



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202410008975951

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., agosto 09 de 2024

Señor(a)

DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA

Concejo De Bogota

Calle 36 28 A 41

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

Bogota - D.C.

CONCEJO DE BOGOTÁ 09-08-2024 10:10:50

2024ER17931 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ ACOSTA

DESTINO: COMISION 1ª PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENT

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICIÓN 985 DE 2024

OBS: 202410008975951

REF: Respuesta Proposición 985 de 2024

Respetado Doctor Giraldo

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 son los lineamientos estratégicos establecidos por la Secretaría de Movilidad para orientar el servicio de Transporte Público Urbano en Bogotá y su área de influencia? Se solicita un documento que detalle los objetivos estratégicos, las políticas de orientación y los planes de acción específicos. Se deben anexar estudios de mercado y análisis de las necesidades de movilidad de los ciudadanos.

Los lineamientos estratégicos que orientan el servicio de Transporte Público Urbano en Bogotá, están determinados por lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C. (Decreto Distrital 555 de 2021), el Plan de Movilidad Segura y Sostenible (Decreto Distrital 497 de 2023) y el Plan Distrital de Desarrollo (Acuerdo Distrital 927 de 2024).

Respecto al **Plan de Ordenamiento Territorial (POT)**, en su artículo 3 establece las Políticas de largo plazo del ordenamiento territorial del Distrito Capital, dentro de las cuales se encuentra la **Política de Movilidad Sostenible y Descarbonizada**. Esta política se orienta a privilegiar los desplazamientos en modos de transporte activos, de cero y bajas emisiones. El eje estructurador de la movilidad es el peatón y el desarrollo de un sistema de corredores verdes de alta y media capacidad, mediante los cuales se busca cambiar el modelo la movilidad urbana; descarbonizar el sistema de transporte público; conectar la ciudad con la región; soportar una ciudad de proximidad, cuidadora e incluyente; mejorar las condiciones de accesibilidad de las zonas de origen informal; e incorporar el desarrollo orientado al transporte y la revitalización alrededor de las infraestructuras de movilidad. En el marco de esta Política se define la construcción de cinco líneas de metro, dos Regiotram

1

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

PA01-PR15-MD01 V4.0

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.



y siete cables aéreos, que junto con la consolidación de corredores verdes y una red de infraestructura peatonal y de cicloinfraestructura buscan establecer una movilidad sostenible y segura en el marco de la descarbonización de los viajes en el Distrito Capital.

Así mismo, el POT define el Sistema de Movilidad como el conjunto de bienes, infraestructuras, redes y mecanismos tecnológicos que dan soporte territorial a la libre circulación de los habitantes, la prestación efectiva de los servicios de transporte público, y al desplazamiento de mercancías. Este sistema se debe desarrollar y consolidar a partir de criterios de sostenibilidad, calidad, eficiencia y seguridad vial y humana, equidad, inclusión y accesibilidad universal en el Distrito Capital, y dar prioridad de circulación a los modos de transporte limpios y sostenibles.

El sistema de movilidad se organiza a partir de los siguientes componentes: espacio público para la movilidad, red del transporte público de pasajeros urbano, rural y regional, red de transporte aéreo y la red de transporte de carga y para la actividad logística. Los documentos de detalle del POT pueden ser consultados en el siguiente enlace: <https://www.sdp.gov.co/micrositios/pot/decreto-pot-bogota-2021>

Por otro lado, el **Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS**, establece en su artículo 4, que "... la movilidad activa y el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP - constituyen el eje estructurador del sistema de movilidad de Bogotá D.C".

En este sentido, en su Objetivo 1 plantea la importancia de consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público, y en específico, en lo local con el Sistema Integrado de Transporte Público SITP. Este objetivo tiene como estrategia la articulación del SITP con las necesidades y los servicios de transporte público de pasajeros de la región y del país, en concordancia con lo establecido en el Artículo 2 del Decreto 309 de 2009 "*Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C.*", que concibe al SITP como eje estructurante del sistema de movilidad en Bogotá, siendo prioritario para la ciudad su desarrollo y expansión.

