

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD

DS

202410001627531

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., marzo 01 de 2024

Señor(a)

DAVID ANTONIO GARZON FANDIÑO

Concejo De Bogotá

Calle 36 28 A 41

Email: comisiondelplan@concejobogota.gov.co-correspondencia@concejobogota.gov.co

REF: Respuesta Proposición 392-2024

Respetado Doctor Garzón

En atención a la proposición del asunto, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) envía respuesta del cuestionario en el marco de sus competencias.

1. ¿Cuáles consideras que son las principales fortalezas del sistema de pico y placa en Bogotá en términos de gestión del tráfico y reducción de la congestión vial?

Las medidas de gestión de demanda son parte integral del Plan de Movilidad Segura y Sostenible y complementan de manera efectiva los programas de oferta de modos sostenibles (transporte público, infraestructura para peatones y ciclistas). Estas medidas tienen por objetivo racionalizar el uso de vehículos motorizados, reducir la congestión vehicular, la siniestralidad y el impacto negativo en la calidad del aire.

La medida de Pico y Placa consiste en una restricción a la circulación de vehículos particulares de acuerdo con el último dígito de su placa nacional en zonas y horarios de la ciudad. Inició su aplicación en la década de los 90 y ha venido modificándose hasta la medida actual que consiste en una restricción de circulación dentro del perímetro urbano de la ciudad entre las 6:00 y las 21:00 horas durante los días hábiles de la semana. De esta manera están restringidos en los días pares hábiles de la semana, los vehículos con placa terminada en dígito par, incluido el número cero (0), y en los días impares hábiles de la semana, se restringe la circulación de los vehículos con placa terminada en dígito impar.

En enero de 2022 la SDM amplió el horario de restricción del pico y placa ante (i) el incremento en los desplazamientos de las personas, especialmente en comparación con los meses de aislamiento y mayores restricciones durante la situación epidemiológica generada por el COVID-19 y (ii) la ejecución del plan de obras que se desarrollará entre 2021 y 2025, donde se encuentran la Primera Línea del Metro, Riotram de occidente, corredores alimentadores de la

1

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link

<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

PA01-PR15-MD01 V3.0**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

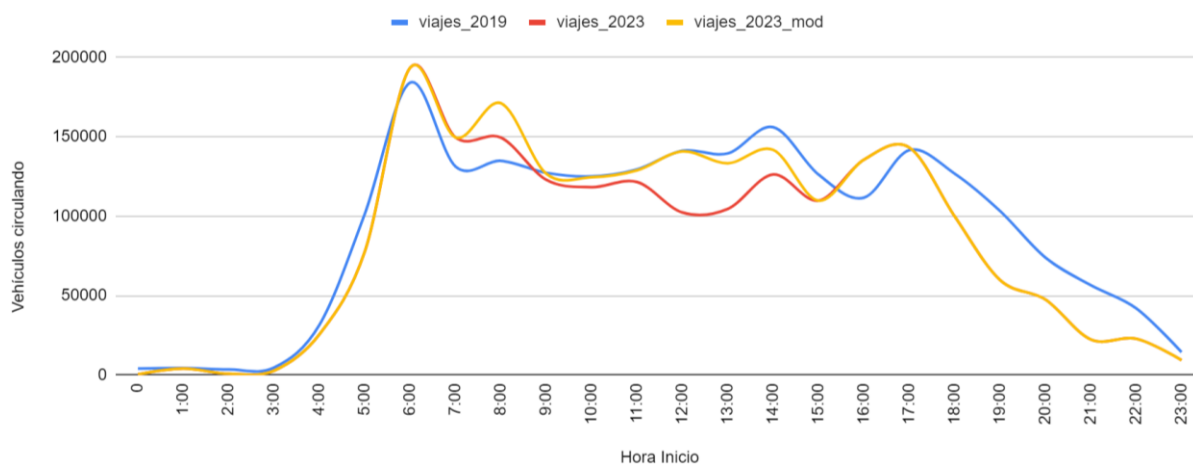


Av.68 y Av. Ciudad de Cali, entre otras. La extensión del horario en esta medida de restricción se implementó para mitigar la congestión en la ciudad.

De acuerdo a los resultados preliminares de la última Encuesta de Movilidad 2023¹ para Bogotá y los 20 municipios aledaños, se ha encontrado que la cantidad de viajes para 2023 en auto (línea roja), se redujo considerablemente respecto a 2019, especialmente en horas valle (línea azul). Principalmente esta diferencia se debe a que en 2019 se tenía un pico y placa en periodos pico (6:00 - 8:30 y 15:00 a 19:30), y actualmente se tiene un pico y placa de 6:00 a 21:00.

Manteniendo la tendencia de 2019 se estima que actualmente se reducen hasta 40.000 viajes en el periodo del mediodía (línea amarilla), lo que permite que tengamos mejores tiempos de viaje para el tráfico mixto y transporte público, mitigando el efecto de reducción de capacidad por las grandes obras de la Ciudad.

