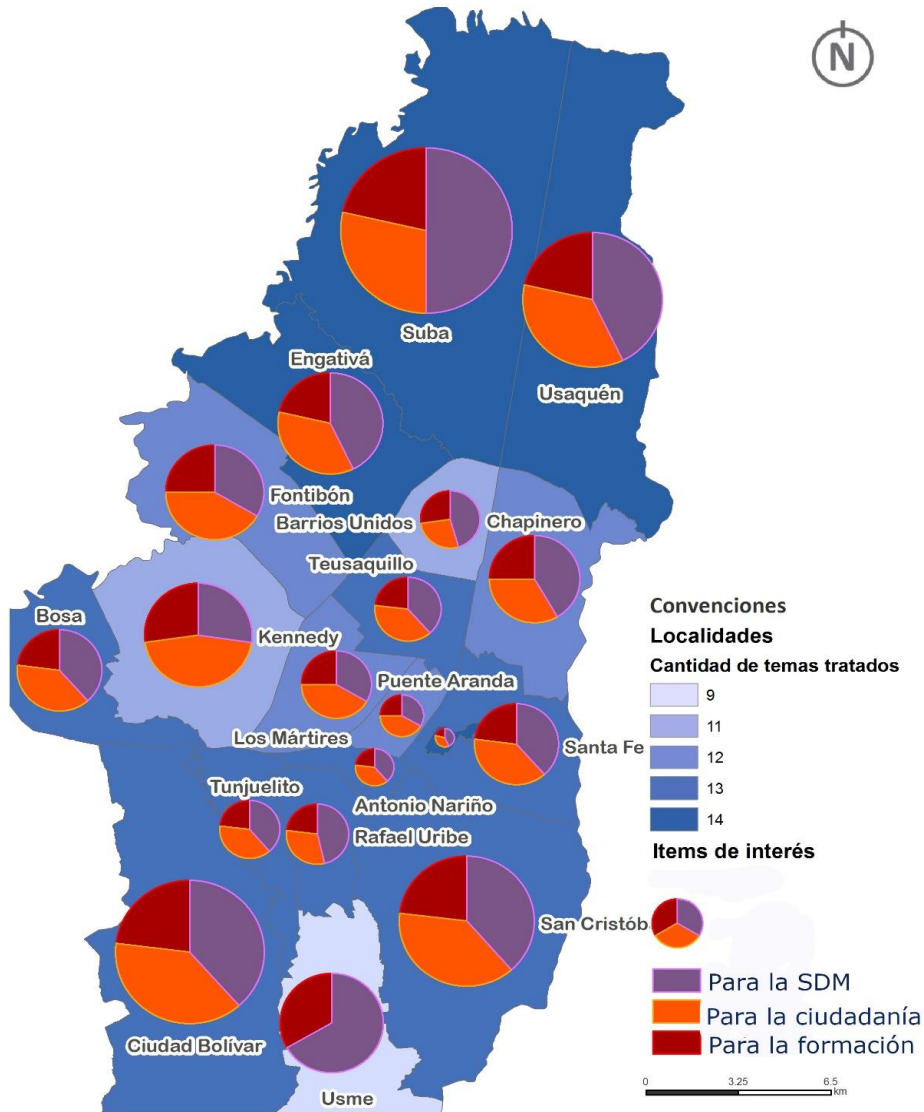


Ilustración 3: Diversidad de temas y origen de los ejercicios de participación.

¹⁰ Ver Anexo 04

En relación a la población a la que van dirigidos los procesos formativos, se identifica que el 25% se brindan a niños y niñas de 5 a 13 años, 19% a jóvenes de 14 a 28 años. En el 11% de los casos, las jornadas de participación se realizaron específicamente a mujeres, mientras que las actividades dirigidas a residentes de áreas de influencia de los proyectos, los comerciantes, industriales, adulto mayor, bici-usuarios, población LGBTI, población rural, pasajeros y conductores tienen porcentajes bajos de participación en estos escenarios (ver ilustración 3).

Esta relación y composición de la población participante de los escenarios diseñados desde la gestión local, se relaciona con los espacios de participación dispuestos interinstitucionalmente, así como con las facilidades que determinados escenarios generan en términos de convocatoria y acceso, como es el caso de los colegios u otras instituciones que tienen una población constante. Esta situación implica, de una parte, fortalecer una estrategia de inserción de la agenda de movilidad en los espacios locales de carácter intersectorial, por medio del aprovechamiento de los puntos de encuentro ciudadano, pero, a su vez, la construcción de nuevos canales de participación y convocatoria ciudadana a nuevos escenarios, dirigidos a unas poblaciones más diversas.

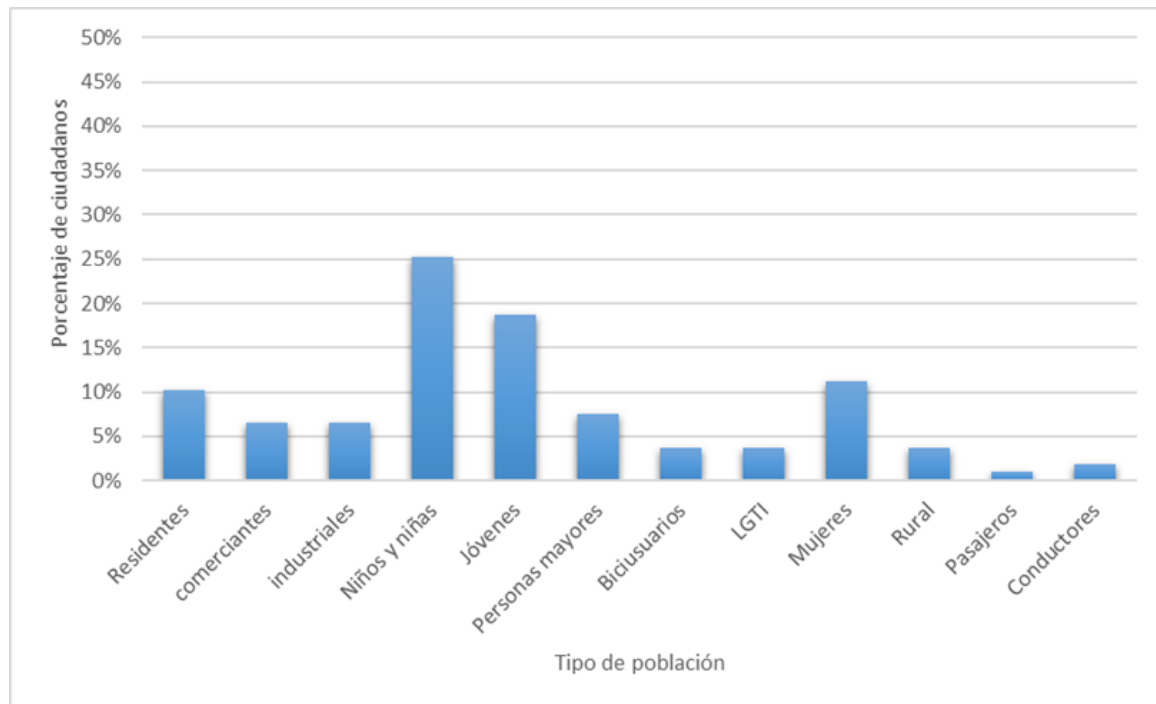


Ilustración 4: Población involucrada en talleres de formación por parte de los CLM

En concordancia con lo expresado anteriormente, la evaluación frente a los intereses y temáticas priorizadas por los CLM, en el proceso de evaluación diagnóstica del PIP, se logró identificar que además de “Visión Cero”, los temas con mayor tratamiento dentro de los escenarios de participación ciudadana son los relacionados con el espacio público,

movilidad con enfoque diferencial, el transporte informal, y fomento de uso de la bicicleta (ver ilustración 4). No obstante, esta priorización en gran medida responde a la oferta existente por parte de la gestión local y las brechas en la gestión de los demás programas a nivel local.

En este sentido, se hace evidente la urgencia por el desarrollo temático y pedagógico de la mayoría de programas, proyectos y políticas del sector, de manera que logren articularse a las estrategias dentro del quehacer institucional que vincule a la ciudadanía. Por lo cual se requiere profundizar en la ampliación de los canales, contenidos y dinámicas propias de la participación ciudadana, de manera que se diversifiquen y articulen los contenidos tanto sectoriales e intersectoriales.

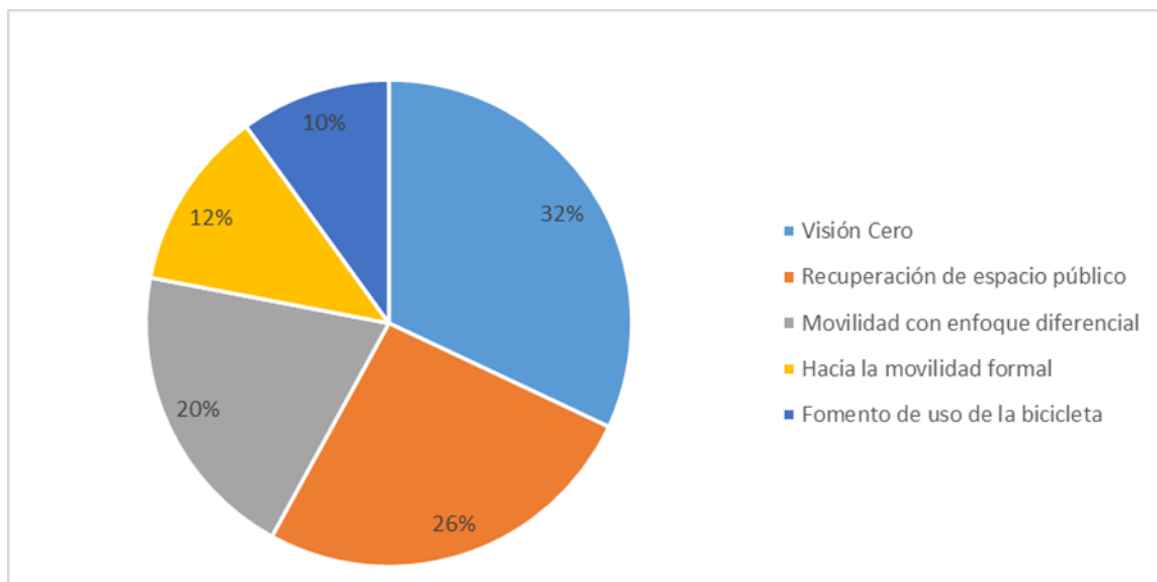


Ilustración 5: Temas priorizados por los CLM para la línea de formación.

Dentro de los procesos de autoevaluación, se incluyeron las acciones y escenarios generados en los espacios de articulación inter-local. Al respecto, existe un acuerdo generalizado frente a la ausencia de una agenda coordinada que pueda inscribirse en las instancias de participación local. Ello supone la necesidad de entablar procesos más claros de articulación operativa, conceptual y estratégica tanto de los temas intersectoriales como aquellos propios de la tramitación de los requerimientos ciudadanos en temas propios de movilidad, manteniendo un dialogo escalar, que permita dinamizar los acuerdos intersectoriales realizados a nivel distrital en la escala local.

Una vez identificados estos elementos relacionados con las potencialidades, dificultades y obstáculos generados en los procesos de participación local y sectorial, se construyeron metodologías de orientación prospectiva en las que se identificó la necesidad de construir una estrategia de participación multidimensional. En este sentido se prosiguió con la

construcción de ejes estratégicos con sus respectivos componentes, así como una batería de herramientas que se consolidan como acciones para la formulación del nuevo PIP, y cuyo resultado se sintetiza en los siguientes apartados del presente documento.

Por lo tanto, la evaluación diagnóstica de la aplicación del PIP, hasta la actualidad, supone la generación de una serie de mecanismos diferenciados, que permitan organizar las acciones que se desarrollarán no solamente desde la gestión local, sino desde todo el quehacer de la Oficina de Gestión Social. En este sentido se construyeron los objetivos y metas de un nuevo PIP, cuyo sentido es integrar lógicamente las acciones y actividades que se desarrollan, ponderando los procesos participativos, entendidos éstos como escenarios de retroalimentación e incidencia ciudadana sobre el accionar constante de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), superando la visión centrada en el desarrollo de un número determinado de acciones aisladas y fomentando la sostenibilidad social de las acciones y la generación de valor público.

ANÁLISIS CUANTITATIVO DEL CUMPLIMIENTO DE METAS PIP 2018 -2019

En el análisis del cumplimiento de metas del PIP 2018-2019 se identifica con corte al 30 de mayo de 2019, que de las seis metas proyectadas, tres se encuentran con el 100%¹¹ de cumplimiento, otras dos tienen porcentajes de cumplimiento mayores al 77%¹² y tan solo una cuenta con un cumplimiento bajo, tal y como se observa en la ilustración 7¹³.

¹¹ El 100% de cumplimiento es la traducción de una serie de acción realizadas a nivel local: 474 talleres lúdico-pedagógicos, más de 6572 procesos relacionados con sensibilizar a la ciudadanía en normas de tránsito, participación ciudadana y responsabilidad social, y más de 7554 acciones de atención a los requerimientos de la ciudadanía.

¹² A corte de 30 de mayo de 2019, se habían realizado 90 de las 116 jornadas proyectadas de fortalecimiento de las comisiones de movilidad; 503 encuentros comunitarios de los 576 programados en la formulación del plan.

¹³ El cumplimiento de meta más bajo es la relacionada a la implementación y seguimiento a procesos con intervención comunitaria, dado que solamente se ha realizado en una de las veinte localidades. No obstante, este indicador se explica por el hecho de que este proceso se realiza al final de la vigencia del PIP.

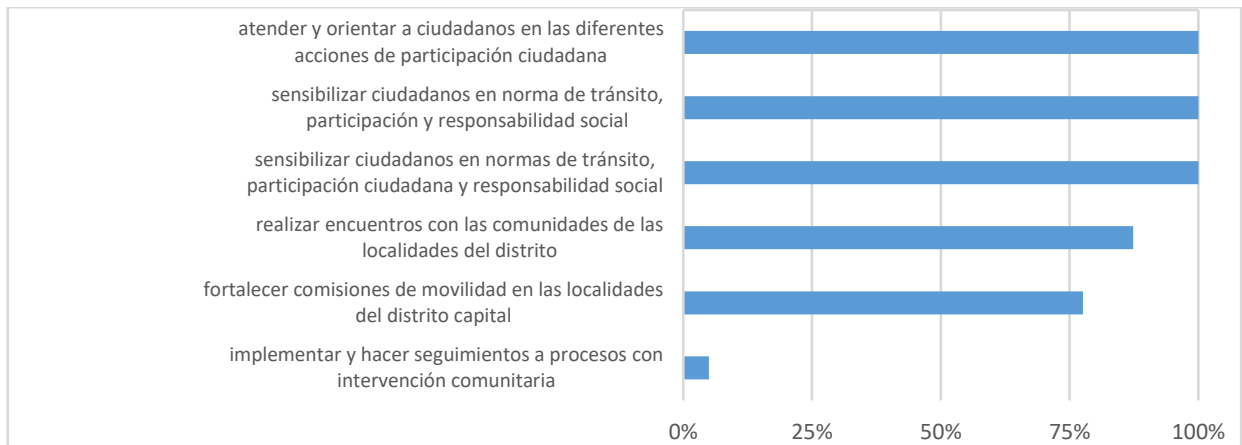


Ilustración 6: Porcentaje de cumplimiento de las metas opuestas en el PIP 2018-2019

La única meta con porcentajes bajos de cumplimiento es: “Implementación y seguimiento a procesos con intervención comunitaria” con un porcentaje de 5% de acciones realizadas, resultado que se asocia al corte de medición, ya que los procesos de intervención que realizan los CLM se entregan semestralmente, es decir se hacen dos entregas al año, una en junio y otra en diciembre, por tal motivo, a la fecha evaluada aún no se han hecho las entregas.

En cuanto a la meta de “Fortalecimiento de las comisiones de movilidad en las localidades del Distrito Capital” se encuentra un porcentaje de cumplimiento del 77%, siendo una de las más bajas sin justificación al corte, lo que se relaciona con las posibles dificultades que mencionan los Centros Locales de Movilidad (CLM) en los encuentros con la comunidad en estos escenarios, indicando una clara necesidad de desarrollar acciones más contundentes para su reactivación y una flexibilización en sus contenidos y características, lo cual es abordado en el apartado *procesos, escenarios y actividades para la participación ciudadana*, del presente PIP.