Los documentos de detalle del PMSS, pueden ser consultados en el siguiente enlace:

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

Igualmente, el **Plan Distrital de Desarrollo "Bogotá camina segura" (2024-2027)** concibe consolidar en Bogotá una movilidad sostenible y multimodal a través del Objetivo Estratégico 4: Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática, contemplando como propósito del Programa 26, que la movilidad se consolide como "*catalizador de*

2

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





sostenibilidad ambiental, un motor de bienestar social y un lugar de encuentro de todos los ciudadanos en búsqueda de garantizar que la ciudadanía pueda moverse de una manera rápida y segura, y contribuyendo a mejorar la calidad del aire y a reducir las emisiones de GEI; para lo cual se gestionarán nuevos proyectos de infraestructura sostenible en la ciudad región, y proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible asociados a la red de transporte público masivo". De esta manera se contemplan más de cuarenta proyectos nuevos y en ejecución que buscan mejorar las condiciones de movilidad en Bogotá.

Asimismo, a través del Programa 23, se ha planteado fortalecer la planeación territorial que contemple las complejidades y dinámicas urbanas, rurales y regionales, buscando consolidar en Bogotá un territorio adaptado, equilibrado y sostenible. Con la aplicación de dos ejes: la gestión integral del sistema distrital y regional de transporte público de pasajeros, y la planeación, integración y gestión de la infraestructura de transporte y accesibilidad.

Los documentos de detalle del PDD, pueden ser consultados en el siguiente enlace:

<https://www.sdp.gov.co/gestion-a-la-inversion/programacion-y-seguimiento-a-la-inversion/planes-de-desarrollo-local/bogota-camina-segura>

Para la definición de la Política Pública señalada no se realizan estudios de mercado, pero en cada uno de los procesos de estructuración e implementación de la política se surten procesos participativos, donde se analizan las necesidades de movilidad de los ciudadanos. Esto se puede ver plasmado para el caso del PMSS en el Documento Técnico de Soporte¹, capítulo 10. PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN EL PROCESO DE FORMULACIÓN DEL PMSS.

2. ¿Cómo se determina el establecimiento de rutas y frecuencias del servicio de Transporte Público Urbano en Bogotá y su área de influencia? Se requiere un informe que explique la metodología utilizada para el diseño de rutas y la programación de frecuencias, incluyendo los criterios técnicos y los estudios de demanda. Se deben anexar mapas de rutas y análisis de capacidad.

3. ¿Qué planes existen para la expansión del servicio de Transporte Público Urbano a nuevas áreas dentro del Distrito y su área de influencia? Se solicita un plan detallado de expansión que incluya las áreas específicas a cubrir, los plazos de

¹ https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/02-11-2023/2.1_documento_tecnico_de_soporte_del_pmss_de_bogota_d.cfirmas.pdf



implementación, las inversiones necesarias y los beneficios esperados. Se deben anexar estudios de viabilidad y evaluaciones de impacto

En respuesta a los numeral 2 y 3 adjuntamos la respuesta emitida por la entidad competente que hace parte del sector Movilidad de Distrito y no están citados en la proposición. Estos los puede consultar en los anexos de esta respuesta.

4. ¿Qué acciones se están tomando para mejorar la intermodalidad y la conectividad entre diferentes modalidades de Transporte Público Urbano en Bogotá y su área de influencia? Se requiere un informe que describa los proyectos y políticas específicas implementadas para mejorar la intermodalidad y la conectividad, incluyendo la integración tarifaria y de infraestructura. Se deben anexar datos estadísticos y estudios de caso que evidencien los avances logrados.

El Decreto Distrital 497 de 2023 adoptó el Plan de Movilidad Sostenible y Segura para Bogotá D.C., en cumplimiento de las disposiciones establecidas en la Ley 1083 de 2006, la Resolución 20203040015885 de 2020 del Ministerio de Transporte y el Decreto Distrital 555 de 2021. De acuerdo con lo establecido en esta reglamentación nacional los Planes de Movilidad Sostenible y Segura son instrumentos de planeación estratégica que definen, entre otras cosas, las políticas, programas y proyectos de movilidad que se deben priorizar en el corto, mediano y largo plazo.

En este sentido, el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) de Bogotá es un instrumento de planeación estratégica de segundo nivel que permite concretar el Modelo de Ocupación Territorial establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad adoptado mediante el Decreto Distrital 555 de 2021. Mediante el PMSS se adopta, implementa, y se hace seguimiento y evaluación a las políticas de movilidad orientadas a la consolidación de una movilidad sostenible y descarbonizada.