Gráfico 1: Análisis viajes en Auto para un día hábil en la Ciudad (Encuestas de Movilidad)



A continuación, se presenta un histórico de la evolución de la velocidad promedio en la Ciudad, donde se evidencia que la velocidad se ha mantenido en los últimos años y respecto a 2019

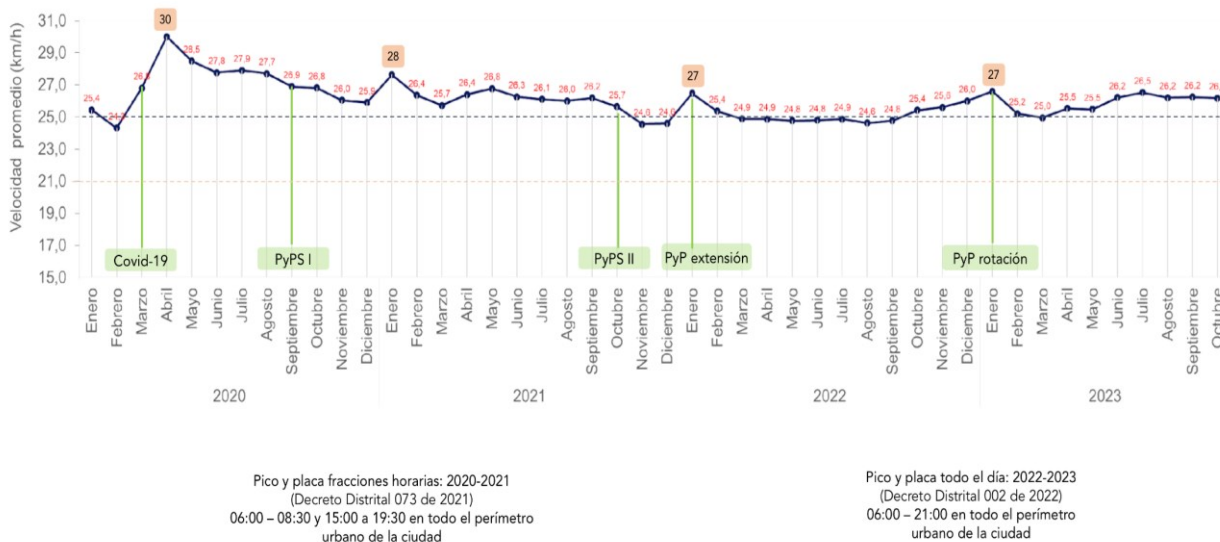
¹ Datos preliminares. Contrato de Consultoría 2022-1972 actualmente en ejecución.

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"



antes de pandemia (febrero de 2019) ha mejorado en más de un 8%, aún cuando estamos teniendo varios frentes de obra en la ciudad.

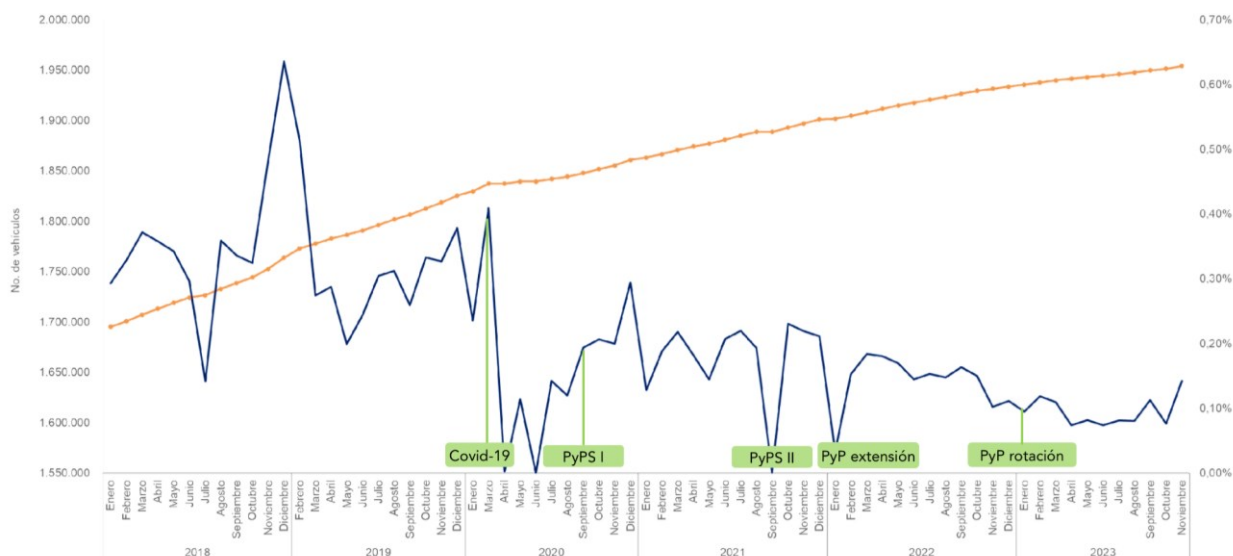
Gráfico 2: Velocidad Promedio mensual por año (km/h)



En este sentido, la restricción de Pico y Placa y la medida de Pico y Placa Solidario buscan mitigar el crecimiento del parque automotor en la ciudad (comportamiento que hemos visto en la reducción del número de vehículos registrados en la ciudad) haciendo un uso más eficiente de los vehículos particulares al incrementar su ocupación.

Gráfico 3: Histórico de crecimiento de autos y camionetas en la Ciudad

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"



El detalle de los análisis y seguimiento a la medida de pico y placa se puede consultar en los estudios detallados en la respuesta a la pregunta 6.

2. ¿Cómo contribuye el pico y placa en Bogotá a la disminución de la contaminación atmosférica y la huella de carbono en la ciudad?

De acuerdo con el Inventario de Emisiones Contaminantes 2021, generado por la Secretaría Distrital de Ambiente, los vehículos particulares (automóviles 7,3%, camionetas y camperos 19,9%), son responsables del 27,2% de las emisiones de material particulado $PM_{2.5}$ generadas por procesos de combustión en el sector transporte en la ciudad de Bogotá (1.527,1 toneladas de $PM_{2.5}$).