En relación a la meta “Realizar encuentros comunitarios con las comunidades de las localidades del Distrito”, se identifica un porcentaje de cumplimiento del 87%, dato relacionado con los retos que supone la promoción que desde los CLM a las actividades diseñadas para el fomento de la participación ciudadana; en este aspecto hay tres localidades que destacan por la cantidad de encuentros que han hecho, ya que superan la meta establecida¹⁴.

La meta de “Sensibilización ciudadana en normas de tránsito, participación ciudadana y responsabilidad social” en relación a la cantidad de talleres y jornadas ludico-pedagógicos, tiene un cumplimiento del 100%, ya que la mayoría de las localidades han desarrollado incluso más actividades de las establecidas en la meta anual, por lo que el cumplimiento

¹⁴ Estas localidades son Usaquén, Puente Aranda y Ciudad Bolívar.

a la fecha duplica aproximadamente la meta proyectada. De igual forma la misma meta en relación al total de ciudadanos atendidos en la línea de formación cuenta con un cumplimiento del 100%, llegando a triplicar el cumplimiento de la meta. Estos factores de cumplimiento se explican justamente por los avances en los contenidos didácticos y la apropiación de determinados escenarios para la participación (como se mencionó previamente con el caso de los colegios y el programa Visión Cero)

Finalmente, la meta “Atender y orientar ciudadanos en las diferentes acciones de participación ciudadana” cuenta con un cumplimiento del 100%, ya que la mayoría de localidades reportaron incluso más acciones ejecutadas en relación a la meta propuesta.

Estos datos indican varias situaciones; por un lado, el sobreesfuerzo que están teniendo los equipos de CLM en el cumplimiento de las cifras propuesta, dada su magnitud. No obstante, según los hallazgos generados en los talleres de evaluación, los cumplimientos de estas metas han dejado de lado el proceso de largo alcance, al enfocar la acción en el número de actividades realizadas y no en los resultados generados, y por tanto en la transformación social promovida.

Por otro lado, se identifica con claridad las dificultades que las actuales metas tienen para medir el resultado real de las acciones que se están realizando, ya que, a pesar del cumplimiento de las metas, no han existido mecanismos para identificar con claridad cuáles son los cambios positivos generados sobre la población con la que se generan escenarios de participación.

Adicionalmente, se observa la importancia de realizar un plan de trabajo por localidad que permita la reactivación de las Comisiones de Movilidad de manera más flexible y adaptada a las demandas del contexto local. Todos estos elementos fueron contemplados dentro de la nueva formulación del PIP.

CONCLUSIONES

El proceso de diagnóstico y autoevaluación de la gestión social para la participación, permitió identificar la necesidad de fortalecer la acción estratégica general para la participación ciudadana desde la SDM, en tanto, la nueva organización institucional, generada en el primer semestre de 2019, abre la posibilidad de consolidar una mayor articulación intra-institucional y con ello reenfocar los procesos participativos hacia una gestión enfocada en resultados (ver ilustración 6). En tal sentido, resulta de vital importancia cambiar las metas ligadas a la realización de un “número de acciones” a unas metas ligadas a la “generación de resultados”, lo que supone la consolidación de una visión centrada en los cambios sociales generados dentro del cumplimiento de los objetivos

formulados, y cuya medición está soportada por metas de evaluación centradas en mostrar efectos sobre la realidad.

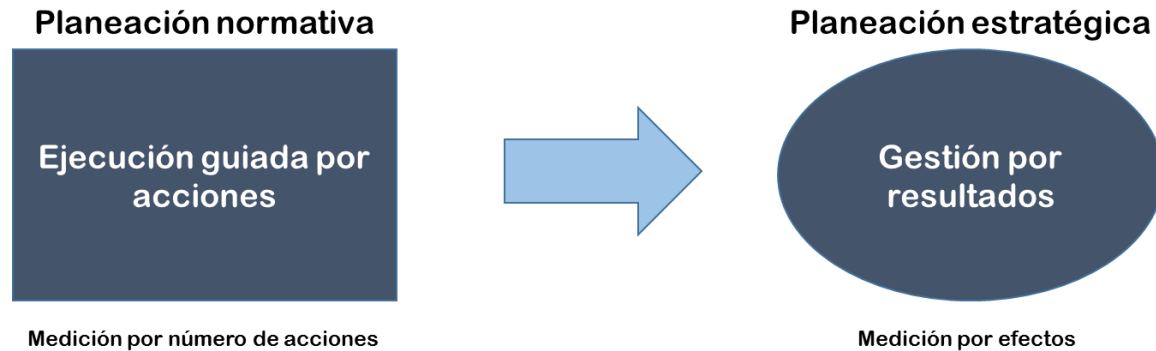


Ilustración 7: Reformulación del enfoque del PIP

Igualmente la reorientación institucional permite ampliar la diversificación operativa, temática y metodológica de la participación generada por la SDM, de tal manera que se permita abordar más temas en los procesos de participación que llevan a cabo la Oficina de Gestión Social y en particular los Centros Locales de Movilidad, ya que en la actualidad la mayoría de las acciones centran su atención en la capacitación y sensibilización, limitándose otros mecanismos de participación guiados a la generación de procesos de mayor vinculación e incidencia de la ciudadanía. Además, temáticamente los escenarios de encuentro con la ciudadanía deben diversificar los procesos siguiendo lo desarrollado, por ejemplo, en el programa de Visión Cero, el cual ha sido desarrollado de manera más estratégica que el resto de los componentes y dimensiones abordados por la secretaría.

Bajo la misma premisa, se identifica fundamental desarrollar estrategias de formación para la participación, que sean comunes para todo la Oficina de Gestión Social, ya que de esta manera se puede superar la acción atomizada, promoviendo así una estrategia y objetivos conjuntos y congruentes a nivel territorial y sectorial. En este sentido, los procesos de evaluación encontraron, por ejemplo, multiplicidad de objetivos desarticulados, algunos ligados al cumplimiento cuantitativo de metas, por ejemplo, la ejecución de un número específico de talleres y no a consolidación de procesos participativos, es decir, el sentido mismo del taller y del proceso de formación se ha venido perdiendo debido a los indicadores y metas que han sido programados.

Es necesario fortalecer y consolidar las agendas sectoriales en el desarrollo de la agenda territorial, especialmente en temas como: movilidad sostenible y los enfoques diferenciales; los cuales deben ser tratados con mayor profundidad, sin perder los matices que esta concepción multidimensional conlleva, ya que en la actualidad, mayoritariamente se realizan acciones de formación con personas mayores y población escolar, dejando de lado temas, por ejemplo, con la población LGBTI, indígena, mujeres,

jóvenes, población con discapacidad u otros sectores poblacionales que viven en el Distrito Capital; en este sentido es necesario reafirmar, por medio de la construcción del presente plan, los horizontes frente a los derroteros de la movilidad sostenible e incluyente.

El objetivo construido por el equipo de la Oficina de Gestión Social, incluido el equipo CLM, muestra con claridad, la necesidad de hacer un cambio de visión de la participación ciudadana, lo que supone centrar los procesos de participación tanto en el cambio comportamental, como en el empoderamiento, la vinculación e incidencia de la ciudadanía en el diseño, implementación y evaluación de acciones propias de la SDM, ya que la incidencia en estos aspectos, de ciudadanos conocedores de las acciones que realiza movilidad y de la política pública, facilita la promoción de acción más efectiva de la SDM en los territorios.

Los siguientes apartados del presente Plan Interinstitucional de Participación, se construyeron tomando en consideración este proceso participativo de autoevaluación y diagnóstico de los planes anteriores, adaptando las mismas a las potencialidades generadas por el rediseño institucional que se vive actualmente en la Secretaría Distrital de Movilidad.

DIMENSIONES ESTRATÉGICAS DE LA GESTIÓN SOCIAL

La **oficina** de gestión social se configura a partir de una serie de responsabilidades y competencias establecidas por el decreto distrital 672 del 22 de noviembre de 2018; en dicho documento se establecen doce funciones ligadas, en términos generales, al asesoramiento, formulación y ejecución de las acciones institucionales frente a las políticas, planes, programas y proyectos del sector, la formulación de los proyectos de inversión propios de la gestión social, la participación en los escenarios de articulación institucional, el levantamiento de información y generación de líneas bases y diagnósticos socioeconómicos, la evaluación de los impactos sociales y la mitigación de los efectos no deseados de los proyectos, así como el fomento a la participación y la promoción pedagógica. Estos dos últimos se convierten en el soporte normativo sobre el que se orienta el presente plan, entendiendo que la promoción de la participación ciudadana es uno de los nodos de articulación transversal dentro del funcionamiento de los procesos de gestión social en la entidad.

En efecto, bajo esta concepción, y teniendo en cuenta estas responsabilidades misionales, la Oficina de Gestión Social ha construido internamente un diseño operativo de su actuación basado en cuatro dimensiones estratégicas (1. Gestión Social de proyectos y acciones, 2. Gestión Territorial y Sectorial, 3. Gestión de Impactos no-deseados, 4. Gestión del conocimiento y construcción de políticas públicas) y cuatro enfoques de articulación transversal (1. Enfoque diferencial, poblacional y de género, 2. Planeación participativa, 3. Enfoque territorial 4. Construcción colectiva de la información). Es decir que las cuatro dimensiones representan las estrategias diferenciadas sobre las que se desenvuelve la gestión social, mientras que los nodos de articulación son los procesos permanentes que se requieren establecer en cada una de las dimensiones.



Ilustración 8: Esquema operativo de la Oficina de Gestión Social.

Por lo tanto, las dimensiones estratégicas organizan las responsabilidades temáticas en las que tiene injerencia la Oficina de Gestión Social dentro de las acciones del sector y particularmente la SDM. Cada una de estas dimensiones desarrolla una estrategia interna, así como unos mecanismos, objetivos e indicadores particulares. No obstante, el dinamismo de cada una de estas dimensiones se complementa mutuamente con las demás dimensiones y requiere de la implicación de los enfoques de articulación transversal tal como se muestra en la ilustración 7.

Dichos enfoques de articulación, deben entenderse como los condicionantes y elementos que deben contemplarse como requisito de todas las acciones relacionadas con la gestión social y por tanto con todas las dimensiones estratégicas. Es particularmente importante destacar que estos enfoques, determinan constantemente los espacios dispuestos para generar la estrategia de participación ciudadana de la entidad y por lo tanto la inserción de enfoques diferenciales, poblacionales, territoriales y de construcción colectiva del territorio, son elementos que impregnan constantemente el presente PIP.

Esta mutua interrelación de las dimensiones entre sí, como de cada una de estas con los enfoques transversales, supone un funcionamiento interdependiente de carácter sistémico dentro de la Gestión Social. En otras palabras, la eficiencia del funcionamiento de la gestión social depende de la adecuada articulación de cada uno de los elementos (dimensiones y enfoques transversales) sobre los cuales recae la acción puntual y concreta de la OGS. La tabla 3 condensa la descripción general de cada una las dimensiones y los enfoques transversales de articulación, identificando su sentido dentro del funcionamiento de la oficina de gestión social.

Tabla 3: Dimensiones Estratégicas y nodos de articulación de la Oficina de Gestión Social

DIMENSIÓN ESTRATÉGICA	
Dimensión	Descripción
Gestión Social de proyectos y acciones	Son todos los procedimientos que permiten la generación de diagnósticos, líneas base, mapeo de actores, caracterización del riesgo, diseño e implementación de la estrategia de gestión social para los proyectos y programas de la SDM , aplicados sobre contextos territoriales específicos. Igualmente son aquellas acciones relacionadas con el agendamiento de programas y proyectos propios del sector dentro de la dinámica institucional.
Gestión Territorial y Sectorial	Es la estrategia que permite facilitar la acción sectorial a escala local , fomentando la participación ciudadana, la articulación interinstitucional, los diagnósticos territoriales, la atención, formación y capacitación a la ciudadanía y las audiencias públicas. Igualmente permite la generación de procesos de retroalimentación de las políticas poblacionales distritales, desde la competencia de la SDM y el sector.

Gestión de Impactos no-deseados	Son los procesos, acciones y proyectos destinados a mitigar los efectos no-deseados de la implementación de las políticas del sector y de la compensación a las poblaciones que han sido afectadas negativamente por la puesta en marcha de proyectos distritales sobre las que la Secretaría Distrital de Movilidad tiene competencias.
Gestión del conocimiento y construcción de políticas públicas	Son las acciones de análisis e investigación y la generación de nuevo conocimiento frente a los temas relacionados con las competencias de la secretaría, así como los procesos de aporte académico y técnico para la construcción de planes, políticas, programas y proyectos de la institución.
ENFOQUES DE ARTICULACIÓN TRANSVERSAL	
Enfoques	Descripción
Enfoque diferencial, poblacional y de género.	Son los procesos de gestión enfocadas a la inclusión de las demandas, necesidades y perspectivas poblacionales de manera diferencial, en articulación con las políticas sectoriales del Distrito.
Enfoque territorial.	Es la armonización de las acciones institucionales a los contextos y realidades territoriales, siguiendo procesos de análisis multidimensional
Planeación participativa.	Es la promoción de la incidencia de las iniciativas, propuestas y discusiones de la ciudadanía dentro de las acciones del sector en la ciudad, en el marco de la generación dinamización de canales y mecanismos de participación establecidos
Construcción colectiva de la información.	Son los procesos de retroalimentación de fuentes institucionales y cívicas dentro de los procesos de generación de conocimiento institucional, cuyo objetivo es la orientación de la generación de políticas sectoriales.

A partir del relacionamiento interdependiente de estos componentes, se puede deducir que el Plan Institucional de Participación (PIP) es una iniciativa para que los elementos propios del quehacer de OGS, puedan materializarse en instancias, mecanismos y canales de participación ciudadana, manteniendo un enfoque multidimensional compuesto por temas y estrategias transversales propias de la gestión social de la entidad.

Por lo tanto, el PIP busca orientar las dimensiones de la gestión social a escenarios dispuestos para la interlocución con la ciudadanía, manteniendo la articulación transversal de los nodos expuestos previamente y promoviendo la incidencia de estos escenarios de participación en el accionar propio de la entidad.

PRESUPUESTO OFICINA DE GESTIÓN SOCIAL

De acuerdo a la nueva estructuración y la creación de la Oficina de Gestión Social, a continuación, se especifica el presupuesto del valor programado a ejecutar por parte de la OGS en el año 2019.

Presupuesto Oficina de Gestión Social (a corte 10 de octubre de 2019)			
Código y nombre Proyecto inversión	Vigencia 2019	Código y/o NOMBRE META. Meta Plan de desarrollo asociada	Código y/o NOMBRE META. Meta proyecto de inversión asociada
1044-Servicios para la movilidad eficiente e incluyente.	\$ 3.838.936.503	255- Mantener 80% de satisfacción en los servicios prestados por las entidades del sector movilidad	6-Implementar 4 planes institucionales de participación ciudadana PIP

El proyecto de inversión 1044 “Servicios para la movilidad eficiente e incluyente” en el que se incluyen las acciones de la Oficina de Gestión Social, vela por el mejoramiento de las condiciones de movilidad a nivel territorial, ofreciendo una atención local con integralidad, acciones que los Centros Locales de Movilidad desarrollan en su labor diaria y que se constituyen como un elemento base para la Agenda de la Transparencia en Bogotá.

ESTRUCTURA DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN

El presente Plan Institucional de Participación se construyó a partir de una serie de insumos dentro del proceso de rediseño institucional de la SDM. Entre estos insumos se destacan los procesos de evaluación generados frente al PIP 2018-2019, la estructura estratégica de la Oficina de Gestión Social, el Índice de Transparencia de Bogotá, la Política de Participación Distrital, los informes de Control Interno de Secretaría de Movilidad y la propia política sectorial de Movilidad. Todos estos elementos se conjugan dentro de un escenario de formulación estratégica, basada en principios de Eficiencia, Viabilidad, Coherencia, Concurrencia, Coordinación, Continuidad y Participación, tal cual como se esgrime en la estructura legal relativo al sistema de planeación nacional.¹⁵

En este sentido, la traducción de la relación sistémica entre los enfoques de articulación transversal y dimensiones previamente descritos, orientada hacia escenarios, mecanismos y canales de participación, constituye la razón de ser del Plan Institucional de Participación. En este sentido, la participación ciudadana es entendida como los procesos estratégicos para la vinculación a la ciudadanía en la identificación, priorización, diseño, seguimiento y evaluación de las acciones realizadas por la entidad.