El PMSS de Bogotá establece cuatro objetivos, seis resultados de ciudad y 14 estrategias como parte de su componente estratégico. La visión de un sistema de movilidad sostenible y seguro se concretará mediante el componente de ejecución que se soporta en los 29 programas y 103 proyectos establecidos en el corto, mediano y largo plazo que permitan la consolidación de un sistema de movilidad limpio, sostenible, accesible y seguro para Bogotá D.C.

En particular, el objetivo 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*

4

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





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 - SITP² contiene las estrategias, programas y proyectos asociados con la intermodalidad en el sistema de movilidad de la ciudad.

A continuación, se incluyen las estrategias, programas y proyectos incluidos en el PMSS relacionados con el tema de consulta:

Tabla 1. Estrategias, Programas y Proyectos asociados con la Intermodalidad en el Sistema de Movilidad

Estrategia	Escala territorial	Programa	Proyecto
Articular el sistema de transporte público de pasajeros de Bogotá con las necesidades y los servicios de transporte público de pasajeros de la Región y del país.	Regional	Articulación del sistema público de pasajeros de Bogotá y los municipios del hecho metropolitano de movilidad de la Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca (RMBC) ²	Estructuración y financiación para la construcción y operación del sistema de Complejos de Integración Modal -CIM
			Articulación física, operacional y tarifaria de los RegioTram con el sistema de transporte público de Bogotá
			Optimización de las rutas de transporte intermunicipal de pasajeros y organización de su llegada a los CIM - Terminales.

² Se refiere al Hecho metropolitano mencionado en el artículo 3 del ACUERDO REGIONAL 006 de 2022, que aún no se encuentra declarado por el Consejo Regional como lo determina la LEY ORGÁNICA 2199 de 2022.



Estrategia	Escala territorial	Programa	Proyecto
			Elaboración del Manual de intercambio modal de Bogotá y la RMBC
Mejorar la asequibilidad y sostenibilidad del sistema de transporte público de pasajeros	Distrital	Integración y política tarifaria del transporte público	Implementación del Sistema Interoperable de Recaudo - SIR- y nuevos medios de pago
			Reducción de la evasión y elusión del pago en el SITP.
			Identificación y estructuración de alternativas de ingresos no tarifarios para las etapas pre y operativas del SITP
			Implementación del esquema tarifario y ampliación de los medios de pago del transporte público individual
Descarbonizar el Transporte Público de Pasajeros en Bogotá mediante la consolidación de la red férrea, corredores verdes de alta y media capacidad, cables aéreos, cicloinfraestructura	Distrital	Consolidación de la Red de Metros y Corredores Verdes	Estructuración y financiación para la construcción y operación de la infraestructura y servicios de las cinco líneas del Metro de Bogotá D.C.
			Estructuración y financiación para la construcción y operación de la infraestructura y servicios de 17 corredores



Estrategia	Escala territorial	Programa	Proyecto
de escala distrital y la incorporación de calles completas.			verdes de alta capacidad y 4 de media capacidad
			Estructuración y financiación para la construcción y operación de la infraestructura y servicios de 7 cables aéreos
			Promoción del ascenso tecnológico para completar la renovación de la flota del SITP
			Implementación y consolidación de patio talleres
			Fortalecimiento de la red de carriles preferenciales de buses
			Desarrollo de proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible - PRUMS
			Integración del aeropuerto internacional El Dorado con la red de transporte y movilidad en el marco del Distrito Aeroportuario.

Fuente: DPM con base en el PMSS



5. ¿Cuáles son las medidas adoptadas para asegurar y mejorar la calidad del servicio de Transporte Público Urbano en Bogotá y su área de influencia? Se solicita un informe que describa las iniciativas para mejorar la calidad del servicio, incluyendo programas de capacitación para el personal, mantenimiento de vehículos y atención al usuario. Se deben anexar indicadores de desempeño y resultados de encuestas de satisfacción.

Con respecto a las medidas adoptadas para asegurar y mejorar la calidad del servicio de **transporte público masivo** de Bogotá, asociadas con el Sistema Integrado de Transporte Público SITP, es Transmilenio S.A., como ente gestor del sistema, quien puede ampliar la información y las acciones adelantadas en el marco de sus funciones.