De acuerdo con estimaciones de la SDM, la medida actual de restricción a vehículos particulares adoptada mediante el Decreto Distrital 003 de 2023, en la cual "...se asignará a un grupo de cinco (5) dígitos para que según el último dígito de la placa su restricción sea en días pares y otro grupo con igual número de dígitos para que su restricción sea en días impares", comparada con la medida de restricción establecida en el Decreto Distrital 002 de 2022, en la cual se restringía "...en los días pares hábiles de la semana, los vehículos cuya placa termine en dígito par, incluido el número cero (0), y en los días impares hábiles de la semana, se restringirá la circulación de los vehículos cuya placa termine en dígito impar", ha logrado mitigar la emisión de

4

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"



contaminantes locales derivado de la restricción de aproximadamente 1.170.000 vehículos de uso particular (autos camionetas y camperos) en días hábiles según se detalla en la siguiente tabla:

Tabla 1. Emisiones de contaminantes locales mitigados mediante la medida actual de restricción a vehículos particulares adoptada en el Decreto 003 de 2023 en comparación con la medida previa adoptada en el Decreto 002 de 2022.

Acumulado año (toneladas)					
CO	VOC	NOx	SOx	PM10	PM2.5
763,3	312,0	121,1	3,9	2,6	1,9

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad a partir de conteos de volúmenes vehiculares en Bogotá, 2024.

De acuerdo con las estimaciones realizadas por la SDM durante el año 2023 y que se reflejan en la anterior Tabla, el cambio en las dinámicas de restricción del Decreto Distrital 003 de 2023 ha permitido mitigar cerca de 1,9 toneladas de PM_{2.5}, lo que equivale al 1,1% de las emisiones generadas anualmente por los procesos de combustión de las fuentes móviles en la ciudad, de acuerdo con las cifras reportadas con el Inventario de Emisiones Contaminantes 2021, generado por la Secretaría Distrital de Ambiente (2023).

3. ¿Cuál es el impacto del pico y placa en la promoción de medios de transporte alternativos como el transporte público y la bicicleta en Bogotá?

El Pico y Placa es una medida de gestión de la demanda, la cual se ha implementado en Bogotá bajo diversas modalidades desde hace más de dos décadas. Esta medida busca reducir la congestión vehicular y promover el uso eficiente de los vehículos particulares.

Una de las causas de la congestión es el espacio público que ocupan los vehículos particulares y la cantidad de viajes que realizan. Se calcula que los vehículos particulares ocupan el 85% de la malla vial, pero son responsables de tan solo el 14% de los viajes. De tal manera que la medida busca optimizar el uso del espacio vial.

De acuerdo a las dinámicas de movilidad y a las necesidades de la ciudad, la medida de Pico y Placa ha tenido diferentes modificaciones, buscando promover el uso eficiente del vehículo particular y los modos sostenibles como la caminata, la bicicleta y el transporte público.

5

*Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"*





Al comparar la oferta de ciclorrutas y cicloparqueaderos, entre los años 2005 y 2019, se observa el aumento de dicha infraestructura.

En esa misma línea, sobre datos de viajes en bicicleta, y basados en las respectivas Encuestas de Movilidad, se encuentra que, en un día típico de 2005 se realizaban 281.424 viajes en bicicleta, lo que correspondía al 2,95% del total de viajes; en un día típico de 2011 se realizaban 441,135 viajes en bicicleta, lo que correspondía al 3,81% del total de viajes; en un día típico de 2015 se realizaban 635.431 viajes en bicicleta, lo que correspondía al 4,28% del total de viajes; y en 2019 se realizaban 880 mil viajes diarios, lo que correspondía al 6,6% del total de viajes.

Lo anterior muestra que las personas han buscado opciones para su movilidad, y muchas personas han modificado sus hábitos, haciendo de la bicicleta uno de sus principales modos.

Desde el transporte público, se han adelantado acciones de mejora en el servicio para incentivar el uso del mismo y que los viajes de las personas que tienen la restricción de no uso del vehículo particular, los realicen a través de este modo sostenible. Dentro de las medidas se encuentra la recomposición de los trazados y de los diseños operacionales de los servicios en cada zona, garantizando una oferta acorde con las necesidades de cobertura y atención de los deseos de viaje de los usuarios, bajo la premisa de sostenibilidad y nivel de servicio adecuado. Adicionalmente, se promueve el Transporte Público mediante la implementación de tecnologías, buscando la eficiencia del SITP a través del servicio de recarga digital o recarga web y en la aplicación TransMiApp que consolida y entrega al usuario información estática y dinámica sobre la oferta de servicios de transporte público

4. ¿Cuáles son las principales debilidades del sistema de pico y placa en Bogotá en términos de su implementación y efectividad?

Se ha observado que el Pico y Placa tiene un impacto en la disposición de adquirir un vehículo adicional en hogares sobre los cuales esta medida tiene efecto. Se han realizado estudios para estimar el efecto de políticas de restricción de la circulación del vehículo particular en Bogotá y su contribución al incremento en el parque automotor. Moncada y Bocarejo (2015)², evidenciaron una tendencia marginal del 10% a comprar un segundo vehículo en hogares sobre los cuales aplica el Pico y Placa frente a hogares ubicados en ciudades en las cuales no está implementada la medida. Los investigadores concluyen que a pesar de que se haya presentado un incremento

² Moncada, C., & Bocarejo, J. (2015). Application of a methodology to assess policies to control private vehicle traffic in cities. *Energy, Climate and Air Quality Challenge: The role of urban transport policies in Developing Countries*. Istanbul.

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





en el número de vehículos en los hogares sobre los cuales tiene efecto la medida en la ciudad, esto se debe, además de la restricción, al incremento del poder adquisitivo de los hogares.

Sin embargo, para contrarrestar esta tendencia, la Secretaría Distrital de Movilidad implementó el Permiso Especial de Acceso a Área de Restricción Vehicular - PEAARV, conocido como “Pico y Placa Solidario”, que busca alinearse con medidas orientadas a racionalizar el uso del vehículo automotor particular que se vienen usando en el mundo desde hace varios años, como las asociadas a cobros por congestión o distancia recorrida que ponen a disposición de la ciudadanía un mecanismo para el uso de este modo de transporte, y que, de manera voluntaria, puedan retribuir el impacto de las externalidades negativas asociadas al uso de dichos vehículos particulares, eliminando de esta manera la necesidad de adquirir un vehículo adicional.