Luego de una serie de reuniones con diferentes dependencias de la Secretaría Distrital de Movilidad, y especialmente como resultado de un proceso de autoevaluación de los objetivos, acciones, dinámicas y compromisos de la Oficina de Gestión Social y especialmente de los Centros Locales de Movilidad, se diseñaron cinco ejes de actuación, sobre los cuales se estructura el presente plan; los cuales son condensados en la ilustración 8.

¹⁵ Ver Ley 152 de 1994

PLAN INSTITUCIONAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA PIP

Estrategia de participación

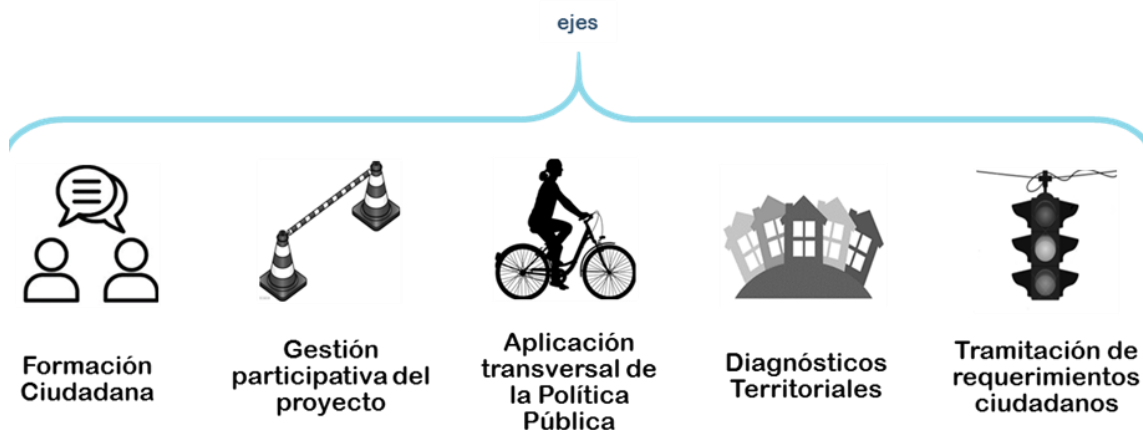


Ilustración 9: Ejes de la Estrategia de Participación

A partir de lo expuesto, se deduce que los ejes sobre los cuales se desenvuelve la estrategia de participación, se relacionan tácticamente con las dimensiones de la Oficina de Gestión Social: de esta manera se busca articular cada uno de los procesos generados en la dependencia con las potencialidades que generan los mecanismos de participación ciudadana. En este sentido, la estrategia de participación supone la cooperación e integración sinérgica entre el nivel central de la Oficina de Gestión Social, con los procesos territoriales-locales generados desde la gestión propia de los CLM, y de estos con las demás dependencias de la entidad.

Cada uno de los ejes, está diseñado a partir de componentes y subcomponentes relacionados estratégicamente, buscando que la acción de la gestión social no se desarrolle por medio del diseño de acciones aisladas, sino a partir de planes de acción específicos, siguiendo las recomendaciones generadas en el proceso de autoevaluación de los PIP previos.

De esta manera se construyó un objetivo general del PIP, configurado desde la particularidad estratégica de los mencionados ejes. La articulación entre el objetivo general y los ejes estratégicos, así como la descripción de estos ejes a partir de sus componentes y subcomponentes, buscan evidenciar esta interconexión coherente para la participación en la entidad, y por tanto dar soporte a las metas e indicadores del plan y las acciones operativas que promueven los mecanismos y canales de participación, elementos que son enunciados en los siguientes apartados y conforman en su integración y totalidad el Plan Institucional de Participación de la Secretaría Distrital de Movilidad 2019-2020.

OBJETIVO DEL PLAN INSTITUCIONAL DE PARTICIPACIÓN

El objetivo general de los procesos participativos es *“promover la incidencia de la participación ciudadana en las acciones, proyectos, programas, planes y políticas de la Secretaría Distrital de Movilidad, por medio la aplicación de herramientas para la gestión social de proyectos de la entidad, la ejecución de estrategias de fortalecimiento local y la construcción de espacios de participación para la ciudadanía, relacionados con la acción práctica de política pública distrital en materia de movilidad”*.

EJES, COMPONENTES DE LA ESTRATEGIA DE PARTICIPACIÓN.

A continuación, se describen cada uno de los ejes, componentes y subcomponentes de la estrategia de participación; la lectura transversal de los mismos, permite identificar el horizonte sobre el cual se desarrollan los planes de acción específicos de la gestión social, así como las metas generales del presente plan. Estos elementos pueden entenderse como el *horizonte de sentido* sobre el cual se configuran los procesos de participación ciudadana desde la SDM; en este sentido no son propiamente acciones o productos, sino las *orientaciones sobre los cuales se desarrollan los procesos que promueven la participación ciudadana* para el sector movilidad en el Distrito Capital.

1. FORMACIÓN, SENSIBILIZACIÓN Y CAPACITACIÓN CIUDADANA

El componente de sensibilización e información ciudadana tiene una enorme relevancia dentro de los procesos que comprende la estrategia general del PIP, en tanto la participación incidente y vinculante sólo es posible en la medida en que los ciudadanos en general, actores viales, grupos de interés y colectivos sociales en particular, conozcan de manera fiable los determinantes estructurantes, la normatividad y condicionamientos técnicos propios de la movilidad del distrito, así como del quehacer de la SDM. Para ello se requiere del diseño, construcción y ejecución de estrategias pedagógicas, que permitan la apropiación de la información por parte de todos los actores involucrados.

Por lo tanto, el eje de sensibilización e información ciudadana del presente PIP busca cerrar las brechas de información, entre los actores institucionales y la ciudadanía, y de esta manera propiciar que las acciones sectoriales puedan realizarse de manera más efectiva, promoviendo la generación de valor público. Igualmente, por medio de las estrategias participativas la ciudadanía puede acceder a los escenarios dispuestos a la

participación incidente y que con ello se facilite la generación de acuerdos prácticos para que la acción institucional, orientada hacia la consecución de una mayor vinculación entre los actores territoriales, aportando al bienestar colectivo de la ciudadanía frente a las dinámicas de movilidad.

En este sentido, el objetivo de este eje es “la construcción de estrategias de sensibilización que fortalezcan la participación ciudadana e incidan en el conocimiento y empoderamiento colectivo, para la ejecución de la política pública de movilidad en el distrito”. Bajo este objetivo general, el eje se compone de diversos niveles de profundidad y contenido de los procesos formativos. De una parte, incluye los temas en torno a las directrices y normas de tránsito, así como los cambios normativos que se presentan de manera específica en territorios particulares. Igualmente, los procesos de sensibilización buscan promover los cambios en las conductas de actores viales en procura de incentivar la seguridad vial y la movilidad sostenible. De otra parte, los procesos de sensibilización e información se diseñan y ejecutan para facilitar la implantación de planes, programas, proyectos o acciones de la Secretaría o del sector movilidad, dirigidos a territorios o poblaciones específicas; con ello se busca potencializar los beneficios de estas acciones y consolidar el valor público a la acción institucional con relación a la dimensión de movilidad en el Distrito.

Finalmente, el presente plan contempla la idea de generar y continuar con espacios de formación en articulación con el SENA en el marco del Convenio Interadministrativo N° 4, suscrito entre el Servicio Nacional de Aprendizaje –SENA y la Secretaría Distrital de Movilidad –SDM, que faciliten la reflexión de la ciudadanía frente a las dinámicas de la movilidad y el transporte y brinda herramientas de nivel complementario y técnico, para la empleabilidad y el emprendimiento de población caracterizada y afectada por la SDM.

Como se evidencia, el eje de sensibilización e información ciudadana, se articula con los demás ejes estratégicos, por lo que las actividades, indicadores y metas relacionadas con la formación están en constante interacción con los demás procesos contemplados en el presente PIP; el eje se estructura a partir de los siguientes componentes y subcomponentes:

Tabla 4: Componentes eje: Formación, Sensibilización Y Capacitación Ciudadana

COMPONENTE	SUBCOMPONENTE	DESCRIPCIÓN
1.1. Sensibilización e información	1.1.1. Sensibilización frente al Código Nacional de Tránsito y normativa Distrital	Son las acciones relacionadas con el proceso de brindar información frente a las normas de tránsito existentes tanto a nivel nacional como aquellas disposiciones de carácter distrital generadas en torno a resoluciones, decretos.
	1.1.2. Promoción de hábitos comportamentales seguros	Son escenarios especialmente diseñados para generar conciencia de la importancia de la norma de tránsito y la promoción de la cultura ciudadana.
	1.1.3. Jornadas informativas	Son espacios y mecanismos dispuestos para brindar información relevante frente a una situación cambiante en los territorios, bien sea por un cambio normativo, la implementación de una política, programa o proyecto, o por una situación coyuntural específica.
1.2. Socialización de la implantación de política pública	1.2.1. Procesos de socialización y retroalimentación de la acción institucional y la política pública sectorial	Son escenarios de encuentro con la ciudadanía, en la que se busca brindar información frente a la implementación de una política, programa o proyecto, al tiempo que se identifican, intereses percepciones, objeciones y propuestas por parte de la ciudadanía frente a las situaciones territoriales sobre los que tienen injerencia el sector movilidad.
	1.2.2. Diseños participativos	Son escenarios dispuestos desde la institucionalidad, o desde la ciudadanía, para generar propuestas y tomar decisiones en las que se logran acuerdos o pactos frente a las intervenciones realizadas desde el sector movilidad.
	1.2.3. Espacios de evaluación participativa	Son los mecanismos dispuestos para recolectar y analizar, las opiniones de la ciudadanía frente a la implementación de acciones, proyectos o programas del sector movilidad.
1.3. Escenarios de formación con articulación interinstitucional	1.3.1. Formación complementaria y técnica	A partir del Convenio Interadministrativo N° 4, suscrito entre el Servicio Nacional de Aprendizaje –SENA y la Secretaría Distrital de Movilidad –SDM, la OGS ha venido desarrollando y seguirá aunando esfuerzos logísticos, técnicos y administrativos para la formación complementaria, técnica, la empleabilidad y el emprendimiento de las poblaciones caracterizadas por la SDM afectadas con la implementación de SITP, Bici taxi, cuidadores de vehículos en vía, taxistas en Bogotá y funcionarios de la entidad.

2. GESTIÓN PARTICIPATIVA DEL PROYECTO

El eje de Gestión Social de Proyectos supone desarrollar una serie de procedimientos y actividades de análisis social, relacionada a los contextos en los que se plantean los proyectos de la SDM y, por lo tanto, en el que se describen los actores (decisores, ejecutores, destinatarios, beneficiarios o impactados), los intereses, conflictos o dinámicas territoriales relacionada a los proyectos.

El análisis social comprende, de igual forma, la investigación de las relaciones funcionales de la zona directa de implantación, así como de las zonas de influencia primaria y secundaria de los proyectos; lo que supone el desarrollo de gestión social con sus actores, grupos, comunidades, grupos de interés y organizaciones sociales potencialmente involucrados. Con toda esta información se retroalimenta la construcción de las estrategias de gestión social, que buscan retroalimentar el desarrollo de la ejecución de las acciones.

Por lo tanto, la Gestión Social Participativa de los Proyectos se puede enmarcar dentro de un conjunto de actividades intra-institucionales e interinstitucionales de carácter vinculante con la ciudadanía que identifican los posibles cambios y transformaciones dentro del entorno ambiental, cultural, social y económico de los habitantes, generados como resultado de la ejecución de un proyecto. A partir de estas potenciales modificaciones se generan las bases para la construcción del plan de acción o estrategia de gestión social.

PACTOS CIUDADANOS

El objetivo de estos procesos dentro de la construcción de escenarios participativos, se relaciona con la generación de pactos ciudadanos, los cuales se convierten en el horizonte de la acción participativa¹⁶ dentro de la acción institucional enmarcada en la gestión social. Dichos pactos, buscan generar acuerdos frente al comportamiento, las dinámicas y los valores relacionadas con la interacción de los actores viales en un escenario concreto. Por lo tanto, los pactos son el resultado del proceso participativo guiado por la obtención de consensos entre las partes involucradas, pero al mismo tiempo referente de la gestión social, en busca de la sostenibilidad de las acciones implementadas por la SDM en el Distrito.

Los pactos pueden tener diferentes alcances y escalas. En este sentido pueden existir pactos para promover la sostenibilidad de una acción o implantación específica de escala vecinal o para involucrar instituciones o actores específicos para la consecución de los logros de la política pública de movilidad (v.g. pactos para incentivar el comportamiento

¹⁶ Ver meta Número 3

de cruces seguros en un entorno escolar específico o pactos con comerciantes y transportadores para cumplimiento de los tiempos y espacios para realizar acciones de carga y descarga en entornos comerciales e industriales específicos); igualmente pueden ser pactos relacionados con el involucramiento de actores dentro de la implementación de proyectos liderados por la SDM, de escala inter-local o distrital (v.g. pactos que involucren a diferentes actores viales en la promoción y uso correcto de los carriles preferenciales o pactos para que la ciudadanía o grupos de interés generen propuestas de intervención concretas). En este sentido la generación del pacto ciudadano tiene una significativa flexibilidad frente al contenido, los actores involucrados y la cobertura; no obstante, todo pacto debe suponer al menos tres momentos que han de ser verificables, a saber, los procesos de información a la ciudadanía, los procesos de deliberación conjunta y la generación misma del pacto. Estos momentos se describen brevemente a continuación.

Procesos de Información, socialización y divulgación: Se trata de las acciones generadas para brindar información de alta calidad a la ciudadanía frente a las políticas, planes, programas y proyectos sobre los cuales se busca generar propuestas y pactos de corresponsabilidad ciudadana frente a la institución. Esta información debe aclarar los alcances y límites normativos de las acciones, así como el sentido general de la implantación de alguna acción dentro de la política pública. A partir de este proceso de información, socialización y retroalimentación, se busca generar los acuerdos mínimos para promover un escenario de deliberación.

Proceso de deliberación: se trata de los escenarios dispuestos para la interlocución orientada a la retroalimentación de perspectivas y propuestas entre la institución y la ciudadanía frente a las acciones que pueden o deben tomarse en un contexto específico. En términos generales, estos espacios permiten la reflexión antes de tomar una decisión, considerando con la profundidad requerida las ventajas y desventajas que implica su adopción. La deliberación culmina con la formulación de acuerdos, responsabilidades y competencias específicas de los actores participantes en el pacto a construir.

Procesos de firma de pactos: Son las acciones que ratifican formalmente la generación del pacto. La metodología y dinamismo de este proceso puede variar según cada contexto, pero en todos los casos su objetivo es hacer explícita la generación de los acuerdos generados en la deliberación, y el inicio del desarrollo y cumplimiento del pacto.

Finalmente, la OGS construirá, a partir de las características y dinamismo de cada uno de los pactos generados, generará escenarios de seguimiento a los pactos. Este proceso de seguimiento fortalecerá la gestión del conocimiento y los procesos de información

construida colectivamente, que son dimensiones y ejes estratégicos dentro de la implementación de los canales de participación propuestos en el presente plan.

Teniendo en cuenta lo anterior, para el cumplimiento de los objetivos de la Gestión Social de Proyectos se han desarrollado una serie de procedimientos, consolidado institucionalmente y orquestados por la Oficina de Gestión Social.