En relación al **transporte público individual** de pasajeros en Bogotá, se adelanta un Plan de Trabajo que persigue los siguientes objetivos:

- Mejorar el servicio en presentación, respeto, cobertura, vehículos, equidad de género, etc.
- Optimizar la flota de vehículos inteligentes, eficientes y amigables con el ambiente.
- Formación y capacitación para conductores especialmente para su profesionalización, aunque también incluye a otros actores.
- Plataforma tecnológica eficiente, accesible y unificada.
- Condiciones laborales dignas para los conductores.
- Seguridad para todos los actores.
- Vigilancia, control y seguimiento de todo el sistema.
- Apoyo gubernamental para acabar con la competencia ilegal.
- Tarifas justas y que se cumplan.
- Cumplimiento y mejoramiento de la normatividad.
- Comunicación y trabajo en equipo entre el gobierno, la SDM y el gremio, además de la integración unificada de este último.
- Hacer parte de un sistema de transporte unificado en la ciudad.

Dicho Plan, está basado en seis (6) líneas estratégicas, las cuales se respaldan en cuatro (4) proyectos consagrados en el Plan de Movilidad Segura y Sostenible.

Imagen 1 Líneas estratégicas del transporte público individual



Fuente: SDM - Subdirección de Transporte Público

De estas líneas estratégicas se desprenden acciones e iniciativas específicas que se desarrollan permanentemente para dar alcance a los objetivos planteados, como las que se señalan a continuación:

- **Encuesta de percepción:** se desarrolla anualmente con el fin de medir el grado de satisfacción del usuario frente a componentes específicos como: la tecnología, el servicio, la tarifa, la comodidad, la seguridad, entre otros atributos.
- **Ajustes al Sistema de Información de Registro de Conductores - SIRC:** implementa desarrollos funcionales y tecnológicos que permiten brindar al usuario información en tiempo real del viaje y del conductor.
- **Tarifas:** anualmente se adelantan los estudios técnicos que permiten realizar el ajuste de la tarifa conforme a la canasta de costos y los parámetros operacionales que se capturan en campo.
- **Zonas amarillas:** se realizan los estudios técnicos que permiten identificar zonas potenciales para el acopio de taxis a partir de las necesidades de los usuarios. Actualmente se cuenta con la implementación de 45 zonas amarillas en la ciudad.
- **Renovación de flota de taxis:** de la mano con el Gobierno Nacional se trabaja en la estrategia que permita implementar la política de cero emisiones para la

9

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



reconversión del 100% de la flota de taxis a vehículos eléctricos a través de la construcción de un fondo de financiamiento.

- **Estrategia de promoción del taxi:** se desarrollan diferentes acciones comunicacionales que favorezcan el uso del taxi en la ciudad, a partir de sus condiciones de legalidad.
- **Plan de formación de conductores:** periódicamente se dictan capacitaciones y cursos de formación enfocados en mejorar la prestación del servicio por parte de conductores y conductoras.
- **Enfoque de género:** se imparten 5 semilleros al año dirigidos a los prestadores del servicio con la finalidad de capacitar frente a temas de género y atención de casos de violencia de género.
- **Seguridad vial y ciudadana:** a través del análisis de datos se realiza seguimiento permanente a la ocurrencia de siniestros y sus causas.
- **Construcción y seguimiento con el gremio:** a través de mesas de trabajo, se realiza una construcción conjunta con el gremio, involucrando tanto a empresas como conductores y propietarios, con el fin de manejar una agenda común que permita mejorar la prestación del servicio de taxi en la ciudad.

6. ¿Qué estrategias se están implementando para garantizar la accesibilidad y la equidad en el servicio de Transporte Público Urbano para todas las comunidades de Bogotá y su área de influencia? Se requiere un informe que detalle las políticas y proyectos destinados a mejorar la accesibilidad para personas con movilidad reducida y a asegurar una distribución equitativa del servicio. Se deben anexar estudios de accesibilidad y análisis de impacto social.