5. ¿Qué desafíos enfrentan las autoridades en la aplicación y control del pico y placa en Bogotá?

El Decreto Distrital 672 de 2018 “*Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones*”, en su artículo 26 establece para la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte-SCTT, entre otras las funciones de: “**1). Ejecutar las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con el control de tránsito y el transporte 2). Coordinar y ejercer el control de tránsito y transporte de los diferentes actores viales 3). Coordinar, hacer seguimiento y disponer de los recursos necesarios para los operativos de control; (...)**”. De acuerdo con dichas competencias se verifican las condiciones de seguridad y cumplimiento de las disposiciones legales en materia de tránsito y transporte por parte de los vehículos a través de operativos con la Policía Metropolitana de Tránsito de Bogotá y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte con el apoyo de los medios técnicos y tecnológicos autorizados por la normatividad vigente.

En concordancia con el alcance de la SCTT, es importante tener presente que los recursos tanto de la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Metropolitana de Bogotá como del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte y de la Concesión de Grúas y Patios (Contrato de Concesión No. 2018-114) son limitados. Por lo tanto, la ubicación, instalación y ejecución de las diversas actividades de control implementadas por la SDM están sujetas a las diversas solicitudes realizadas por la comunidad e identificación de diversos patrones de conducta que incentivan el desacato a las normas de tránsito por parte de la ciudadanía.

Por lo tanto, con el cumplimiento de la medida de Pico y Placa, la Autoridad de Tránsito en Vía enfrenta desafíos relacionados con su aplicación efectiva, dada por los factores dinámicos presentados en la ciudad, haciendo que destinar personal para cada tarea reduzca la capacidad





operativa y posibilidades de atención oportuna de incidentes o puntos de gestión en vía para mejorar las condiciones de circulación, sumado a los criterios que se deben evaluar diariamente para la implementación de cada puesto de control en las ubicaciones más adecuadas, entendiendo que ésta es susceptible de ser evadida dado que la información sobre su ubicación se difunde rápidamente por las diferentes aplicaciones de gestión de tráfico, originando que los ciudadanos infractores puedan realizar la evasión de estos, lo que significa que los desafíos están asociados no solamente con el cumplimiento de la medida de pico y placa de forma exclusiva, sino en general al cumplimiento de las normas de tránsito y transporte mediante la regulación, prevención y control del tránsito y el transporte tanto en vía como con el uso de medios técnicos y tecnológicos.

6. Señalar los resultados de los estudios técnicos más recientes en cuanto a la efectividad de la medida de pico y placa y la ruta para acceder a los mismos.

Frente al horario aplicable de la medida de restricción a la circulación de vehículos particulares, conocida como 'Pico y Placa', en el año 2021 se realizó un análisis a través del estudio técnico STPRI-ET-003-2021 denominado "*Documento técnico de análisis para el ajuste de la medida del Pico y Placa ante el incremento de la congestión y los planes de obra en la ciudad.*"³

En dicho estudio se revisaron las condiciones de movilidad en la ciudad después de las restricciones implementadas por la pandemia del coronavirus Covid-19, así como al plan de obras en la ciudad con los Planes de Manejo de Tránsito (PMT) propuestos para mitigar su impacto. A raíz de lo anterior, se encontró la necesidad de implementar estrategias de gestión de la demanda de transporte dado el mayor impacto de las externalidades negativas ocasionadas por el uso de los vehículos particulares, en donde se destacan la mayor congestión, reducción de velocidades de circulación y el incremento de los tiempos de viaje en los desplazamientos en la ciudad.

En este sentido, el estudio mencionado consolidó toda la información de soporte para establecer la modificación a la medida de restricción a la circulación de vehículos automotores de servicio particular en Bogotá, concluyendo que la mejor alternativa para reducir los tiempos de recorrido de los habitantes de Bogotá es aquella que implemente la medida de restricción vehicular para vehículos particulares de lunes a viernes entre las 06:00 y 21:00 horas, incluyendo una restricción en el ingreso a la ciudad los días de retorno de los puentes festivos.

³ Disponible para consulta en: <https://simur.gov.co/sites/www.simur.gov.co/files/2022-04-28/biblioteca/20220428-850-743.pdf>

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"





Por otra parte, en 2022 se analizó la distribución de dígitos restringidos por la medida, teniendo en cuenta que el Decreto Distrital 271 de 2012 *“Por medio del cual se dictan disposiciones para el mejor ordenamiento del tránsito de personas y vehículos por las vías públicas en el Distrito Capital, y se deroga el Decreto 025 de 2012”*; estableció que la distribución de dígitos del último número de la placa única nacional sujetos a la restricción a la circulación de vehículos particulares, aplicaría restringiéndose en los días hábiles pares a los vehículos con placa terminada en dígito par, incluido el número cero (0), y en los días impares hábiles de la semana a los vehículos con placa terminada en dígito impar.

Lo anterior fue sustentado en el estudio técnico de soporte STPRI-ET-005-2022⁴ denominado *“Estudio técnico de evaluación e implementación de ajustes en medidas de movilidad para vehículos particulares en la ciudad de Bogotá”*, mediante el cual se recomendó el ajuste de la distribución de dígitos restringidos por la medida dado que se evidenció que el anterior esquema resultaba ser más favorable para unos dígitos sobre otros, por los casos en que un mes termina en día impar hábil e inicia el siguiente en día impar hábil y, entendiendo que cada uno de los 10 dígitos tiene una participación del 10% según información del Registro Distrital de Automóviles - RDA, en términos de la circulación de vehículos se continuaría restringiendo en el 50%, y se estableció la posibilidad de implementar rotaciones aleatorias en el futuro, que no busquen favorecer a unos dígitos sobre otros.