COMPONENTE	SUBCOMPONENTE	DESCRIPCIÓN
2.1. Articulación y participación en proyectos sectoriales	2.1.1. Articulación de actores y agentes del sector y ciudadanía	<p>Son las acciones, escenarios o procesos gestionados desde la Oficina Gestión Social, para la promoción de espacios de diálogo, información, gestión de pactos con la ciudadanía, la generación de acuerdos y construcción de rutas de trabajo entre diferentes actores, agentes, grupos de interés, gremios o instituciones y la ciudadanía en general.</p> <p>Estos espacios permiten el desarrollo de mesas de trabajo, cuyo horizonte de acción es la generación de acuerdos y la consolidación de planes de acción colectivos que pueden ser contenidos en los pactos con la ciudadanía.</p>
	2.1.2. Articulación intersectorial para la gestión de proyectos	<p>Son procesos de coordinados por la Oficina de Gestión Social dentro de la estrategia de gestión local en la cual se logra la articulación entre el sector movilidad y otros sectores del Distrito, con el fin de acompañar las políticas, planes, programas, proyectos referentes al tema de movilidad con las acciones de otras instituciones según sus competencias y posibilidades.</p> <p>Para el desarrollo de estos procesos de articulación, se busca aprovechar los espacios locales intersectoriales existentes en los cuales la Secretaría Distrital de Movilidad, participa activamente por medio de la los Centros Locales de Movilidad.</p>
2.2. Intervención social con enfoque poblacional	2.2.1. Desarrollo del PM06-PR01. Procedimiento para la inclusión de componentes sociales de los proyectos	<p>Son las herramientas investigativas que permiten y facilitan la lectura y comprensión de los territorios y contextos de las áreas de implementación de los proyectos de la SDM.</p> <p>El Procedimiento para la inclusión de componentes sociales de los proyectos brinda las herramientas para proponer un plan de acción que responda a la realidad identificadas, a partir de una serie de acciones como el estudio social preliminar, el diagnóstico social, la estrategia de gestión social y el seguimiento y monitoreo (ver anexo 01).</p>

	<p>2.2.2.Desarrollo del PM06-PR02 Procedimiento estrategias de mitigación impactos sociales</p>	<p>Son las acciones, procedimientos y herramientas que permiten el desarrollo de una gestión social integral en caso de la identificación de población impactada negativamente con la implementación de un proyecto de la SDM. En este caso se activa el procedimiento de mitigación impactos no deseados: El PM06-PR02.</p> <p>Este procedimiento, tiene como objetivo analizar, diseñar y gestionar estrategias para mitigar el eventual impacto social que pueden producir las políticas, planes, programas, proyectos o medidas de la Secretaría Distrital de Movilidad, mediante acciones que vinculen a los actores involucrados, permitiendo minimizar los posibles efectos adversos en las poblaciones impactadas y así favorecer su sostenibilidad social.</p>
<p>2.3. Procesos de participación ciudadana para la ejecución de proyectos</p>	<p>2.3.1. Consolidación de mesas de participación de movilidad (comisiones de movilidad)</p>	<p>Los procesos de participación ciudadana relativa a proyectos específicos, se promoverán a partir del referente local de las Comisiones de Movilidad, las cuales son instancias de participación local de trabajo institucional o mixto; tienen como objetivo dar elementos y lineamientos para la implementación de las políticas, y apoyar el seguimiento en la ejecución de las mismas, así como visibilizar problemáticas, construir propuestas, expresar posiciones y hacer control social</p>
	<p>2.3.2. Audiencias públicas de rendición de cuentas y diálogos ciudadanos</p>	<p>Son los procesos referidos a la obligación de las organizaciones estatales y servidores públicos de informar, explicar y enfrentar premios o sanciones por sus actos hacia otras instituciones, organizaciones, ciudadanos y sociedad civil, los cuales tiene el derecho a recibir información y explicación (DNP, 2010).</p> <p>Cabe aclarar que la audiencia pública, de rendición de cuentas, es un componente transversal y continuo de todos los procesos de participación de la SDM; por tal motivo en el apartado “Procesos, escenarios y actividades” sus contenidos y metodologías se describirán en detalle.</p>

Tabla 5: Componentes eje: Gestión participativa del proyecto

3. APLICACIÓN TRANSVERSAL DE LA POLÍTICA PÚBLICA

La ejecución de la política sectorial de movilidad supone el desarrollo de acciones multidimensionales sobre la realidad territorial, en tanto las dinámicas de movilidad afectan y son simultáneamente afectadas por condicionantes externos al sector. En esta medida, los procesos de participación generados desde la SDM, deben buscar la convergencia, y generar elementos de articulación con las políticas distritales para poder desarrollar una ejecución que se ajuste de la mejor manera posible, a la complejidad territorial y poblacional.

Este proceso se desarrolla a partir de dos fases simultáneas y mutuamente determinadas. De una parte, requiere de la inserción de los derroteros de las políticas de otros sectores dentro de la acción propia del sector movilidad; así, por ejemplo, las acciones realizadas por la SDM para la aplicación de sus políticas, debe contemplar la aplicación de enfoques de género, de inclusión o enfoques poblacionales – Por ejemplo, garantizar la accesibilidad para adultos mayores, contemplar los requerimientos para garantizar la accesibilidad a la población con discapacidad-.

Por otra parte, la SDM tiene la responsabilidad de facilitar el ejercicio de la aplicación de la política pública de los demás sectores distritales que tengan incorporados estos enfoques y los cuales converjan temas comunes con la SDM. Así, por ejemplo, las acciones distritales que se desprenden de la política pública de mujer y género y están encaminadas a la reducción de la violencia de género, requieren de componentes que son competencia del sector movilidad; lo mismo sucede con otras políticas relacionadas con temas poblacionales (ver anexo 02) o con proyectos encaminados a la transformación del espacio urbano.

En todos estos casos, los procesos de participación ciudadana, promueven la pertinencia y la concurrencia de la ejecución e inversión pública, en tanto permiten dotar de legitimidad a la implementación de proyectos, reducen los impactos no-deseados, al tiempo que fortalecen las condiciones de sostenibilidad social, en tanto involucran y buscan empoderar a la ciudadanía respecto a las acciones distritales y de la SDM en particular.

Para lograr este ejercicio de aplicación transversal de la política pública, en el presente PIP, se desarrollaron dos componentes generales: Ejecución de la política pública con articulación intersectorial y gestión pública territorial a nivel local. El primero hace referencia a los escenarios de transversalización a nivel distrital, generados desde mesas de trabajo intersectorial y en los cuales se insertan directa o indirectamente escenarios de participación ciudadana; por su parte, el segundo tiene por objetivo promover la incidencia de la política de movilidad en los escenarios de articulación interinstitucional

desarrollados en las escalas locales y cuya responsabilidad recae en los Consejo Local de Gobierno (CLG), Consejo Local de Discapacidad (CLD), Consejo Local de Política Social (CLOPS), Consejo Local de gestión de Riesgo y Cambio Climático (CLGR-CC), Comisión Local Intersectorial de Participación (CLIP), Unidad de Apoyo Técnico (UAT), Comité Operativo Local de Mujer y Género (COLMYG), Comité Operativo Local de Infancia y Adolescencia (COLIA), Comité Operativo Local de envejecimiento y vejez (COLEV), y aquellos otros que se consideren necesarios para este.

A continuación, se describen los componentes y subcomponentes de este eje:

Tabla 6: Componentes eje: Aplicación transversal de la política pública

COMPONENTE	SUBCOMPONENTE	DESCRIPCIÓN
3.1 Ejecución de la política pública con articulación intersectorial	3.1.1 Construcción de las políticas públicas del distrito.	Son los procesos sistemáticos de identificación de problemáticas, agendamiento, proposición de soluciones y formulación de acciones y políticas generados desde la SDM que incluyan escenarios participativos y enfoques poblacionales.
	3.1.2 Participación en los escenarios de articulación sectorial	Son los escenarios en los cuales se logra la articulación de contenidos dentro de la agenda intersectorial, en los cuales participa activamente la OGS.
	3.1.3 Gestión local e implementación de políticas públicas desde el sector	Son las acciones propias del sector de movilidad a escala local, que cuentan con el apoyo y la articulación competente de otras entidades distritales.
3.2 Gestión pública territorial a nivel local	3.2.1 Reuniones interinstitucionales a escala local	Es la participación activa de SDM, coordinada desde los CLM, en las reuniones locales de carácter intersectorial (CLG, CLIP, CLOPS, Mujer y Género, etc.) en las cuales se insertan componentes de la políticas del sector movilidad.
	3.2.2 Articulación de los enfoques diferenciales y poblacionales en la gestión local	Es la puesta en marcha de los lineamientos de la articulación intersectorial en la escala local en la que se dinamizan las acciones sectoriales bajo enfoques diferenciales y poblacionales.
	3.2.3 Acción institucional con participación comunitaria con enfoque local	Son los procesos agenciados desde los CLM, organizados en los planes de trabajo de las Comisiones de Movilidad y en los cuales se vincula a la ciudadanía y logra perspectivas de organización operativa siguiendo el análisis del contexto territorial.

4. DIAGNÓSTICOS TERRITORIALES

La promoción de los procesos participativos en las diferentes acciones de la entidad, se fortalecen en la medida en que se logre un nivel mínimo de consenso frente a las dinámicas, problemas, oportunidades y condiciones sobre las cuales se desenvuelve la movilidad a nivel territorial, ya que la concertación de la información, frente a las situaciones que requieren intervención, así como los resultados generados por las propias intervenciones, permiten la generación de valor público y por lo tanto fortalecen la efectividad y sostenibilidad de las intervenciones.

Para lograr estos niveles de consenso se requiere de la generación de información a nivel vecinal, local y distrital en la que logren converger los contenidos técnicos relativos a la información frente a las dinámicas de la movilidad y de las nociones sobre las cuales la ciudadanía configura su representación del territorio que habita y recorre. Dicha información debe reconstruirse y actualizarse constantemente a razón del dinamismo de la ciudad y particularmente de la volatilidad de las realidades a pequeña escala, la cual es producto de las intervenciones o la aparición de nuevas situaciones territoriales.

Por lo tanto, la actualización de diagnósticos participativos a escalas locales, que logren integrar los datos estadísticos con la información vivencial de la ciudad, resulta enormemente útil para la consecución de los resultados esperados en el proceso de la gestión pública. La construcción de esta información, es uno de los ejercicios fundamentales dentro de los procesos que contempla la gestión del conocimiento que realiza la Oficina de Gestión Social.

Este proceso se configura como uno de los ejes estratégicos del PIP, en la medida que una parte de sus insumos son generados a partir de los escenarios de participación, tales como los encuentros con la ciudadanía, las audiencias públicas, los procesos de rendición de cuentas, los planes de trabajo de las comisiones de movilidad, entre otros espacios dispuestos para la recepción de opiniones, consideraciones, propuestas y percepciones de la ciudadanía. La labor de la gestión social, en este aspecto, es lograr la síntesis de estos insumos con aquella información generada desde las instituciones distritales.

Producto de esta síntesis, se logra ofrecer tanto a la ciudadanía como a la institucionalidad, documentos, de actualización permanente, que facilitan el ejercicio de la priorización de la inversión a escalas locales, al tiempo que facilitan la evaluación de las acciones e intervenciones realizadas. Bajo estos dos objetivos, el eje estratégico de Diagnósticos Territoriales se organiza a partir de los siguientes componentes y subcomponentes:

Tabla 7: Componentes eje: Diagnósticos Territoriales

COMPONENTE	SUBCOMPONENTE	DESCRIPCIÓN
4.1 Caracterización local	4.1.1 Caracterización demográfica por localidad	<p>Es la consolidación y gestión de la información de fuentes primarias o secundarias que identifican las características poblacionales de las localidades y UPZ.</p> <p>En particular, se debe resaltar la información estadística que permita relacionar los datos demográficos con condicionantes de la movilidad incluyendo los rangos etarios, la población económicamente activa, la distribución por género, la composición de hogares, etc.</p>
	4.1.2 Caracterización Territorial	<p>Es la consolidación y gestión de la información de fuentes primarias o secundarias que identifican las características socio-espaciales de las localidades y UPZ.</p> <p>En particular, se debe resaltar la información estadística que permita relacionar los elementos que condicionan de la movilidad local, como el uso del suelo, las actividades receptoras de población, la presencia y tipo de equipamientos, la disposición de espacio público, etc.</p>
	4.1.3 Caracterización Sectorial	<p>Es la consolidación y gestión de la información de fuentes primarias o secundarias relacionadas con las dinámicas sectoriales, entre las que se encuentran la presencia, tipo y estado de vías y senderos peatonales y para bicicletas, el estado de la señalización, la oferta estacionamientos, las dinámicas conflictivas y sinérgicas para la movilidad, etc.</p>
4.2. Informe y balance de la gestión	4.2.1 Acciones del sector en las localidades	<p>Es un balance, ligado a un proceso evaluativo y participativo, frente a las acciones que el sector ha adelantado en las localidades. El objetivo es describir los procesos y características de la inversión territorial del sector e identificar los efectos de la misma.</p>

	<p>4.2.2 Análisis inter-local de la gestión sectorial</p>	<p>Son análisis multidimensionales, en los que se identifican los procesos de articulación intersectorial que han tenido efecto sobre las dinámicas, características y vivencias de la movilidad en el distrito.</p>
--	---	--

5. TRAMITACIÓN DE REQUERIMIENTOS CIUDADANOS

Una de las dimensiones de mayor operatividad dentro de los escenarios de participación ciudadana, para el caso de la Secretaría de Movilidad, son los procesos relativos a la recepción de solicitudes y, por consiguiente, la tramitación de estas solicitudes en los escenarios y dependencias competentes. Estos procesos tienen como fin, tramitar las soluciones a las situaciones problemáticas a las que se enfrenta la ciudadanía en relación a las dinámicas de la movilidad en sus dinámicas de escala vecinal.

No obstante, este es uno de los escenarios más propensos a situaciones de hostilidad y conflictividad entre la ciudadanía y la entidad, en tanto la resolución de las demandas supone tiempos, procesos y condiciones que no necesariamente cumplen las expectativas que tiene la ciudadanía frente a la diligencia de los procesos. Por esta razón, se requiere del fortalecimiento de los canales y mecanismos de participación y gestión de la información a este respecto.

En efecto, fortalecer los procesos que permitan agendar, tramitar y hacer seguimiento de los diferentes procesos relacionados con requerimientos ciudadanos, en asocio con procesos formativos y de sensibilización a la ciudadanía, permite la generación de mayor empatía entre la acción institucional y la percepción ciudadana. Por esta razón se han diseñado los componentes relacionados con la recepción, la gestión y el monitoreo de los requerimientos, los cuales son descritos, de manera general, a continuación:

- **Recepción de solicitudes:** Es el primer paso de atención al usuario en el cual los CLM establece vías de comunicación eficaces que conecten a los servicios con las personas usuarias de los mismos, así como con los distintos grupos de interés y las instituciones.
- **Proceso de gestión de solicitudes:** Tiene como objetivo gestionar diligentemente las solicitudes que los usuarios presentan y de acuerdo al tema revisar el mecanismo o forma de radicación.

- Buzón de peticiones, quejas y reclamos: Permite formular peticiones, quejas o reclamos, sugerencias y enviar felicitaciones que busquen el mejoramiento del servicio prestado por la SDM y se encuentra ubicado en cada uno de los CLMs.
- Monitoreo de las solicitudes ciudadanas: Es el paso donde se evalúa y analiza de forma oportuna las solicitudes realizadas por la ciudadanía e instituciones, con el fin de dar respuesta a los requerimientos presentados.

A partir de estos procesos cíclicos, los componentes y subcomponentes de este eje estratégicos son:

Tabla 6: Componentes eje 5: Tramitación de requerimientos ciudadanos

COMPONENTE	SUBCOMPONENTE	DESCRIPCIÓN
5.1 Recepción de Solicitudes	5.1.1 Proceso de gestión de las solicitudes.	<p>Son las acciones relacionadas con el registro formal de las necesidades de la ciudadanía e instituciones para garantizar un derecho, beneficio o servicio, con las siguientes especificaciones: fecha de recepción de la solicitud, nombre completo del peticionario o ciudadano de la solicitud, teléfono de contacto, dirección y barrio completa de la solicitud y el solicitante, trámite o servicio, área de la SDM responsable de atender la solicitud, trámite realizado para la atención de la solicitud, finalmente observaciones, avances, logros y acciones de mejora en la atención de la solicitud.</p> <p>Los procesos recepción y gestión continua de los trámites ciudadanos, se desarrollará siguiendo herramientas propias de las tecnologías de la información, dispuestas desde la SDM, que garantice la relación cliente/servidor para la gestión de bases de datos.</p>
	5.1.2 Buzón de peticiones, quejas y reclamos	<p>Es el medio de recepción que establece una comunicación eficaz entre el ciudadano y la SDM, los cuales tienen como finalidad la mejora en la calidad del servicio de la Entidad. Su disposición puede ser física o virtual en las instancias de atención local a la ciudadanía y busca facilitar el acceso a los procesos de preguntas, quejas, reclamos y sugerencias frente a la entidad.</p>

<p>5.2 Seguimiento a trámites</p>	<p>Monitoreo de las solicitudes ciudadanas</p>	<p>Son los procesos y trámites que permita evaluar el desarrollo de las solicitudes y conocer, en tiempo real, cuál es el grado de ejecución de una tarea. Este proceso debe consolidarse en las herramientas tecnológicas dispuestas para este fin por parte de la SDM. Igualmente, el proceso de monitoreo incluye todas las gestiones que se realicen dentro de la articulación interinstitucional e interinstitucional relacionadas con la ejecución efectiva de los proyectos requeridos por la ciudadanía.</p>
-----------------------------------	--	--

INDICADORES Y METAS DE CUMPLIMIENTO

A continuación, se describen los resultados esperados, las acciones propuestas para el cumplimiento de los resultados, los indicadores, las metas y los medios de verificación, enmarcados dentro de la interacción de los ejes, componentes y subcomponentes descritos previamente. Es importante insistir que la organización de los resultados, metas e indicadores no responden a un eje específico, ya que el cumplimiento de los mismos supone una lógica de articulación transversal y concomitante dentro de los procesos propios de los componentes de los ejes; es decir que el cumplimiento de una misma meta, puede y debe fortalecer simultáneamente varios procesos inscritos en los ejes planteados.