Con respecto a las estrategias que se están implementando para garantizar la accesibilidad y la equidad en el servicio de **transporte público masivo**, la Secretaría Distrital de Movilidad en el marco de la Política Distrital de Discapacidad expidió el Decreto Distrital 324 de 2014 *“Por el cual se adoptan medidas para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad en el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”*. Con base en esto, se implementó el Plan de Movilidad Accesible al SITP para garantizar la Movilidad de los usuarios con discapacidad al sistema, y consiste en trabajar en una serie de medidas que deben cumplir las entidades distritales, en materia de tránsito, transporte, infraestructura y espacio público, para garantizar la accesibilidad del Sistema Integrado de Transporte, compuesto por los siguientes aspectos:

- Medidas en materia de permeabilidad en el espacio público
- Medidas en materia de accesibilidad a infraestructura fija
- Servicio y gestión del transporte público

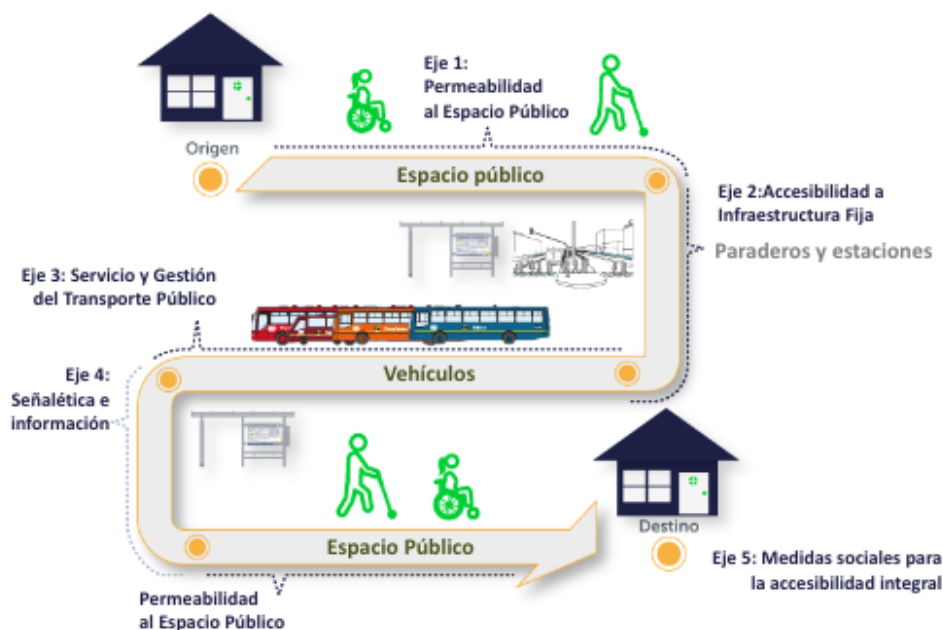
10

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



- Señalética e Información
- Medidas sociales y culturales para la accesibilidad integral

Figura 1. Estructura del Plan de Movilidad Accesible - PMA -



Fuente: SDM

Paraderos del Sistema Integrado de Transporte Público Zonal: En cuanto a infraestructura fija, se informa que con base en la Resolución 313780 de 2023, “*Por medio de la cual se adoptan lineamientos para adecuar o construir paraderos con condiciones de accesibilidad*”, se ha venido trabajando en la adecuación de paraderos en la ciudad. A la fecha el Sistema Integrado de Transporte Público-SITP cuenta con 7.531 paraderos.

Como parte de las estrategias, actualmente está en ejecución el contrato de concesión 186 de 2020, celebrado entre el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP) y la empresa Equipamientos Urbanos Nacionales de Colombia — EUCOL S.A.S.), mediante el cual se tiene prevista la intervención de 3.404 zonas duras de paraderos (incluyen paraderos tipo I Módulo, tipo II Tótem y tipo III Cenefa), con el fin de lograr progresivamente la transformación de los paraderos en la ciudad. Dicha oferta de paraderos, contará con la implementación de ayudas tecnológicas (pantallas informativas con descripción de rutas, conexión a internet) y de infraestructura que proponen mejoras

11

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

significativas para la usabilidad de los mismos, por parte de las personas con discapacidad (PcD) en su fase de ascenso, descenso y espera del Sistema de Transporte Público.

Desde la SDM se realiza el acompañamiento a TRANSMILENIO S.A. y al DADEP, en las visitas de campo realizadas con el fin de evaluar las condiciones físicas de los paraderos y priorizarlos para su intervención.

Portales y Estaciones del sistema troncal: Se indica que con respecto al troncal se tienen 149 zonas de parada (entre portales y estaciones) 100% accesibles en el componente troncal.

Tabla 2 Infraestructura de transporte componente troncal

INFRAESTRUCTURA TRONCAL	
9	portales
2	Estaciones intermedias
138	Estaciones
149	TOTAL

Fuente: TRANSMILENIO S.A.