Cabe mencionar que la SDM realiza constante seguimiento a las condiciones de movilidad y como se menciona en la pregunta No. 1, se han tenido resultados favorables, los cuales se presentan a continuación:

- Al 31 de diciembre de 2023 se reporta un aumento del 6,0% en la velocidad promedio en los catorce corredores principales, con un incremento del 5,0% en el pico de la mañana, respecto al mismo periodo en el año 2022.
- En términos de demanda del SITP, se presenta un incremento del 10,2% en las validaciones realizadas por usuarios del sistema (+13,6% en componente troncal y +7,2% en componente zonal).
- Adicionalmente, se ha tenido una reducción aproximada del 7,8% en los volúmenes vehiculares reportados por sensores snaps, lo cual ha implicado una reducción en

⁴ Disponible para consulta en: <https://www.simur.gov.co/sites/www.simur.gov.co/files/2023-01-05/biblioteca/20230105-1916-221229dtsrotacionpyp.pdf>

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
“Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio”

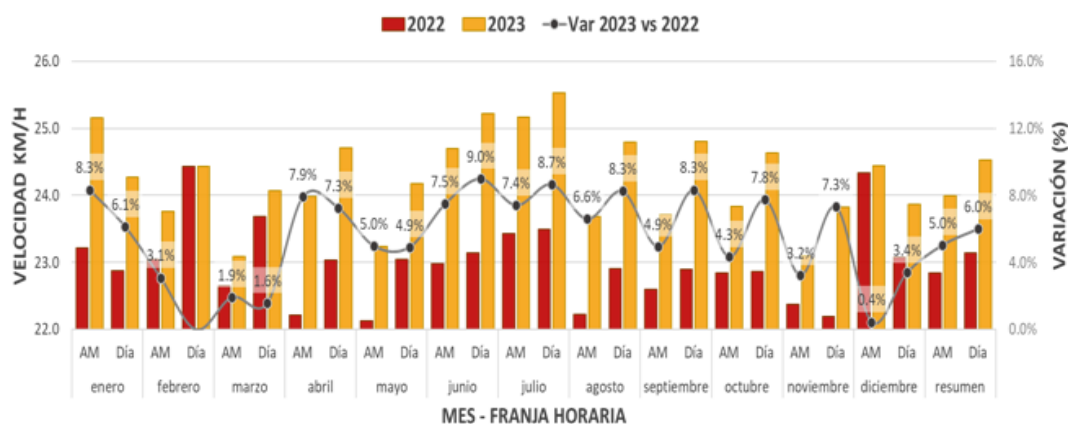
emisiones de 763,3 ton de CO, 1,94 ton de PM2.5 y 2,59 ton de PM10, entre otros polutantes asociados a fuentes móviles.

- Se resalta que estos indicadores han mejorado a pesar de que se registra un aumento promedio del 74% en la longitud de malla vial en obras de infraestructura y de servicios de alta complejidad.

7. ¿Cómo afecta el pico y placa en Bogotá a la movilidad de los ciudadanos y la logística empresarial que dependen del uso diario de sus vehículos?

Como se mencionó anteriormente, la Secretaría Distrital de Movilidad hace seguimiento constante al comportamiento de la medida de Pico y Placa. En términos de circulación, la Entidad registra indicadores como la velocidad promedio de circulación en el tráfico mixto; en el siguiente gráfico se puede observar cómo en comparación con el año 2022, antes de la modificación de la distribución de los grupos de placas restringidas, la velocidad durante el año 2023 tendió a aumentar registrando valores promedio diarios durante días hábiles de 24,5 km/h y durante el 2022 de 23,1 km/h generando una variación positiva de alrededor del 6%. A lo largo del año, mes a mes se observa que las variaciones fueron positivas, teniendo sus puntos más altos en los meses de junio y julio y los más bajos en febrero y diciembre:

Gráfico 2. Velocidades promedio en km/h del año 2022 y 2023 por franja horaria y variación del 2023 respecto al 2022



Fuente: Datos de velocidades de Waze procesados por la SDM, que circulan en tráfico mixto.

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
 "Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"



El abastecimiento de mercancías y la logística en general de la ciudad no presenta afectaciones debidas al pico y placa de vehículos de servicio particular, dado que en estas actividades se emplean vehículos de carga, los cuales cuentan con un modelo independiente de gestión de la circulación y de cargue y descargue de mercancías, basado principalmente en aspectos de sostenibilidad ambiental, eficiencia logística, seguridad vial e impactos en la movilidad.

Actualmente, se encuentra vigente el Decreto Distrital 840 de 2019 *"Por medio del cual se establecen las condiciones y restricciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el Distrito capital, y se dictan otras disposiciones."*, el cual fue modificado por el Decreto Distrital 077 de 2020 *"Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 840 de 2019 y se dictan otras disposiciones"*. Estos decretos se pueden consultar en el siguiente link <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=88592>

Las restricciones establecidas en el Decreto Distrital 840 de 2019, modificado por el Decreto Distrital 077 de 2020, equilibran las actividades logísticas con el componente ambiental y de seguridad vial al restringir vehículos de año modelo superior a 20 años en los horarios de mayor demanda vehicular en la ciudad con el objeto de facilitar el desplazamiento de pasajeros en los horarios donde las personas en mayor medida requieren movilizarse.

Así mismo, la SDM viene trabajando con el sector privado en la construcción de alternativas que mejoren la distribución urbana de mercancías y disminuya la circulación de vehículos de carga en las horas de máxima demanda de la ciudad. En consecuencia, en el 2014, se implementó el primer piloto de cargue y descargue nocturno en la ciudad. En 2016, con la creación de la Red de logística Urbana (RLU) mediante el Programa Encárgate de Bogotá, se han generado diferentes espacios de construcción de alternativas en beneficio de la logística en Bogotá, en el año 2019, se emitió la cartilla denominada *"Guía de buenas prácticas de cargue y descargue en horarios no convencionales en Bogotá"* construida en articulación con el sector privado y los gremios.