Las metas se diseñaron a partir del enfoque de gestión por resultados, lo cual quiere decir que parten de identificar cual es el *cambio social en la realidad* que se desea generar. Por lo tanto, debe entenderse por **resultado** el fin último de las acciones que se desarrollan; este resultado, por lo general no depende exclusivamente de la acción institucional del sector, sino de la transformación de pautas, conductas, percepciones, consumos o preferencias de los grupos poblacionales. En este sentido el resultado no puede ser directamente verificado o medido dentro de la evaluación efectiva del plan, pero sirve como un referente a largo plazo, que le otorga el sentido al conjunto de acciones a desarrollar.

Teniendo en cuenta el resultado deseado, se construye un ejercicio de articulación estratégica entre acciones, indicadores y metas. Las **acciones** son aquellas actividades concretas que, enmarcados dentro de los procesos relativos a los ejes, componentes y subcomponentes, facilitan los canales y mecanismos encaminados a lograr una participación ciudadana incidente. Los **indicadores** con aquellos elementos que permiten una medición de los logros de las acciones; por lo tanto, tienen una doble naturaleza: son elementos cuantificables y permiten identificar productos específicos generados por esas acciones. Las **metas**, son la cantidad del producto esperado a partir de la realización de las acciones y por lo tanto se traducen en una medida específica del indicador y a partir de ellas se espera que la acción institucional se acerque al resultado esperado.

Por su parte, el diseño de las metas e indicadores, se relaciona con unos **medios de verificación**, que son aquellos elementos que permiten la constatación de la ejecución de acciones y el grado de alcance de metas. Cada una de las metas tiene componentes de articulación estratégica con los ejes y componentes previamente descritos y su ejecución se genera a partir de los procesos, escenarios y actividades estipulados por el presente plan y que se describen en el siguiente capítulo.

META 1

Tabla 8: meta 1

<p>Resultado: Adaptación y armonización de las conductas y comportamientos de los diferentes actores viales, a los derroteros, la normatividad y las apuestas institucionales generadas desde el sector de movilidad.</p>		
Acciones	Indicadores	Metas
<p>Análisis y evaluación de los procesos lúdico-pedagógicos, jornadas de sensibilización y procesos de formación, para el diseño y ejecución de la estrategia pedagógica y didáctica de escenarios de formación, sensibilización e información a la ciudadanía, que permitan generar procesos de participación ciudadana de la política pública, con el objetivo de permitir la aprehensión de normatividad de movilidad, fomentando la retroalimentación participativa por parte de la propia ciudadanía y grupos de interés.</p>	<p>Documento de formulación e informe de implantación de estrategia de formación para la participación. Número de ciudadanos que tienen una satisfacción efectiva de su participación en los escenarios de la formación, sensibilización e información a la ciudadanía diseñados por la SDM / números total de ciudadanos que participaron de las jornadas de formación, sensibilización e información a la ciudadanía diseñados por la SDM.</p>	<p>Diseñar e implementar una estrategia de formación para la participación, que promueva la incidencia ciudadana en el diseño y ejecución de la política pública de movilidad en el Distrito.</p>
<p>Medios de verificación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Documento-Informe mensual de avance de la estrategia de formación para la participación. - Encuestas de percepción ciudadana - Informe de las actividades de sensibilización, capacitación y formación que contengan la retroalimentación de la ciudadanía - Listados de asistencia 		
<p>Componentes involucrados:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1.1., 1.2., 1.3., 2.2., 2.3. 		
<p>Procesos, escenarios o actividades que facilitan el cumplimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proceso de formación para la participación - Jornadas de sensibilización - Jornadas informativas y de divulgación 		

META 2

Tabla 9: meta 2

Resultado: Vinculación de la ciudadanía y los grupos de interés a los procesos de agendamiento, deliberación, formulación, ejecución y evaluación, de manera armónica a los objetivos de la política pública sectorial.		
Acciones	Indicadores	Metas
Desarrollo efectivo de los mecanismos y procesos de gestión social en las acciones de la SDM, por medio del diseño y ejecución de la estrategia de participación ciudadana, dentro del desarrollo de los proyectos agenciados e implementados institucionalmente, garantizando la articulación entre los procesos de la información, deliberación y acuerdos entre la ciudadanía y la institucionalidad.	Número de pactos de sostenibilidad social frente los proyectos implementados por la ciudadanía/ 40 proyectos desarrollados por medio de la gestión social a nivel distrital.	Realizar 20 pactos colectivos con actores ciudadanos, sectoriales, y poblacionales, con el fin de facilitar la ejecución de la política pública de movilidad con un sentido de corresponsabilidad.
Medios de verificación:	<ul style="list-style-type: none"> - Documento de pacto ciudadano - Informe de los procesos de acompañamiento de gestión social a la implementación de los proyectos de la SDM - Listados de asistencia - Registro Fotográfico 	
Componentes involucrados:	<ul style="list-style-type: none"> - 2.3., 3.1., 3.2., 4.1. 	
Procesos, escenarios o actividades que facilitan el cumplimiento:	<ul style="list-style-type: none"> - Comisiones de movilidad - Procesos de formación para la participación - Jornadas de sensibilización - Encuentros comunitarios - Mesas de trabajo, diseños y evaluación participativa 	

META 3

Tabla 10: meta 3

<p>Resultado: Articulación estratégica del sector movilidad en la construcción e implementación de agendas interinstitucionales a nivel distrital y local.</p>		
Acciones	Indicadores	Metas
<p>Participación activa en las instancias y escenarios de articulación interinstitucional (a escala distrital y local) que promuevan la participación ciudadana y el posicionamiento de la agenda intersectorial, según el contexto territorial y temático.</p>	<p>Construcción de planes de trabajo que vinculen los temas de movilidad con las políticas públicas poblacionales o sectoriales del Distrito / 4 planes interinstitucionales. Número de escenarios en donde se logra la concertación de una agenda intersectorial que incluye al sector movilidad / número de escenarios de articulación intersectorial.</p>	<p>Formular e implementar 1 plan de trabajo que vinculen los temas de movilidad con las políticas públicas poblacionales o sectoriales del Distrito. A partir de esos estos planes se concretará el diseño y desarrollo de una agenda intersectorial, que incluye al sector movilidad en al menos dos espacios de participación por localidad.</p>
<p>Medios de verificación:</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Documento, informe o acta de concertación de la agenda interinstitucional publica en los que participa SDM - Evidencia del desarrollo de actividades que permitan la ejecución de publica en los que participa SDM 	
<p>Componentes involucrados:</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 1.1., 1.2., 1.3., 2.1., 2.2., 2.3., 3.1., 3.2. 	
<p>Procesos, escenarios o actividades que facilitan el cumplimiento:</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Comisiones de movilidad - Rendición de cuentas - Procesos de formación para la participación - Reuniones interinstitucionales - Mesas de trabajo, diseños y evaluación participativa 	

META 4

Tabla 11: meta 4

<p>Resultado: Generación y gestión de la información territorial abierta al ciudadano por medio de una construcción técnica y participativa, que sirva de insumo para la caracterización territorial, la formulación y ejecución de la política pública, y cuyo contenido pueda actualizarse periódicamente por la OGS.</p>		
Acciones	Indicadores	Metas
Generación, operacionalización, publicación y divulgación de documentos diagnósticos locales.	Número de productos documentales de diagnóstico locales / número de localidades. Productos documentales construido mediante procesos de participación ciudadana, que recojan las dinámicas, problemáticas y acciones sectoriales de escala distrital / 1	Construir 20 documentos de caracterización local y 1 distrital del sector movilidad, mediante procesos de participación ciudadana, que recojan las dinámicas, problemáticas y acciones sectoriales.
<p>Medios de verificación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Documento de diagnóstico distrital - Documentos de diagnósticos participativos locales. - Evidencia del desarrollo de actividades encaminadas a la generación de diagnósticos locales 		
<p>Componentes involucrados:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1.2, 1.3, 2.2, 2.3, 3.2; 4.1, 4.2 		
<p>Procesos, escenarios o actividades que facilitan el cumplimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comisiones de Movilidad - Audiencia pública de rendición de cuentas - Proceso de formación para la participación - Encuentros comunitarios - Reuniones interinstitucionales - Mesas de trabajo, diseños y evaluación participativa 		

META 5

Tabla 12: meta 5

<p>Resultado: Tramitación eficiente y oportuna de los requerimientos ciudadanos orientados a la generación de soluciones a problemáticas en relación a las dinámicas de la movilidad a las que se enfrenta la ciudadanía del distrito.</p>		
Acciones	Indicadores	Metas
<p>Recepción, Gestión y seguimiento de las solicitudes de la ciudadanía con recepción en la Oficina de gestión Social y de competencia de la SDM.</p>	<p>Número de solicitudes tramitadas / Número de solicitudes realizadas por la ciudadanía con recepción en la OGS y de competencia de la SDM.</p>	<p>Se realiza tramitación al 100% de las solicitudes realizadas por la ciudadanía con recepción en la OGS y de competencia de la SDM.</p>
<p>Medios de verificación: - Evidencias de trazabilidad de la gestión a las solicitudes con recepción en la OGS.</p>		
<p>Componentes involucrados: - 1.1, 5.1, 5.2</p>		
<p>Procesos, escenarios o actividades que facilitan el cumplimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jornadas informativas y de divulgación - Jornadas de sensibilización - Comisiones de Movilidad 		

PROCESOS, ESCENARIOS Y ACTIVIDADES PARA LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

El desarrollo de los ejes, componentes y subcomponentes propuestos en este PIP, suponen la planeación y ejecución de procesos, escenarios y actividades que serán vistas como herramientas o instrumentos de apoyo para la puesta en marcha de los objetivos de cada uno de los cinco ejes descritos anteriormente, y en consecuencia como los medios para el alcance de las metas previamente expuestas.

Cada uno de los procesos, escenarios y actividades que a continuación se describen, son mecanismos comunes que pueden ser usados de forma transversal para el desarrollo de los ejes y componentes y la consecución de las metas. Por consiguiente, no deben ser vistos como elementos aislados, exclusivos o independientes, sino como la concreción de procesos que dan respuesta simultáneamente a las diferentes demandas de los procesos de participación ciudadanas consideradas en el presente plan, por lo que pueden facilitar el desarrollo de los contenidos de varios ejes, con sus respectivos componentes y subcomponentes, y por tanto de la consecución de las metas.

Los tres primeros escenarios (Comisiones de Movilidad, Audiencia Pública De Rendición de Cuentas y Procesos de Formación) son de un dinamismo continuo y su presencia es longitudinal y estructurante de todos los componentes del PIP, ya que a partir de ellos se logra promover el ejercicio del diálogo institucionalidad-ciudadanía; en este sentido son los principales espacios que promueven, por antonomasia, la incidencia de la participación ciudadanía en las acciones, proyectos, programas, planes y políticas de la SDM en los escenarios locales y distritales.

Los cinco escenarios restantes (Jornadas de Sensibilización, Jornadas informáticas y de divulgación, Encuentros comunitarios, Reuniones interinstitucionales, Mesas de trabajo para el diseño y evaluación participativa) son procesos dependientes de los planes de acción o cronogramas de trabajo que se estructuran a partir de los tres primeros, en tanto se remiten a momentos puntuales de cada uno de los procesos dispuestos para la participación ciudadana y cuya flexibilidad en contenidos, características y metodologías dependen de las condiciones contextuales en las que se presenten.

A continuación, se hace una descripción general de los contenidos de cada uno de estos procesos, escenarios y actividades, pero debe tenerse en cuenta que sus características pueden ser modificadas, ampliadas o contraídas dependiendo de la contingencia de los procesos de participación en que las mismas se inscriban.

COMISIONES DE MOVILIDAD

Las Comisiones de Movilidad serán definidas como un espacio programático sobre la cual recaen diversas instancias para la participación ciudadana. El objetivo de estas comisiones, coordinadas desde el nivel local e inter-local, es la de generar y articular la planeación dentro del diálogo institución-ciudadanía, en la que se involucran los recursos técnicos institucionales del sector movilidad y sus agendas, así como también busca plasmar las propuestas para organizar los procesos participativos por parte de los grupos de interés y actores ciudadanos; las comisiones tienen como objetivo dar elementos y lineamientos para la implementación de ejercicios de participación que incidan en las políticas, programas, proyectos e implementaciones de la entidad. Por medio de las comisiones se busca apoyar el seguimiento en la ejecución de las mismas, así como visibilizar problemáticas, construir propuestas, identificar los intereses y hacer control social desde procesos colectivos ciudadanos.

En la actualidad la SDM, a través de los Centros Locales de Movilidad promueven el desarrollo de *mesas de movilidad* en cada una de las localidades del distrito, en las cuales se han realizado acciones y esfuerzos importantes en el posicionamiento de las políticas públicas del sector, por tal motivo, el presente PIP pretende fortalecer estos espacios locales en las Comisiones de Movilidad, para fomentar y promocionar la participación ciudadana. No obstante, su sentido, contenido y metodología cambiarán tomando un papel protagónico. Dejarán de ser reuniones obligatorias con la ciudadanía con una periodicidad mensual, para convertirse en escenarios en los que se construye un plan de trabajo de carácter participativo, en el cual se pueden inscribir diferentes tipos de acciones y procesos, teniendo como determinante que en acciones y procesos haga para la ciudadanía y cuyos contenidos se refieran a los temas que son competencia de la SDM.

En este sentido, desde las Comisiones de Movilidad se coordinarán las actividades que permitan planear y ejecutar talleres, recorridos, escenarios de encuentro ciudadano, levantamientos de información, procesos de información, divulgación y formación o cualquier otra actividad que aporte al desarrollo de los ejes estratégicos y metas del presente plan, siempre que cuenten con la participación activa de la ciudadanía.

Las Comisiones de Movilidad serán conformadas por cualquier miembro de la ciudadanía de manera particular o colectiva, pero su convocatoria estará direccionada a un esfuerzo en recoger la mayor representatividad de la localidad. Al ser espacios dispuestos para fomentar la participación en los temas misionales de la entidad, pueden ser convocados inter-localmente y su periodicidad dependerá de las condiciones que requiera la gestión social. En este sentido, las Comisiones buscan ser, un referente que promociona diversos canales de participación para los temas propios del sector movilidad.

En el presente plan, se propone de manera indicativa la siguiente ruta de trabajo, orientada al cumplimiento de las metas previamente descritas:

- a. Diagnósticos territoriales: La ciudadanía participante en cada uno de los encuentros junto al equipo local de la Secretaría y/o los recursos técnicos institucionales del sector movilidad, durante los primeros encuentros realizarán análisis de las características territoriales, culturales, sociales, políticas, económicas, ambientales y de movilidad de las localidades, a partir de cartografías sociales, grupos focales, entrevistas y otras herramientas de recolección de información cualitativa y cuantitativa. El proceso de recolección de información se realizará durante los primeros 3 meses de encuentros, posteriormente se desarrollará una etapa de análisis de la información en compañía del equipo de la Oficina Gestión Social, que será el encargado de recopilar la información y producir un documento final.
- b. Trabajo entre nodos y capacitaciones en temas del sector movilidad: después de hacer el reconocimiento territorial se compartirán las experiencias entre nodos territoriales, con el fin de ver las comprensiones de las demás localidades de sus realidades y situaciones. En los mismos espacios interlocales se generan procesos de socialización, capacitación y divulgación de las políticas públicas distritales relacionadas con temas de interés del sector movilidad y capacitaciones o foros del sector; la comisión de movilidad será el primer espacio de conexión con la ciudadanía y de promoción al conocimiento de las políticas, planes, programas y proyectos del sector hacia la ciudadanía.
- c. Participación en la implementación de acciones y proyectos: En las localidades, nodos o territorios que resulte pertinente, se construirán escenarios para el diseño y/o evaluación participativa de intervenciones por parte de la SDM. Este ejercicio tiene por objetivo generar pruebas piloto frente al aumento de la incidencia de la participación ciudadana en la toma de decisiones frente a la generación de soluciones concretas en materia de movilidad.
- d. Plan de trabajo preliminar: una vez hecho el diagnóstico social al finalizar el periodo se propondrá un plan de trabajo de ejecución de acciones en la comunidad, con su respectivo cronograma de actividades y compromisos.
- e. Promoción a la participación ciudadana: Todas aquellas actividades que, desde los escenarios participativos, promuevan el alcance de las metas planteadas por el presente PIP.