Accesibilidad infraestructura troncal y cable: Los 9 portales troncales son 100% accesibles y representan el 6% de la infraestructura del Sistema de Transporte Masivo.

Las 138 estaciones troncales son 100% accesibles y representan el 92% del Sistema de Transporte Masivo.

TransMiCable de Ciudad Bolívar con 163 cabinas es 100% accesible y representa el 2% del Sistema de Transporte Masivo.

Teniendo en cuenta los tres componentes troncales y de cable que operan en el Sistema, el cumplimiento a la ley 1618 de 2013 sería del 100%.

Servicio y gestión en Transporte Público: De acuerdo con la información reportada por el ente gestor del SITP, TRANSMILENIO S.A., el sistema cuenta en la actualidad 161 rutas zonales atendidas con flota vehicular accesible, 108 rutas alimentadoras con flota accesible tipo padrón (80 pasajeros) y busetón (50 pasajeros), 106 rutas troncales y 1 línea de cable totalmente accesible.



Así mismo, se informa que, el componente zonal del SITP cuenta con 4.261 vehículos accesibles, de los cuales 3.506 funcionan con elevador y 755 con plataforma de entrada baja para permitir el acceso de las Personas con Movilidad Reducida a los buses.

El componente troncal es operado por 2.191 buses articulados, biarticulados y duales que son 100% accesibles. Adicionalmente, el sistema cuenta con 163 cabinas en el TransMiCable del portal Tunal que también cumplen esta condición.

El componente de alimentación opera con 948 buses, de los cuales 686 cuentan con elevador y 262 con entrada baja, lo que indica que el 100% de la flota de alimentación vinculada es accesible.

Con corte al 30 de junio de 2024, el SITP cuenta con un total de 7.563 vehículos accesibles, que corresponde a un avance de la flota vehicular accesible en el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) del 70,5%.

Paraderos de transporte intermunicipal: En cuanto a paraderos en el transporte intermunicipal, la SDM está llevando a cabo el diagnóstico de los paraderos intermunicipales que operan dentro de la ciudad de Bogotá, con el fin de identificar las necesidades de ajustes de los mismos, conforme a lo establecido en la Resolución 313780 de 2023 *“Por medio de la cual se adoptan lineamientos para adecuar o construir paraderos con condiciones de accesibilidad”*

Desde la SDM se realizan las visitas de campo con el fin de evaluar las condiciones físicas de los paraderos. Durante el 2024 y hasta el 31 de julio de 2024 se han revisado 62 paraderos, que corresponden a los autorizados para los recorridos circulares de los corredores de vía La Calera, Autopista Sur, Av. Carrera 68, Av. Bosa y Av. Agoberto Mejía.

En cuanto a los estudios realizados, se informa que en el marco de lo establecido en el Decreto Distrital 776 de 2019 parágrafo 3 del artículo 5, *“...se debe realizar la actualización de características de viajes de las Personas con Discapacidad, para lo cual la Secretaría Distrital de Movilidad deberá realizar el respectivo estudio al menos cada cinco (5) años...”*, la Secretaría Distrital de Movilidad contrató la consultoría 2023-2716 cuyo objeto fue ACTUALIZAR LA CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA Y LOS PATRONES DE VIAJES DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, PARA QUE DESDE EL SECTOR MOVILIDAD SE FORMULEN ACCIONES QUE FACILITEN LA ACCESIBILIDAD A TODAS LAS PERSONAS USUARIAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C., . En el siguiente enlace se comparten los resultados de dicha consultoría: <https://drive.google.com/drive/folders/1TlwHedewfSv3TMIAdzxHzMrf0nqEF3d4>





Finalmente, con respecto a las estrategias que se están implementando para garantizar la accesibilidad y la equidad en la prestación del servicio de **transporte público individual**, de acuerdo con las recomendaciones de la consultoría previamente mencionada, actualmente se desarrollan programas de capacitación a los conductores de taxis sobre cómo interactuar y asistir a las Personas con Discapacidad por medio de un trato adecuado y respetuoso. Complementariamente, se adelantan semilleros a lo largo del año para concientizar a los conductores y conductoras del transporte público individual acerca del enfoque de género y la prevención de la violencia sexual. Estas estrategias buscan proporcionar un servicio que facilite la accesibilidad de los diferentes actores en un marco de respeto y reconocimiento de la diversidad, ya que, de acuerdo con las características del mercado que atiende el transporte público individual, se ha identificado que el 60% de usuarios son mujeres y más del 50% son adultos mayores.