En 2021, se lanzó el proyecto piloto de cargue y descargue en horarios no convencionales con participación voluntaria del sector privado. En el caso del transporte de carga, y más concretamente la distribución nocturna de mercancías, se ha venido impulsando mediante planes piloto con participación voluntaria de las empresas. Con esta regulación se busca, de manera gradual, generar la transición para que todos los actores de la cadena logística adapten sus actividades de tal manera que se aproveche la infraestructura vial disponible en los periodos de baja demanda para lograr aumentar la eficiencia económica y ambiental que requieren el sector y la ciudad.





8. ¿Qué cambios o mejoras se tienen planteados para hacer que el sistema de pico y placa en Bogotá sea más eficiente y equitativo para todos los ciudadanos?

La medida de restricción a la circulación de vehículos particulares, conocida como 'Pico y Placa' actualmente está reglamentada mediante el Decreto Distrital 003 de 2023⁵ *"Por medio del cual se dictan disposiciones para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos automotores de servicio particular dentro del perímetro urbano de Bogotá y se dictan otras disposiciones"*.

Frente a lo anterior, se debe mencionar que la Secretaría Distrital de Movilidad realiza un seguimiento permanente a las condiciones de movilidad en la ciudad y las políticas adoptadas para mejorarlas, dentro de las que se encuentra la restricción a la circulación conocida como 'Pico y Placa'.

En este sentido, la metodología establecida para el 'Pico y Placa' es la determinada por el Decreto Distrital 003 de 2023, sin embargo, en la medida que los indicadores de seguimiento y los estudios técnicos y jurídicos que desarrolle la SDM lo demuestren, podrá ser ajustado el esquema de restricción.

9. ¿Qué otras alternativas o complementos al pico y placa en Bogotá podrían contribuir a mejorar la movilidad y reducir la contaminación

Desde la Secretaría Distrital de Movilidad contamos con una visión complementaria a los esquemas de gestión de la demanda, por un lado, a través de la expedición del Decreto Distrital 497 de 2023, la ciudad cuenta con el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS)⁶, el cual es un instrumento de planeación estratégica, vinculado al Plan de Ordenamiento Territorial que desarrolla y orienta la política de movilidad descarbonizada y sostenible definiendo objetivos y metas para su implementación. El Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) de Bogotá contiene las estrategias, programas y proyectos que permitirán ofrecer un sistema de movilidad accesible, eficiente, cuidador de la vida y del ambiente, con el fin de mejorar la calidad de vida de las habitantes de Bogotá D.C.

El PMSS cuenta con 4 objetivos de movilidad sostenible y segura los cuales se concretarán a través de 14 estrategias; las cuales se materializan mediante la implementación de 29 programas y 103 proyectos asociados a dichos programas, los cuales conforman el componente de ejecución del PMSS.

⁵ Disponible en: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=132580>

⁶ https://www.movilidadbogota.gov.co/web/plan_de_movilidad_sostenible_y_segura

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"



1. Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo regional a lo local, basado en una red de metro con 5 líneas, alimentado por 2 regiotram, 22 corredores verdes de alta y media capacidad, 7 cables aéreos, 499 km de cicloinfraestructura nuevos y, a su vez, en lo local con el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP
2. Implementar una red de espacio público para la movilidad que tenga como eje principal al peatón, aplicando la estrategia de calles completas.
3. Fortalecer la red de transporte de carga y logística terrestre, férrea y aérea de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca a través del desarrollo de la gobernanza regional en articulación con la Agencia Regional de Movilidad.
4. Contribuir a la construcción de un territorio inteligente, seguro y cuidador para mejorar la experiencia de viaje, los servicios para la ciudadanía y la competitividad en la Ciudad Región.

En el marco de dichos objetivos se definen diferentes estrategias que buscan la mejora de la movilidad para la ciudadanía en general, así como la reducción de las emisiones de CO2 en la ciudad.

Como parte del primer objetivo se formulan las siguientes estrategias, que buscan que desde la oferta de transporte en público de la ciudad se mejore la movilidad y se reduzcan las emisiones desde el transporte público:

- *Mejorar la experiencia de viaje en el transporte público mediante herramientas de planeación del viaje enfocadas en las y los usuarios.* Busca transformar la experiencia de viaje de las personas que usan el transporte público en Bogotá D.C., a través de la accesibilidad universal del SITP, mecanismos que favorezcan la comprensión del sistema por parte de todas y todos los usuarios, así como la planificación del viaje, información oportuna y de calidad para la toma de decisiones y posicionamiento del transporte público individual como un servicio confiable, eficiente y seguro y libre de violencias.
- *Descarbonizar el Transporte Público de Pasajeros en Bogotá D.C. mediante la consolidación de la red férrea, corredores verdes de alta y media capacidad, cables aéreos, cicloinfraestructura de escala distrital y la incorporación de calles completas*". Busca consolidar el SITP como eje estructurador del sistema de movilidad, mediante la operación de medios descarbonizados, seguros y eficientes a través del fortalecimiento del SITP.





Asociados al segundo objetivo del PMSS se encuentran las estrategias que desde la promoción de la movilidad activa (caminata, bicicleta y micromovilidad), y al transporte desde lo local con un enfoque de proximidad aportan a la mejora en la movilidad de la ciudad.