AGENDAS PARTICIPATIVAS DE TRABAJO (APT)

En los diferentes escenarios de participación, coordinados bajo las Comisiones de Movilidad, podrán desarrollarse compromisos específicos con la ciudadanía. Estos compromisos, relacionados con la gestión y tramitación de solicitudes para una eventual acción o implementación por parte de la secretaría, podrán conformar Agendas Participativas de Trabajo, las cuales son el ejercicio de desarrollo de dichos compromisos, facilitando los procesos de retroalimentación de la información.

Operativamente, las agendas suponen que, con las partes interesadas, se construye una primera versión del plan de trabajo contenida en la agenda, en el que se incluyen permanentemente, de acuerdo con la necesidad de la ciudadanía, actividades operativas, técnicas, cultura vial, etc.

Posteriormente se hace una revisión conjunta de la agenda de trabajo para determinar los procesos o áreas que deben intervenir en su desarrollo. A partir de lo anterior se convoca a mesa técnica para presentar la agenda de trabajo a la Dirección Técnica y así analizar la viabilidad de las actividades propuestas generadas en la Agenda, si es necesario se ajustan las Agendas Participativas de Trabajo de acuerdo con las revisiones y actividades acordadas en mesas técnicas en atención a los recursos y lineamientos técnicos existentes en el Distrito y, particularmente, la SDM.

Una vez realizadas los ajustes necesarios, se ejecutan las acciones programadas, siguiendo los objetivos del PIP, a través de las Agendas Participativas de Trabajo (APT). Finalmente se realiza un proceso de seguimiento, verificar y analizar el cumplimiento y resultados obtenidos de las Agendas Participativas de Trabajo.

AUDIENCIA PÚBLICA DE RENDICIÓN DE CUENTAS

La audiencia pública de rendición de cuentas es un mecanismo de participación y control ciudadano que se encuentra enmarcado dentro de la Constitución Política de Colombia en sus artículos 1, 2, 3 y 40, los cuales fundamentan los principios de la Democracia Participativa; en la Ley 1474 de 2011, en la cual se dictaminan las medidas administrativas para la lucha contra la corrupción; en la Ley 489 de 1998 se especifica con claridad la obligación que todas las entidades de la Administración Pública tienen para garantizar la democracia participativa y la democratización de la gestión pública y el control social; en la ley estatutaria de veedurías ciudadanas, Ley 850 de 2003; en la Ley 962 de 2005, anti-tramites e información sobre normas, funciones y servicios en medios impresos y digitales. De igual forma en la Carta Iberoamérica de la Participación Ciudadana, adoptada por Colombia en 2009, se expone con claridad de que los Estados impulsen la transparencia y

legitimidad en el ejercicio del poder público a partir de la participación ciudadana y la rendición de cuentas.

Conforme a lo anterior, la audiencia pública no se trata solamente de celebrar una sesión administrativa con asistencia pasiva, por el contrario, se trata de un proceso continuo de participación y retroalimentación a la comunidad, en el cual la ciudadanía es una parte interesada y activa, con derecho a ofrecer, producir prueba y controlar la que se produce y hace institucionalmente desde el sector oficial. De acuerdo a los elementos establecidos en la Ley 1757 de 2015, las entidades públicas tienen la responsabilidad de brindar información, fomentar el diálogo y responsabilizarse de los acuerdos generados con la ciudadanía en estos escenarios.

De tal forma, la Secretaría Distrital de Movilidad y en su efecto la Oficina Asesora de Gestión Social tienen como objetivo estratégico en el Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano, la realización de audiencias públicas, con el fin de garantizar la participación ciudadana y el control social a partir de las siguientes fases:

A. Fase de alistamiento:

- a) Caracterización de grupos de interés: se deben identificar al menos dos grupos poblacionales, los grupos de interés de recurrente interacción y la ciudadanía en general.
- b) Identificación, sistematización y recopilación de la información que se entregará a la ciudadanía, teniendo en cuenta los logros, avances y puntos a mejorar, a partir de reuniones con la comunidad.
- c) Elaboración del informe de rendición de cuentas: Con la información recolectada en los espacios de encuentro con la comunidad, se realizará un informe que debe ser entregado públicamente 10 días antes de la audiencia pública de rendición de cuentas, con el fin de ser analizados por las partes interesadas.

B. Capacitación: de manera paralela a la primera fase se desarrollará un ejercicio de sensibilización sobre la responsabilidad de las entidades del distrito de tener un gobierno abierto y transparente, que informa a la comunidad con un lenguaje claro.

C. Publicación de la información: elaboración y difusión de los contenidos del informe de rendición de cuentas, teniendo en cuenta las características del grupo de interés y las temáticas seleccionadas con base en los intereses de la comunidad.

D. Diálogo Ciudadano: Previo a la rendición de cuentas se debe contar con un espacio de fortalecimiento de participación del diálogo entre la administración pública y la ciudadanía.

- E. Convocatoria al evento de Audiencia Pública de Rendición de Cuentas: Se realizará un proceso de convocatoria por diferentes canales 30 días antes de la audiencia pública. Durante la audiencia se entregará información completa y de calidad a la ciudadanía promoviendo un espacio de participación activa.

La convocatoria se realizará a través de los medios pertinentes de acuerdo a la evaluación de la población, estos pueden ser: redes sociales, medios locales, medios masivos, comunicación uno a uno por medio de volantes, voz a voz, oficios, correo electrónico, entre otros.

Cabe aclarar la importancia de convocar a los principales líderes de la comisión de movilidad, los consejos locales (Consejo de sabios y sabias, el Consejo Consultivo LGTBI, Consejo de seguridad para las mujeres, el Comité Operativo Local de Mujer y Género, Consejo Consultivo de niños y niñas, Consejo Consultivo de Mujeres).

- F. Durante la audiencia: la audiencia pública debe tener una duración máxima de 4 horas, en ese tiempo se deben presentar la gestión y los avances de los proyectos, políticas y demás acciones que realiza la SDM. Se deben tener en cuenta las siguientes recomendaciones:

- a) Introducción al espacio, saludo, contextualización de los objetivos y presentación de los invitados de la mesa principal.
- b) Socialización del reglamento para el desarrollo de la Audiencia Pública
- c) Entrega de a cada persona participante del formato de remisión de inquietudes.
- d) Durante la audiencia pública todas las preguntas e intervenciones serán documentadas, aquellas inquietudes de la comunidad que no sean resueltas en la audiencia serán respondidas en un máximo de quince días hábiles.
- e) El gestor realizará el cierre de la audiencia agradeciendo a la comunidad por su asistencia y participación, haciendo una pequeña conclusión de la sesión, y aclarará que a las preguntas pendientes se les dará respuesta en un término de 15 días por el competente.
- f) Recoger los formatos de preguntas diligenciados al finalizar las intervenciones de las entidades.

- G. Seguimiento: Se debe recopilar, sistematizar y evaluar los resultados del proceso de rendición de cuentas, difundir los resultados, y responder a los requerimientos de la ciudadanía, cabe aclarar, que la etapa de seguimiento debe ser un proceso continuo que permita el mejoramiento de la gestión pública.

Posterior al desarrollo de la audiencia pública, se debe tener en cuenta la elaboración de un informe que reúna las siguientes evidencias:

- Listados de asistencia de la comunidad (en formato del CLM o de la entidad con la que se haga de manera conjunta)
- Acta del CLM
- Registro fotográfico
- Modelo de registro de preguntas

Se debe dar trámite a las inquietudes manifestadas por los ciudadanos y respuesta; si el tema es de competencia de otra entidad se deberá remitir dentro de los tres (3) días siguientes a la realización de la audiencia a través de oficio con copia al ciudadano que la diligenció.

El informe deberá ser enviado por el gestor al líder del equipo de los Centros Locales de Movilidad en un tiempo no superior a los 15 días hábiles después de ejecutada la acción.

PROCESO DE FORMACIÓN CON ACADEMIA Y OTRAS ORGANIZACIONES

Generar escenarios de formación que promuevan la participación ciudadana en general, y la participación en temas propios del sector de movilidad en particular, es una responsabilidad propia de las entidades distritales, bajo el derrotero de fortalecer los procesos democráticos de la sociedad bogotana. No obstante, la formación a la ciudadanía requiere de una estrategia pedagógica que logre coordinar contenidos temáticos, herramientas didácticas y recursos para lograr un adecuado proceso de formación que permita retroalimentar los contenidos sectoriales, así como la consolidación de la responsabilidad de la gestión pública de manera general.

Dentro de este proceso de formación para la participación se desarrolla el Convenio Interadministrativo N° 4 suscrito entre el Servicio Nacional de Aprendizaje –SENA y la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM, el cual tiene como objetivo “ Aunar esfuerzos institucionales, logísticos, técnicos y administrativos para la formación técnica, tecnológica, complementaria, la empleabilidad y el emprendimiento de las poblaciones caracterizadas por la SDM: a) Afectados por la implementación del SITP, b) Bici taxistas, c) Cuidadores de vehículos en vía y d) Conductores de vehículos de transporte público individual taxis”.

Desde el 29 de abril de 2019 a la fecha se han realizado 32 Jornadas de Socialización para la inscripción a los programas del Convenio en todas las localidades, en las cuales se han atendido un total de 211 personas quienes pertenecen a la población de afectados por la implementación del SITP.

Específicamente para la población de Conductores de vehículos de transporte público individual taxis, se cuenta con formación complementaria en: Prestación del servicio de transporte individual de pasajeros, Competencias ciudadanas para la seguridad vial y Servicio al cliente.

En formación titulada se dará inicio con el Técnico en Seguridad Vial, Control del Tránsito y Transporte, para funcionarios de la entidad y demás ciudadanos interesados en la convocatoria.

Las sensibilizaciones en Empleabilidad a través de la Agencia Pública de Empleo, se realizarán el segundo martes de cada mes. Las sensibilizaciones en Emprendimiento se realizarán el segundo jueves de cada mes, se busca que 80 beneficiarios participen en la fase de ideación, de los cuales se tendrían en cuenta todos aquellos en condiciones de formalizar y/o crear unidades productivas.

Sumado a lo anterior, no se debe dejar de lado la importancia del trabajo articulado con Organizaciones No Gubernamentales (ONG) u otro tipo de organizaciones como Bloomberg Philanthropies y sus aliados National Association of City Transportation Officials (NACTO) y World Resources Institute WRI, quienes han venido capacitando a los funcionarios de la Secretaría de Movilidad y ciudadanía en general y participan en campañas a favor de la política de Visión Cero, articulaciones que deben ser tenidas en cuenta dentro de la gestión del presente PIP.

JORNADAS DE SENSIBILIZACIÓN

Teniendo en cuenta la importancia de sensibilizar a la ciudadana en los asuntos del sector movilidad, como elemento transversal de la participación y mejoramiento de la cultura ciudadana, en este eje se trabajará conjuntamente por el fortalecimiento de los escenarios de sensibilización, identificando con claridad los objetivos, alcances, metodologías y temáticas de interés para la SDM y la comunidad.

Para cumplir con el propósito establecido, la OGS construirá una serie de guías metodológica para la puesta en marcha de estos escenarios de formación. Las guías metodológicas serán la base para el desarrollo de las jornadas de sensibilización, sin embargo, de acuerdo a las necesidades identificadas pueden ser adaptadas a la población. A continuación, se presentan los contenidos que se desarrollaran en las guías metodológicas:

- Seguridad Vial: en este tema se abordarán todos los elementos de seguridad vial (pasos seguros, señalización), comportamientos en vía (prevención de accidentes de tránsito), cultura ciudadana (respeto por las señales, derechos y deberes en el transporte público) y actores viales.
- Movilidad con enfoque diferencial: se abordarán temas del enfoque diferencial y poblacional en relación a la movilidad, accesibilidad y las rutas de violencia de género en el transporte público.
- Conocimiento sobre la entidad: en estos espacios se busca acercar a la comunidad a los temas actuales que se encuentran en la agenda del sector movilidad, ya sea políticas públicas, planes estratégicos, programas o proyectos que se estén desarrollando en la ciudad.

Cabe aclarar, que el propósito de cada jornada de sensibilización se centrará no solamente en la comprensión de los conceptos, sino en la conciencia del tema y su aplicación en la vida diaria. De igual forma, se hará uso de material pedagógico para poner a los participantes en contexto, desarrollando sesiones experienciales.

Para el desarrollo de los espacios de sensibilización se debe tener en cuenta:

1. Programar el espacio y el tiempo de sensibilización con antelación con la comunidad, institución educativa, organización o entidad que lo requiera de acuerdo a la solicitud o a la necesidad identificada.
2. Identificación de la temática a abordar y remitirse a la guía metodológica de jornadas de sensibilización, con el fin de programar las acciones correspondientes y alistar los materiales.
3. Hacer difusión y convocatoria previa si es el caso
4. Durante la actividad recuerde siempre:
 - a. Presentar al equipo que estará en la jornada
 - b. Presentar la SDM y su quehacer
 - c. Explicar los objetivos y la metodología de la jornada
 - d. Desarrollar las actividades propuestas de acuerdo a la guía metodológica
 - e. Establecer un tiempo de preguntas, dudas y aclaraciones
5. Los responsables de llevar a cabo la acción propuesta son los equipos de los Centros Locales de Movilidad.

El desarrollo de jornadas de sensibilización está directamente relacionado con el cumplimiento de la meta 1 y el eje estratégico de sensibilización e información ciudadana, sin dejar de lado, que pueden aportar al desarrollo de otros ejes y metas relacionadas con la inclusión de la ciudadanía en el diseño y ejecución de acciones por parte de la SDM (como en el caso de la meta 2 y 3)

JORNADAS INFORMATIVAS

Las jornadas informativas estarán encaminadas a brindar una respuesta oportuna ante una solicitud de la comunidad sobre el Código Nacional de Tránsito, la normativa de carga y descarga (Decreto 520), adicionalmente, se brindará información sobre las obras que se están realizando o se ejecutarán y el cuidado del espacio público. Estas actividades se desarrollarán de igual forma con la coordinación y solicitud por parte de la comunidad, Alcaldías Locales o entidades del sector y las necesidades identificadas por parte del equipo de CLM

Para el desarrollo de las jornadas informativas es importante que se tengan en cuenta los siguientes pasos:

1. Las jornadas se realizarán en el territorio, comunicando voz a voz a la comunidad sobre la información de movilidad que impacta la zona de influencia.

2. Identifique si la información es de carácter normativo (zonas de prohibición de parqueo o temas de visión cero) o informativo (cierres viales, desvío de rutas, parqueaderos, proyectos piloto, etc.), con el fin de alistar los materiales de pedagogía necesarios, listados de asistencia y articulación con actores de la SDM y del sector movilidad según corresponda.
3. Los responsables de llevar a cabo la acción son los equipos de los Centros Locales de Movilidad.

JORNADAS DE SOCIALIZACIÓN

Son los procesos de gestión a escala local o distrital que tienen como finalidad dar a conocer las medidas a implementar referentes a proyectos específicos del sector. Estas jornadas, están cobijadas dentro de la estrategia de formación, sensibilización e información, pero su metodología dependerá de la escala y naturaleza del proyecto en cuestión.

En este sentido, las jornadas de socialización pueden recurrir a diferentes metodologías y escenarios, que incluyen recorridos, reuniones, visitas en campo, mesas de trabajo, etc. Igualmente, en estas jornadas de socialización se buscan construir los canales de diálogo y participación con la población directa o indirectamente involucrada en la ejecución de proyectos. Igualmente, a partir de estas jornadas se pueden promover escenarios de articulación al interior de la Entidad, como procesos de coordinación interinstitucional a nivel local o distrital.