Así mismo, a futuro se espera que las empresas de taxis proporcionen vehículos accesibles equipados con rampas o elevadores para facilitar el acceso de las personas con movilidad reducida motriz o múltiple, especialmente aquellos que utilizan sillas de ruedas.

7.¿Qué medidas se están tomando para asegurar la sostenibilidad ambiental del servicio de Transporte Público Urbano en Bogotá y su área de influencia? Se solicita un informe que describa las iniciativas de sostenibilidad, incluyendo la adopción de tecnologías limpias, la reducción de emisiones y la promoción del uso de energías renovables. Se deben anexar estudios de impacto ambiental y planes de mitigación.

Desde la Administración Distrital se tiene una visión integral de la movilidad sostenible enmarcada en la formulación e implementación de medidas efectivas para asegurar la sostenibilidad ambiental del servicio de Transporte Público Urbano en Bogotá.

Respecto a las medidas que se han tomado para asegurar la sostenibilidad ambiental del servicio de **transporte público masivo**, la Administración Distrital continúa consolidando el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) como eje estructurante del transporte en la ciudad, para garantizar la movilidad de los ciudadanos mediante la integración tarifaria y un esquema de rutas que brinde un servicio de transporte bajo condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad. TRANSMILENIO S.A., como ente gestor del SITP, ha adelantado diferentes acciones para aportar en el cumplimiento de los objetivos y estrategias, que contribuyen con la identificación de zonas de alto impacto o afluencia de pasajeros, el fortalecimiento de la oferta de servicio público de transporte y su integración con otros modos de transporte:



- TRANSMILENIO S.A. (con corte al 30 de junio de 2024) cuenta con 7.424 buses vinculados dentro de la oferta zonal, para un total de 468.225 sillas, de los cuales 1.129 buses son eléctricos (70.160 sillas); y dentro de la oferta troncal se cuenta con 3.139 buses vinculados (514.570 sillas), de los cuales 357 buses son eléctricos (26.370 sillas). Esto quiere decir que se cuenta con 1.486 buses eléctricos vinculados dentro de la oferta zonal y troncal para un total de 96.530 sillas.
- Actualmente, se están revisando los escenarios de necesidades de flota del SITP para la implementación de las nuevas troncales y la integración física con los nuevos sistemas de transporte que se van a incorporar en la ciudad entre 2025 y 2030, y que permitan contar con un transporte público de calidad y eficiente.
- Durante 2024 se han implementado acciones de optimización de los trazados y de los diseños operacionales de las rutas existentes del SITP, con lo cual se ha mejorado la cobertura del servicio en sectores con necesidades de transporte y con dinámicas de expansión urbana. De otra parte, TRANSMILENIO S.A., ha creado nuevos servicios, especialmente de tronco alimentación, que brindan una mejor oferta para los usuarios de transporte público y contribuyen a mitigar los impactos en movilidad por la construcción de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB), especialmente, sobre la troncal de la Avenida Caracas.
- El SITP cuenta con una infraestructura de transporte robusta, conformada por 114,4 km de vías exclusivas en operación, 12 corredores de servicio, 142 estaciones (incluyendo TransMiCable), 9 portales, 13 patio talleres (componente troncal) y 33 patios transitorios. Además, para el componente zonal se tiene un total de 7.531 paraderos (4.046 de ellos cumplen criterios de accesibilidad que corresponde al 53.72%) y con respecto al troncal se tienen 149 zonas de parada (entre portales y estaciones) 100% accesibles (con corte al 30 de marzo de 2024). Esta infraestructura permite el ascenso y descenso de pasajeros de transporte público.
- Así mismo, para mejorar la oferta en el transporte, la ciudad avanza en infraestructura de soporte relacionada y en la construcción de proyectos de gran envergadura como la Primera y Segunda Línea del Metro de Bogotá, la troncal de la Avenida Carrera 68, la troncal de la Avenida Calle 13, la extensión de la troncal Avenida Caracas y Avenida Ciudad de Cali, el Corredor Verde Carrera Séptima (CV7), los Cables aéreos de San Cristóbal y de Potosí (Autopista Sur), entre otros.