- *Fortalecer el transporte público como sistema posibilitador de la proximidad urbana y como sistema accesible en la escala local del Distrito.* Busca posibilitar el acceso cercano al trabajo, educación, salud, servicios del cuidado, servicios sociales y disfrute de la ciudad mediante la prestación de un servicio público de transporte eficiente.
- *Consolidar la movilidad activa como eje estructurante y fomentador de la proximidad urbana.* Busca fomentar la movilidad activa, a través del fomento de la caminata en Bogotá D.C., la reorganización del espacio público a través de la implementación de Barrios Vitales, la mejora de la semaforización y señalización en intersecciones y la implementación de intervenciones en las vías que incorporen criterios de accesibilidad universal y disminuyan los riesgos a los que están expuestos ciclistas y peatones

Como parte del tercer objetivo se encuentran las estrategias asociadas a la mejora del transporte de carga, buscando reducir las externalidades asociadas al mismo para la movilidad en Bogotá.

- *Fortalecer el transporte y la logística de carga para el abastecimiento y competitividad de Bogotá y la región.* Busca contribuir a la eficiente distribución de bienes en Bogotá - Región reducir las externalidades negativas del transporte de carga y aportar al crecimiento económico de Bogotá D.C. y la Región.

Como parte del objetivo 4 se encuentran las estrategias asociadas a la generación de mecanismos de gestión de la demanda y a la mejor en las capacidades de gestión y control del tránsito en la ciudad:

- *Desarrollar y consolidar un Sistema Inteligente de Transporte -SIT-, como ecosistema de innovación para la planeación, gestión y regulación de la movilidad.* Busca que Bogotá D.C. cuente con información actualizada sobre el sistema de movilidad, para lo cual se gestionará información y datos para la toma acertada de decisiones en la planeación y facilitar la toma de decisiones de viaje de la ciudadanía, la asistencia en vía, atención oportuna de siniestros viales, gestión de velocidades seguras, reporte de ejecución de obras viales y la gestión de activos de infraestructura vial.



- *Definir e implementar mecanismos de gestión de la demanda para avanzar en la racionalización del uso de vehículos automotores particulares en Bogotá D.C.* Tiene como propósito mejorar las condiciones de movilidad de todas y todos los actores viales a través de una mayor fluidez del tránsito y una reducción de las externalidades negativas de la movilidad mediante el uso eficiente y racional de automóviles y motocicletas.

Por otra parte, con la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones - PCBE, adoptada mediante el CONPES Distrital 30 del 2023⁷, se establece la hoja de ruta de la ciudad, con alcance metropolitano, con una visión a 2040 en la cual los diferentes segmentos de vehículos motorizados usen tecnologías de bajas o cero emisiones enfocado principalmente a los nuevos registros y restricciones a la circulación de vehículos más contaminantes. Con esto se espera que la participación del sector transporte en la generación de contaminación atmosférica, principalmente reflejado en el parque automotor que circula en la ciudad, se reduzca significativamente.

Dentro de la PCBE se establecen una serie de resultados y productos que tienen por objetivo fomentar el ascenso tecnológico de todo el parque automotor de la ciudad y generar las condiciones para que estos vehículos puedan operar eficientemente. Dentro de estos se destacan los siguientes productos asociados a la circulación de los vehículos motorizados particulares, principalmente los automóviles, camperos, camionetas y motocicletas:

- Esquemas de gestión de demanda para vehículos particulares

El producto consiste en la evolución de los esquemas de gestión de la demanda para el uso de los vehículos particulares en la ciudad por medio de la internalización, o el reconocimiento, de las externalidades negativas, o impactos, generadas por el uso del vehículo particular; tales como la congestión, contaminación atmosférica, auditiva y siniestralidad, por mencionar algunas. El Pico y Placa Solidario (PYPS) es un primer paso de este enfoque y visión de la migración de los esquemas de gestión de la demanda por medio de la compensación a los impactos generados por el uso de vehículos motorizados reflejados en un cobro para tener la excepción a la medida de restricción a la circulación. Se proyecta la siguiente evolución:

- 2023: Pico y Placa + Pico y Placa Solidario
- 2025: Pico y Placa Solidario con cobro diferencial por acceso a zonas

⁷ <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=143688>





- 2027: Inclusión de la distancia recorrida en el esquema de gestión de demanda de forma voluntaria
 - 2031: Ampliación del esquema de gestión de demanda de forma obligatoria en algunas partes de la ciudad.
 - 2035: Adopción del esquema de gestión de demanda de forma obligatoria en toda la ciudad.
- Zonas de restricción a la circulación de vehículos particulares

Por medio de las zonas de restricción a la circulación de vehículos particulares como medida de gestión de demanda se busca establecer el reconocimiento de los impactos generados, principalmente el impacto ambiental a través de la clasificación de etiquetado ambiental vehicular, por los vehículos particulares a nivel espacial de forma diferenciada. Se pretende generar condiciones para restringir parcial o completamente la circulación de los vehículos que por sus niveles de emisión se encuentren generando impactos significativos a la salud y bienestar de la ciudadanía en zonas identificadas por su alto nivel de vulnerabilidad.

- Registro exclusivo para vehículos de cero emisiones

Como medida de promoción de la circulación e inscripción de vehículos de cero emisiones, estas medidas pretenden establecer un registro exclusivo en la ciudad para vehículos de cero emisiones. Los vehículos ya registrados, antes de la fecha que se defina en el acto administrativo que adopte la medida, no se verán afectados a nivel del Registro Automotor Distrital. Con esta medida disruptiva se pretende que se generen compromisos entre las diferentes partes de la cadena de valor, adquisición y consumo de vehículos motorizados en la ciudad, estableciendo un ecosistema en torno a una movilidad no contaminante.

- Plazas de parqueo preferenciales para vehículos de cero emisiones

Esta medida pretende superar las condiciones establecidas en la Ley 1964 de 2019, en la cual ya se establece un porcentaje de 2% en estacionamientos públicos preferenciales para vehículos eléctricos. Complementando a las otras medidas de la PCBE, desde el Distrito se busca generar facilidades para los usuarios de los vehículos de cero emisiones, en retroalimentación a su compromiso con la movilidad y el ambiente de la ciudad, de este modo se busca aumentar el porcentaje de parqueaderos preferenciales para vehículos de cero emisiones en la ciudad.