Los responsables de llevar a cabo la acción son los equipos de la Oficina de Gestión Social en articulación con las demás dependencias o instituciones involucradas en la ejecución del proyecto.

JORNADAS DE DIVULGACIÓN

En los temas de divulgación los CLM brindarán información sobre las medidas a implementar y otras solicitudes en las cuales se requiera la aceptación y/o conocimiento de la comunidad de la zona de influencia directa del o los segmentos viales a intervenir, también se informará sobre los servicios a los que puede acceder la comunidad dentro de la SDM, las citaciones a audiencias públicas o reuniones de socialización. Toda esta información verbal debe ir acompañada por material físico o tecnológico, promoviendo la cultura de la transparencia.

ENCUENTROS COMUNITARIOS

Los encuentros comunitarios son espacios de reunión entre miembros de una comunidad (barrio, UPZ, conjunto, empresa, sector) o población (jóvenes, adultos, mujeres, adultos mayores, personas en condición de discapacidad, grupos LGBTI u otro sector poblacional) con la Secretaría Distrital de Movilidad, representada por los CLM.

Los encuentros comunitarios siempre deben alimentarse y basarse en las necesidades, problemáticas y situaciones positivas a mantener identificadas y descritas por la comunidad. En estos encuentros se deben registrar las necesidades y problemáticas como compromisos por parte de los CLM, que permita en el corto, mediano o largo plazo, gestionar acciones encaminadas a la mitigación de las situaciones planteadas.

Para llevar a cabo un encuentro comunitario es necesario:

- Realizar la convocatoria ciudadana o asistir invitados por otra institución.
- Definir un espacio adecuado para la reunión con la comunidad
- Identificar los temas que se desea abordar con la comunidad; determinando si es factible la presencia de apoyo técnico para dar respuestas inmediatas o informar sobre las acciones adelantadas por la Secretaría Distrital de Movilidad en el sector.
- Realizar una introducción corta sobre el objetivo del encuentro y exponer de forma breve la metodología del mismo.
- Abrir un espacio, donde la comunidad presente los temas o necesidades que quiere abordar en temas relacionados con movilidad, delimitando el tiempo de la participación lo que proporciona orden y eficacia en la reunión, en tanto se permite la discusión constructiva.
- Establecer junto con la comunidad, las actividades, traducidas en compromisos, que pueden dar respuesta a las necesidades planteadas, fijando actividades, tiempos de ejecución y responsables.
- Concertar espacios para el seguimiento de los compromisos.

Cabe aclarar, que los encuentros comunitarios son escenarios que pueden brindar información al eje de diagnósticos territoriales, y pueden ser espacios de facilitación para el desarrollo de los ejes de sensibilización e información, gestión participativa del proyecto y generar un espacio para el cumplimiento de la meta 2 de pactos ciudadanos.

REUNIONES CON LA CIUDADANÍA

Son las reuniones convocadas por los CLM o por la comunidad, en donde se hablan temas sobre el sector de movilidad focalizados en el territorio, no necesariamente se deben generar procesos participativos. A partir del desarrollo de estos espacios, se pueden programar acciones de sensibilización, información, divulgación u orientar al ciudadano, frente a los asuntos del sector movilidad.

Las reuniones con la comunidad o su programación se pueden hacerse el primer día hábil de cada semana de 7:00 a.m. a 4:00 p.m, en los Centros Locales de Movilidad, espacio destinado para la recepción de la ciudadanía frente asuntos de movilidad.

REUNIONES INTERINSTITUCIONALES

Son instancias de participación, convocadas por la Administración Distrital de acuerdo con la normatividad de los diferentes espacios de participación institucional, a las cuales los Centros Locales de Movilidad asisten y participan con el objetivo de contribuir al mejoramiento de la movilidad en la localidad. Hay reuniones que no tienen asistencia obligatoria, pero que, si son convocados por la Administración Local, los Centros Locales de Movilidad asisten como invitados.

Los espacios de asistencia de los Centros Locales de Movilidad son:

- Consejo Local de Gobierno (CLG).
- Consejo Local de Discapacidad (CLD).
- Consejo Local de Política Social (CLOPS).
- Consejo Local de Gestión del Riesgo y Cambio Climático (CLGR-CC).
- Comisión Local Intersectorial de Participación (CLIP).
- Unidad de Apoyo Técnico (UAT).
- Mesas de entornos escolares.
- Sesiones JAL
- Otros espacios de participación direccionados por la administración distrital.

La Oficina de Gestión Social asistirá a las instancias de participación distritales y locales, sin embargo son los CLM por su carácter local los encargados asistir a las últimas, esto con el fin de, comprender las acciones que realizan las demás entidades del distrito, articular acciones y proponer agendas de trabajo en los diversos escenarios de acuerdo a las necesidades identificadas en cada localidad, adicionalmente, para este periodo, la retroalimentación de la agenda distrital a la local será prioritaria con el fin de trabajar articuladamente, para esto la OGS programará un medio de comunicación de las acciones distritales y locales al interior del equipo de trabajo.

Por tal motivo, para el trabajo de articulación interinstitucional en las mesas locales, es de vital importancia leer muy bien los contextos territoriales y llevar los principales temas del

sector movilidad que aquejan o afectan a la comunidad, a las instancias de participación a las que se asiste, con el fin de promover alternativas a nivel intersectorial, es decir, no se trata solamente de asistir a las instancias de participación, se trata de incidir activamente y llevar sobre la mesa temas del sector movilidad.

El desarrollo de reuniones interinstitucionales es un elemento clave para este PIP, ya que, retroalimenta los ejes de gestión participativa del proyecto, la aplicación transversal de la política pública y puede dar cumplimiento a la meta 3 del diseño de agendas intersectoriales.

COMITÉ DE ÁREA

Teniendo en cuenta la importancia de la retroalimentación al interior de la entidad, los comités de área serán los escenarios encaminados al dialogo entre las diferentes subdirecciones de la SDM y los CLM con el fin de informar, discutir y retroalimentar los procesos, actividades, proyectos, programas y políticas de la entidad y su impacto en la ciudadanía. Estas reuniones se realizarán mensualmente con el fin de mantener una comunicación constante y activa a nivel interinstitucional.

ATENCIÓN A LA CIUDADANÍA EN CENTROS LOCALES DE MOVILIDAD

De manera generalizada, los Centros Locales De Movilidad, dispondrán de un día a la semana de atención a la ciudadanía, en la cual promoverán la tramitación y/o gestión de las demandas ciudadanas, que sean competencia de la entidad, por medio de los canales formales dispuestos para tal fin. Siguiendo las dinámicas de trabajo previamente establecidas en los PIP, dicho día será el primero hábil de la semana.

RECORRIDOS

Muchas de las actividades y objetivo establecidos en los procesos de participación requieren de actividades ligadas al reconocimiento territorial, las cuales, de manera general, se denominan como recorridos y cuya orientación es la generación de procesos de constatación participativa con la ciudadanía, instituciones o grupos de interés, de problemáticas, acciones, situaciones o condiciones que se enmarcan dentro de los objetivos dispuestos en los ejes y componentes del presente PIP.

MESAS DE TRABAJO, DISEÑOS Y EVALUACIÓN PARTICIPATIVA

Siguiendo el concepto y la importancia de la incidencia en la participación dentro del objetivo general del presente PIP, resulta fundamental la generación de procesos, escenarios y actividades que involucren y vinculen activamente a la ciudadanía en los ciclos de implementación de la política pública, los programas y los proyectos agenciados desde la SDM. Bajo esta lógica, se plantea la posibilidad del desarrollo de herramientas que superen la sensibilización y divulgación del accionar institucional, y se enfoquen en promover la generación y adopción de los intereses, propuestas y críticas de la ciudadanía en el mismo.

Para ello se pueden instalar *mesas de trabajo*, las cuales buscan ser escenarios de encuentro diseñadas por la OGS, otras dependencias de la SDM u otras instituciones distritales, en las que convergen grupos de interés, instituciones o entidades oficiales y la ciudadanía en general y que tienen la capacidad de construir planes de trabajo y orientar responsabilidades institucionales específicas para dar pronta solución a problemas concretos que se desarrollan a nivel territorial. Por lo tanto, las mesas de trabajo resultan importantes en tanto permite asignar, en escenarios de participación ciudadana, responsabilidades institucionales y asumir compromisos colectivos en lógicas de corresponsabilidad con la ciudadanía.

Estas mesas de trabajo deben contar con mecanismos de gestión social que permitan la armonización de contenidos y referentes institucionales y normativos con los múltiples intereses de la ciudadanía, de tal forma que se tomen decisiones orientadas bajo criterios de viabilidad y eficiencia, y guiados por la búsqueda de dirimir conflictos y hostilidades existentes o potenciales. Pueden incluir diferentes formas de reconocimiento territorial, así como la identificación de límites y potenciales normativos e institucionales.

Igualmente, en el ánimo de aumentar los niveles de incidencia y vinculación de la ciudadanía, se hace necesario el aprovechamiento y fortalecimiento de la experiencia institucional existente, frente a la generación de escenarios de participación en los que ha participado directa o indirectamente la OGS, así como otras dependencias de la entidad, en el marco de la formulación de las políticas públicas propias del sector o la implementación de proyectos específicos.

Apropiados estos procesos, y siguiendo las apuestas guiadas hacia una participación incidente, se podrán construir pruebas piloto para la ejecución de herramientas que generen diseños participativos orientados a dar solución a problemáticas locales específicas desde y hacia la comunidad. Igualmente se pueden construir escenarios de participación orientados hacia la generación de evaluaciones técnicas de la implementación de acciones institucionales del sector.

La construcción de las herramientas que fomenten la construcción de diseños y evaluaciones participativas, es uno de los retos del presente PIP dentro del eje de Gestión Participativa del Proyecto y una de las posibilidades para ampliar el alcance de la meta 2.

ESTRATEGIA DE INNOVACIÓN ABIERTA CON LA CIUDADANÍA

Siguiendo la lógica de transparencia en la información y la importancia de mantener una comunicación abierta y continua con la ciudadanía, el presente PIP propone desarrollar una estrategia de innovación abierta que promueva el control social y la veeduría ciudadana, en 3 frentes:

1. **Comunicación directa en la entidad:** todo el equipo de la Oficina de Gestión Social se informará continuamente durante el diseño, inicio, ejecución y seguimiento del PIP a partir de reuniones, en donde se informa y se retroalimenta su desarrollo. Durante la etapa de diseño del PIP, que realizaron varias reuniones de construcción conjunta, socialización y retroalimentación por parte de todo el equipo de la OGS.

Tras el inicio de la vigencia del presente PIP, el día 12 de julio se realizó una presentación abierta a todos los funcionarios de la entidad para dar a conocer la nueva Oficina de Gestión Social y PIP 2019, con el fin de informar sobre la nueva estructuración de participación y recibir retroalimentación por parte de directivos y funcionarios de la SDM.

2. **Comunicación por sitios web:** La página Web de la entidad es uno de los principales medios de comunicación abierta a la ciudadanía, que permite informar y recibir retroalimentación sobre el quehacer de la SDM. En la página web de la entidad se pueden encontrar elementos de interés como: pico y placa, cierres viales, plan bici, cursos de normas de tránsito, tarifas de transporte, la política de visión cero, taxi inteligente, sellos de calidad, Plan de Movilidad y talleres. También se informa a la ciudadanía sobre noticias de interés que se actualizan constantemente, entre otros.

En la página web también se pueden encontrar elementos sobre la Entidad, informes, normativa, transparencia y acceso a la información, el portal infantil y atención al ciudadano, en este último se ubican los temas de participación ciudadana, los cuales, son nutridos por la Oficina de Gestión Social, en donde se publica el Plan Institucional de Participación y los elementos de participación ciudadana con las que cuenta la entidad, por ejemplo, durante el mes de agosto del presente año, se supo a disposición de la ciudadanía y funcionarios de la SDM una encuesta de evaluación del documento del PIP 2019, en este tiempo se recibieron 46 observaciones, las cuales se tuvieron en cuenta en la nueva versión.

Sumado a lo anterior, en la página web de la SDM se encuentran disponibles todos los medios de participación que tiene la ciudadanía, se encuentran las direcciones de los centros locales, los números de contacto de cada uno de los gestores locales de movilidad y el correo electrónico del Centro Local.

3. **Comunicación por medio de piezas comunicativas:** se invitó por medio de piezas comunicativas a los ciudadanos de cada una de las localidades de la ciudad a acercarse al CLM para informarse sobre el PIP y las formas de participación que tiene la SDM.

Cambios efectuados frente a las observaciones de la ciudadanía

El día 25 de julio de 2019 se publicó en la plataforma web de la SDM una encuesta de auto-diligenciamiento, que constaba de 4 preguntas con única opción de respuesta y un espacio de comentarios, con el objetivo de generar un espacio de opiniones y sugerencias de la ciudadanía frente al documento del PIP.

La encuesta fue diligenciada por 46 ciudadanos, identificando a nivel general una percepción favorable hacia los planteamientos descritos en el documento, ya que el 89% de las personas que contestaron a la encuesta se encuentran completamente de acuerdo con el PIP 2019 como elemento facilitador de los procesos de participación de la ciudadanía en los temas de movilidad.

Algunos de los cambios que se realizaron debido a las sugerencias de los participantes fueron: mayor claridad en el texto, indicar los horarios de atención de los Centros Locales de Movilidad y la inclusión de un proceso o acciones que involucre a la parte técnica de la SDM en el desarrollo de las acciones de participación.

Cabe anotar que, dentro de la estrategia de comunicaciones se tiene en cuenta la actualización del documento en la página web de la SDM de acuerdo a los nuevos cambios efectuados.

PLAN DE ACCIÓN

A continuación, se presenta el Plan de Acción para el periodo comprendido entre julio de 2019 a diciembre de 2019, para la adopción del Plan Institucional de Participación de acuerdo a cada una de las acciones desarrolladas por la Oficina de Gestión Social.

PLAN DE ACCIÓN PIP				
Actividades primarias	Actividades	Área Responsable	Fecha inicio	Fecha fin
Diagnóstico Plan Institucional de Participación	Reuniones de identificación de acciones realizadas por los Centros Locales de Movilidad en vigencias anteriores del PIP	Oficina de Gestión Social	4/03/2019	10/04/2019
	Elaboración de documento de análisis de necesidades para la construcción del PIP 2019	Oficina de Gestión Social	15/04/2019	30/04/2019
Construcción PIP 2019	Construcción PIP de acuerdo a las necesidades percibidas por el equipo de la OGS	Oficina de Gestión Social	4/03/2019	1/07/2019
	Reunión de retroalimentación del PIP con el equipo de la OGS	Oficina de Gestión Social	30/04/2019	14/06/2019
Socialización PIP 2019	Socialización del PIP 2019 ante directivos y funcionarios de la SDM	Oficina de Gestión Social	12/07/2019	12/07/2019
	Publicación del PIP 2019 en la página Web de la SDM	Oficina de Gestión Social	18/07/2019	22/07/2019

		Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad		
	Publicación encuesta de percepción de la ciudadanía sobre PIP 2019	Oficina de Gestión Social Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad	25/07/2019	25/08/2019
	Entrega de volantes en las localidades para informar a la ciudadanía sobre el PIP 2019	Oficina de Gestión Social	01/08/2019	30/08/2019
	Presentación PIP 2019 al Comité Directivo de la SDM	Oficina de Gestión Social	23/09/2019	23/09/2019
Informe de resultados encuesta	Informe de resultados de la encuesta del PIP 2019	Oficina de Gestión Social	25/08/2019	30/08/2019
Correcciones PIP 2019	Actualizaciones PIP de acuerdo a nuevos comentarios y recomendaciones de la ciudadanía y Oficina Asesora de Planeación	Oficina de Gestión Social Oficina Asesora de Planeación	25/08/2019	16/10/2019
Socialización del cumplimiento de resultados	Realizar la difusión o socialización del cumplimiento de resultados del PIP 2019 a los actores o grupos identificados	Oficina de Gestión Social Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad	12/06/2019	31/12/2019

ANEXOS

ANEXO 01. PROCEDIMIENTO PARA LA INCLUSIÓN DE COMPONENTES SOCIALES DE LOS PROYECTOS - PM06-PR01

Es a partir de la lectura y comprensión de los territorios que se inician los procesos de gestión social de los proyectos, es decir, el primer paso para el planteamiento de la estrategia de gestión social es conocer el contexto bajo el cual se proyecta realizar o está ejecutando un proyecto de la SDM, con el fin de, proponer un plan de acción que responda a las realidades identificadas, para este propósito se dispondrá del Procedimiento para la inclusión de componentes sociales de los proyectos - PM06-PR01, como herramienta de análisis

Procedimiento para la inclusión de componentes sociales de los proyectos, se compone de los siguientes formatos:

- A. Formato de identificación inicial del proyecto: esta ficha contiene las ideas iniciales del proyecto las cuales deben ser plasmadas el profesional de la OGS encargado junto al gerente, coordinador o responsable directo del proyecto; se deben plasmar, el rol de la OGS, las necesidades o problemas que responde el proyecto, el área de intervención y de influencia, los objetivos del proyecto y las ideas o propuestas de intervención inicial y la fase en la que se encuentra, esta ficha permite identificar la necesidad de incluir los componentes sociales, además de ello tomar la decisión de continuar con el diligenciamiento de la bitácora o el diagnóstico social.
- B. Formato de diagnóstico social: busca anticipar posibles situaciones derivadas de la intervención de la SDM en sus procedimientos misionales. Identificando preliminarmente condiciones, dinámicas y escenarios presentes en la zona de influencia, en las que se implementen medidas y proyectos de esta entidad; para así planear acciones que permitan fortalecer oportunidades y mitigar impactos hacia la ciudadanía. Esta ficha permite hacer un análisis del contexto bajo el cual se desarrolla el proyecto, los actores que se ven involucrados (beneficiarios e impactados), con sus intereses, nivel de incidencia, relación frente al proyecto y posibles conflictos entre actores, permite realizar un mapeo de actores ampliado si el proyecto lo requiere, e identificar los riesgos y oportunidades de los actores en relación al proyecto, de igual forma permite planear los canales de divulgación y la frecuencia con que se debe informar a cada uno de los actores.