- Operativos de inspección a parqueaderos para vehículos de cero emisiones

Como complemento de lo anterior, bajo el liderazgo de la Secretaría Distrital de Gobierno se plantea la supervisión y vigilancia de la medida de porcentaje de plazas de parqueo preferenciales para vehículos de cero emisiones, que se encuentre vigente.

Sumado a lo anterior, mediante esta política se busca promover el ascenso tecnológico de las diferentes flotas que circulan en la ciudad, incluida la flota de transporte público. Esta política establece que a partir del 2023, el 100 % de buses del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) que se registren serán de cero emisiones y fija la meta que a 2040, solamente podrán circular en la ciudad buses exclusivamente de cero emisiones.

Con lo descrito anteriormente es claro la ciudad cuenta con instrumentos de política, estrategias y proyectos orientados a la reducción de la contaminación y la mejora de la movilidad a través del fortalecimiento del transporte público en la ciudad, la promoción de la movilidad activa; la mejora en las capacidades de gestión y control de la movilidad; la optimización del transporte y la logística de carga en la ciudad; así como la generación de instrumentos de gestión de la demanda del transporte particular de la ciudad.

10. ¿Qué sanciones pueden enfrentar los conductores que incumplen las restricciones del pico y placa en Bogotá? ¿Cuántas sanciones se han interpuesto a la fecha y en los últimos 4 años?

En materia de tránsito la norma que contempla lo pertinente es la Ley 769 del 6 de agosto de 2002 “*Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*”, que en el Título IV – SANCIONES Y PROCEDIMIENTOS – Capítulo II – Sanciones por incumplimiento de las normas de tránsito, establece:

Artículo 131. Multas. Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así: C.14 Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.

Por lo tanto, el incumplimiento de la restricción por Pico y placa dará lugar a la imposición de una multa por la comisión de la infracción C.14, tal como lo establece la norma.





Así, la Secretaría Distrital de Movilidad desde la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte y en coordinación con la Policía Metropolitana de Tránsito y el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte, han venido trabajando permanentemente en el cumplimiento de la norma mediante la realización de operativos de control de tránsito a nivel Bogotá. A continuación, se presenta por año la cantidad de órdenes de comparendos impuestos entre los años 2020 - 2023, para la comisión de la infracción C.14 "Transitar por los siguientes sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente"

Tabla 2. Aplicación de la norma - Pico y Placa

Año	Comparendos
2020	3.934
2021	9.473
2022	24.974
2023	20.569
Total	58.950

Fuente: Información SIMUR-QLIK (Dispositivos de apoyo en vía) periodo del 01 de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2023

11. La Administración Distrital qué postura tiene frente a las propuestas que han sonado por parte de la ciudadanía y el Concejo de Bogotá de generar algún tipo de descuento al impuesto vehicular para aliviar el bolsillo de los ciudadanos, quienes solo pueden utilizar su vehículo la mitad del año por la restricción.

Con respecto a las propuestas sobre la reducción de impuestos vehiculares, ligada a la medida de restricción de la circulación vehicular, se presentan las siguientes precisiones:

De acuerdo con la Secretaría Distrital de Hacienda⁸, el impuesto de Vehículos Automotores es de carácter directo y recae sobre la propiedad o posesión de los vehículos gravados que se encuentren matriculados en Bogotá, Distrito Capital. Este impuesto lo pagan una vez al año los

⁸ Disponible para consulta en: <https://bogota.gov.co/servicios/guia-de-tramites-y-servicios/impuesto-sobre-vehiculos-automotores>





SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202410001627531

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

propietarios y poseedores de vehículos. Anualmente el Ministerio de Hacienda reajusta los valores absolutos del Impuesto sobre Vehículos Automotores de que trata el artículo 145 de la Ley 488 de 1998 y establece los rangos de avalúos a los cuales se aplicará la tarifa correspondiente. Para la vigencia 2024, están definidos según el, siendo las vigentes para este año las estipuladas en el Decreto 2228 de 2023.

En este sentido, se destaca que los cobros obligatorios descritos no se definen por la magnitud del uso del vehículo automotor, sino que rigen la propiedad y/o la posesión de este.

Cordialmente,

Claudia Andrea Diaz Acosta
Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 01-03-2024 03:27 PM

Aprobó: Alimar Benitez Molina-Dirección de Inteligencia para la Movilidad
Aprobó: Ana Milena Gomez Guzmán-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Jack David Hurtado Casquete-Subdirección de Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad
Aprobó: Nathaly Patiño Gonzalez-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Ruth Dary Borrero Gómez-Subdirección de Transporte Público
Aprobó: Sonia Aleyzandra Gaona Uscategui-Subdirección de Transporte Privado
Aprobó: Valentina Acuña Garcia-Dirección de Planeación de la Movilidad

Revisó Ana María Perozo -Asesora del Despacho
Gina Salazar- Asesora del Despacho 26-02-2024
Javier Hernández - -Hernández López y Asociados - Contratista 23-02-2024

Proyectó: Juan Camilo Posada - Subdirección de Transporte Privado 22-02-2024
Rodrigo Peralta - Subdirección de Transporte Privado 22-02-2024
Ramiro Cárdenas - Subdirección de Transporte Privado 22-02-2024
Andrés A. Rincón Guerrero - DIM 22-02-2024
Natalie Mateus - Subdirección de Transporte Público 22-02-2024
Alejandro Salamanca - DIM 22-02-2024

Compiló Paula Vargas -Despacho

19

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020
"Apreciado ciudadano: Lo invitamos a calificar la calidad de la respuesta a su requerimiento, en el link
<https://forms.gle/sVLz4x24iJU3JfvF9> esto nos ayudará a prestar un mejor servicio"

PA01-PR15-MD01 V3.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.