- C. Formato de estrategia de gestión social: El diseño de la estrategia de gestión social define el conjunto de las acciones de gestión social requeridas para los proyectos, medidas y pilotos con el objetivo de lograr apropiación y sostenibilidad social de los mismos. Para el diligenciamiento de esta ficha y en general para realizar el diseño de la estrategia es fundamental revisar los formatos previos construidos de este proyecto y tener una comprensión integral de la situación social que se presenta en torno al mismo.
- D. Formato de bitácora: en este formato se recopilará toda la información concerniente a las acciones que el profesional de la OGS realiza durante el desarrollo de un proyecto, programa, construcción de políticas o documentos en los que participe. La bitácora se diligenciará en todos los casos, de tal forma que dé cuenta de las acciones que realiza la OGS en cada uno de los proyectos designados.

ANEXO 02. CONSTRUCCIÓN DE DIAGNÓSTICOS

El diagnóstico territorial se constituye en uno de los productos de mayor importancia dentro de la ejecución de la estrategia de participación de la Secretaría Distrital de Movilidad, en tanto que es una herramienta que permite la identificación y recolección de información, así como su respectivo análisis y sistematización.

Los diagnósticos territoriales, desarrollados por medio de la articulación de los diferentes ejes estratégicos del presente plan, cuentan con un enfoque participativo y se deben realizar con la participación activa de los actores sociales locales. Se componen de un proceso progresivo, pero en constante retroalimentación: en primer lugar, llevando a cabo un proceso de identificación, recolección y análisis de la información sociodemográfica, territorial, así como de aspectos relacionados y específicos sobre la movilidad en Bogotá.

Por lo tanto, su desarrollo depende de la triangulación constante de fuentes de información, en las que se busca la convergencia de la documentación estadística con la interpretación y precepción de la ciudadanía frente a los territorios que habita. En ese sentido, como ejercicio de construcción colectiva entre las comunidades y las instituciones, cobra importancia como elemento fundamental para la toma de decisiones de política pública del sector.

El proceso de diagnóstico territorial permite reforzar el diálogo y la confianza entre los diversos actores sociales y la institucionalidad, al mismo tiempo, mejora la articulación institucional frente al sector de Movilidad y Facilita a los actores locales, en concertación con la institucionalidad, el acceso progresivo a los instrumentos de análisis y diagnóstico de la problemática territorial.

El proceso metodológico consta de cuatro etapas:

Alistamiento. El equipo de Gestión Social de la Secretaría de Movilidad convoca a los gestores locales a unas mesas de trabajo en donde se brindarán orientaciones sobre el proceso de diagnóstico territorial y sus respectivos componentes (a. caracterización local; b. Informe y balance de la gestión) con el fin de construir de manera concertada los alcances del mismo en términos de tiempo; las variables sociodemográficas, territoriales y de movilidad a priorizar en lo local, así como definir los actores sociales que participarán en las mesas de trabajo territoriales.

Ejecución: Se realiza un proceso de levantamiento y triangulación de la información a partir de fuentes primarias y secundarias. En este sentido se busca generar información actualizada frente a las condiciones estructurantes que generan problemáticas particulares para la movilidad, tales como el tipo y estado de la malla vial, las características de los medios y modos de transporte y el dinamismo de las actividades que se presenten en el territorio, incluyendo los usos del suelo, los equipamientos que generan aglomeración o las circunstancias que facilitan o dificultan el transporte en contextos específicos. Esta información puede surgir de fuentes secundarias (aquellas previamente construidas o analizadas por otras instituciones o actores) o por fuentes primarias (aquellas que son generadas por un proceso de recolección directa, producto de la observación o indagación con la ciudadanía)

Resulta especialmente importante, dentro de la construcción de estos diagnósticos, la interlocución y posicionamiento de diferentes grupos y segmentos poblacionales, de tal suerte que se permita la aplicación de enfoques diferenciales dentro de la construcción de la información sobre la realidad territorial. Esto es especialmente importante, porque la generación de información por procesos participativos, permite la consecución de los objetivos de equidad y accesibilidad dentro de las dinámicas de la movilidad.

En este sentido, el aporte de los diagnósticos participativos, es darle validez crítica a la generación de estadísticas institucionales, lo cual se convierte en herramienta fundamental para la generación de propuestas de solución a las problemáticas identificadas en materia de movilidad.

Sistematización: El proceso de sistematización centra su atención en la identificación de variables que permitan hacer un estudio detallado de relaciones y condiciones que promueven o dificultan la movilidad a nivel vecinal, local o distrital. En la medida que las fuentes de información son diversas y de carácter cualitativo y cuantitativo, su comparación resulta de enorme importancia para identificar la generación de continuidades o brechas entre la percepción institucional y la percepción ciudadana de las dinámicas territoriales en el aspecto de movilidad y con ello identificar la pertinencia de las acciones propuestas desde la SDM.

Socialización de resultados: La información generada a partir de los diagnósticos debe retroalimentarse constantemente y tener acceso generalizado a la ciudadanía. En este sentido se propone la construcción de diferentes medios de difusión, tanto físicos y virtuales, así como de diferentes niveles de profundidad y contenido, procurando siempre la mayor asequibilidad para los diferentes sectores poblacionales de la ciudadanía.

ANEXO 03. TEMAS TRATADOS POR LOCALIDAD

Las siguientes tablas presentan los temas tratados en los escenarios de participación por cada una de las localidades, dentro de la vigencia del Plan Institucional de Participación 2018-2019, siguiendo el origen (implementación por parte de la SDM, solicitudes de la ciudadanía o ejercicios de participación):

Tabla 13: Temas y origen de los procesos de participación en la SDM a nivel local (2018-2019)

Temas de interés para la SDM	Usaquén	Chapinero	Santa Fe	San Cristóbal	Usme	Tunjuelito	Bosa	Kennedy	Fontibón	Engativá	Suba	Barrios Unidos	Teusaquillo	Los Mártires	Antonio Nariño	Puente Aranda	La Candelaria	Rafael Uribe Uribe	Ciudad Bolívar	Sumapaz
Planeación estratégica para la entidad									x		x									
Articulación con actores clave	x			x	x	x					x			x				x	x	x
Movilidad con enfoque diferencial	x	x		x	x	x	x			x	x				x		x	x		
Visión Cero	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Fomento de uso de transporte público	x				x	x				x	x		x	x			x	x		x
Fomento de uso de la bicicleta	x	x	x					x	x	x	x	x			x				x	
Hacia la movilidad formal		x	x	x			x			x		x	x					x	x	
Fomento de modo peatonal			x																	

Recuperación de espacio público		X	X		X	X	X	X						X	X	X				
Movilidad inteligente							X			X		X	X	X		X	X		X	X
Trámites y servicios	X			X	X				X		X	X			X	X	X	X		

Temas de interés para la ciudadanía	Usaquén	Chapinero	Santa Fe	San Cristóbal	Usme	Tunjuelito	Bosa	Kennedy	Fontibón	Engativá		Suba	Barrios Unidos	Teusaquillo	Los Mártires	Antonio Nariño	Puente Aranda	La Candelaria	Rafael Uribe Uribe	Ciudad Bolívar	Sumapaz	
Planeación estratégica para la entidad																						
Articulación con actores clave	X		X			X			X	X			X			X		X				
Movilidad con enfoque diferencial	X			X			X							X	X		X				X	X
Visión Cero	X	X	X			X	X	X	X	X				X		X	X	X	X	X		
Fomento de uso de transporte público												X			X				X	X	X	
Fomento de uso de la bicicleta			X			X	X	X		X			X	X		X	X	X				
Hacia la movilidad formal	X	X		X					X			X			X						X	X
Fomento de modo peatonal			X						X					X				X				
Recuperación de espacio público	X	X	X	X		X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Movilidad inteligente		x		x			x	x						x					
Trámites y servicios				x		x		x		x				x		x		x	x

Líneas de trabajo para la formación	Usaquén	Chapinero	Santa Fe	San Cristóbal	Usme	Tunjuelito	Bosa	Kennedy	Fontibón	Engativá	Suba	Barrios Unidos	Teusaquillo	Los Mártires	Antonio Nariño	Puente Aranda	La Candelaria	Rafael Uribe Uribe	Ciudad Bolívar	Sumapaz
Planeación estratégica para la entidad	x										x									
Articulación con actores clave									x											
Movilidad con enfoque diferencial	x	x	x		x	x					x		x		x				x	
Visión Cero		x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x	x	x		x	x	x
Fomento de uso de transporte público				x	x													x		x
Fomento de uso de la bicicleta							x	x		x		x					x			
Hacia la movilidad formal	x						x				x			x		x			x	
Fomento de modo peatonal				x													x			
Recuperación de espacio público		x			x	x		x	x	x		x	x	x	x	x	x	x		
Movilidad inteligente			x																	

ANEXO 04. NOMOGRAMA DE LAS POLÍTICAS DE ENFOQUES DIFERENCIALES

DISCAPACIDAD

- -Política pública nacional de discapacidad e inclusión 2013-2022
- -Decreto 470 de 2007. “Política Pública de Discapacidad para el Distrito Capital “

VICTIMAS DEL CONFLICTO ARMADO

- -Ley 1448 de 2011

GRUPOS ETNICOS

- Decreto 582 de 2011. Política pública Distrital para el grupo étnico ROM o gitano en el DC
- Decreto 554 de 2011. Política pública Distrital para el reconocimiento de la diversidad Cultural. La garantía, la protección y el restablecimiento de los derechos de la población raizal en Bogotá
- Decreto 543 de 2011- Política Pública para los Pueblos Indígenas en Bogotá, D.C. “
- Decreto 158 de 2008 Política Pública Distrital y el Plan Integral de Acciones Afirmativas, para el Reconocimiento de la Diversidad Cultural y la Garantía de los Derechos de los Afrodescendientes

GÉNERO

- Decreto 166 DE 2010 "Por el cual se adopta la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones “
- Resolución 492 de 2015: Planes Sectoriales de Transversalización para la Igualdad de Género. Sector Movilidad Resolución 325 de 2015

ORIENTACIONES SEXUALES E IDENTIDAD DE GÉNERO

- -Decreto 062 DE 2014 “Por el cual se adopta la Política Pública para la garantía plena de los derechos de las personas lesbianas, gay, bisexuales, transgeneristas e intersexuales- LGBTI - y sobre identidades de género y orientaciones sexuales en el Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones”
- El Acuerdo 371 de 2009 y el Decreto 069 de 2014 son la base jurídica de la Política Pública para la garantía plena de los derechos de las personas lesbianas, gays, bisexuales, transgeneristas e intersexuales –LGBTI- y sobre identidades de género y orientaciones sexuales en el Distrito Capital.
- Esta Política Pública en su Plan de Acción 2017-2020 formuló 229 metas, de las cuales 7 le corresponden al sector de Movilidad.

ETAPAS DEL CICLO VITAL

- Decreto 520 de 2011 P Pública Infancia y Adolescencia – P Pública Decreto 544 de 2011 Adultez
- Decreto 345 de 2010 P Pública Envejecimiento y vejez – P Pública Decreto 482 de 2006 Juventud

REFERENCIAS

- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2011). Política Pública de participación incidente para el Distrito Capital. Decreto 503 de 2011. Recuperado de http://www.gobiernobogota.gov.co/sites/gobiernobogota.gov.co/files/documentos/multifuncional/decreto_503_de_2011.pdf
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2014). Séptimo lineamiento. Procedimiento de participación ciudadana. Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá. Recuperado de <https://secretariageneral.gov.co/transparencia/informacion-interes/lineamientos-distritales>
- Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo. (2009). Carta Iberoamericana de Participación Ciudadana en la Gestión Pública. Resolución No. 38 del "Plan de Acción de Lisboa. Recuperado de http://observatorioserviciospublicos.gob.do/baselegal/carta_iberamericana_de_participación_ciudadana.pdf
- Congreso de Colombia. (1994). Ley 152 de 1994. Ley Orgánica del Plan de Desarrollo. Recuperado de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=327>
- Congreso de Colombia. (1998). Ley 489 de 1998. Organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional. Diario Oficial No. 43.464, de 30 de diciembre de 1998
- Congreso de Colombia. (2003). Ley 850 de 2003. Ley estatutaria de veedurías ciudadanas. Diario Oficial No. 45.376, de 19 de noviembre de 2003
- Congreso de Colombia. (2005). Ley 962 de 2005. Ley anti-tramites. Diario Oficial No. 46.023 de 6 de septiembre de 2005.
- Congreso de Colombia. (2015). Ley estatutaria 1757 de 2015. Diario Oficial No. 49.565 de 6 de julio de 2015
- Congreso de Colombia. (2011). Ley 1474 de 2011. Mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública. Diario Oficial No. 48.128 de 12 de julio de 2011
- Constitución Política de Colombia. (1991). Gaceta Constitucional No. 116 de 20 de julio de 1991.
- Departamento Nacional de Planeación. (2014). Manual Único de Rendición de Cuentas. Comité de Apoyo Técnico de la Política de Rendición de Cuentas. Recuperado de <http://www.anticorrupcion.gov.co/Documents/Publicaciones/ManualRendicionCuentas.pdf>
- García & García (2011). La gestión para resultados en el desarrollo. Módulo 6: Seguimiento y evaluación de los resultados. BID – PRODEV – INDES, Washington.
- Oficina del Alto Comisionado para la Paz Colombia. (2016). El Acuerdo Final de paz. La oportunidad para construir paz. Colombia. Recuperado de <http://www.altocomisionadopalapaz.gov.co/procesos-y->

[conversaciones/Paginas/Texto-completo-del-Acuerdo-Final-para-la-Terminacion-del-conflicto.aspx](#)

- República de Colombia. (2016) Acuerdo Final Para La Terminación Del Conflicto Y La Construcción De Una Paz Estable Y Duradera
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2016). Plan Institucional de Participación 2016 - 2017. Recuperado de <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/centros-locales-de-movilidad>
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2017). Plan Institucional de Participación 2017 - 2018. Recuperado de <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/centros-locales-de-movilidad>
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2018). Plan Institucional de Participación 2018 - 2019. Recuperado de <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/centros-locales-de-movilidad>
- Veeduría Distrital. (2018). Documento metodológico final. Índice de Transparencia de Bogotá -ÍTB 2016 -2017. Convenio de asociación nº 164 de 2017. Recuperado de <https://www.veedurriadistrital.gov.co/sites/default/files/files/DocumentoMetodológico.pdf>