A su vez, para mejorar las tecnologías vehiculares, la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones, adoptada mediante el CONPES Distrital 30 de 2023, constituye la hoja de ruta de corto, mediano y largo plazo para promover y consolidar

15

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





la utilización de tecnologías de cero y bajas emisiones en todos los segmentos del transporte en la ciudad y además fomentar prácticas de conducción sostenible. La Política define las metas de ascenso tecnológico para cada tipología vehicular en la ciudad. Así, se espera que en el año 2039 el 100% de los buses del SITP sean cero emisiones.

Adicionalmente, está en ejecución el contrato interadministrativo 2023-2687 suscrito entre la SDM y la Operadora Distrital de Transporte S.A.S., que contempló la instalación de 15 cargadores rápidos para vehículos eléctricos distribuidos en seis predios del Distrito. Actualmente todos los cargadores se encuentran en operación, como componentes necesarios para asegurar las mejoras en sostenibilidad ambiental.

Respecto a las medidas que se han tomado para asegurar la sostenibilidad ambiental del servicio de **transporte público individual**, las acciones están encaminadas al cumplimiento de las metas de la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones, donde se indica que, para el año **2035**, el **100%** de los **taxis** serán **cero** emisiones. Adicionalmente, se realiza la formulación de otras estrategias complementarias al proceso de migración tecnológica, tales como, desincentivos tributarios, restricciones de movilidad, fondos de reconversión con aportes privados y públicos, entre otros.

Toda la información de objetivos, resultados, productos, indicadores, metas y presupuestos de la Política de movilidad motorizada de cero y bajas emisiones se detalla en el Plan de acción de la misma (archivo excel) que se encuentra publicado en: <https://www.sdp.gov.co/gestion-socioeconomica/conpes-dc/politicas-publicas>

8.¿Cómo se está gestionando la financiación del servicio de Transporte Público Urbano en Bogotá y su área de influencia, y cuál es el modelo de costos utilizado? Se requiere un informe financiero que detalle las fuentes de financiación, los costos operativos y los mecanismos de subsidio o tarifa diferencial. Se deben anexar estados financieros y proyecciones de costos e ingresos.

Con el objetivo de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte y contar con mecanismos de gestión de la demanda, desde el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 “*Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018*”, se autorizó a las autoridades locales donde estuvieran operando sistemas de **transporte público masivo** la creación de fondos de estabilización o compensación tarifaria, para cubrir el diferencial entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario. La creación de dicho fondo debía estar soportado en un estudio técnico en el que se demostrara que el fondo de estabilización contribuiría a la sostenibilidad del sistema de





transporte, en términos de eficiencia económica, sostenibilidad financiera, eficacia en la prestación del servicio e impactos esperados.

Posteriormente, la Ley 1955 de 2019 “*Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022*”, modifica el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, especificando que las fuentes alternativas de financiación para los sistemas de transporte *podrían* ser canalizados a través de los fondos de estabilización y subvención creados por las ciudades.

De manera similar, el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, modificado por el artículo 184 de la Ley 2294 de 2023 “*Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026*”, estableció que los sistemas de transporte masivo cofinanciados por la Nación deben ser sostenibles, basados en la calidad del servicio, control de la ilegalidad y de la evasión de pago, a partir de los ingresos provenientes de las tarifas cobradas a los usuarios y de otras fuentes de financiación territoriales. Además, la Ley 2294 de 2023 modificó también el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, esta vez estableciendo que, todos los recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario *deben* ser canalizados a través de los fondos de estabilización y subvención tarifaria.

En ese sentido, dando cumplimiento al principio de sostenibilidad de los sistemas de transporte público, mediante el Decreto Distrital 383 de 2019³, modificado por el Decreto Distrital 686 de 2019, la Administración Distrital de Bogotá reguló el FET de la ciudad, especificando que los recursos del FET deben ser destinados íntegramente a cubrir la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa cobrada al usuario (artículos 2 y 3 *ibidem*).

Adicionalmente, se determinó que a partir del 1 de enero de 2023 la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) debía asumir la coordinación de las acciones para el funcionamiento del FET en el Distrito Capital, la ordenación y ejecución de los recursos que cumplan con el objeto del Fondo, los registros contables y presupuestales, y la presentación al Consejo de Política Fiscal Distrital (CONFIS), así como presentar un informe anual que refleje el desempeño financiero, contable y presupuestal del FET.

En consecuencia, la SDM, como cabeza de sector y en su función de administradora del FET, ha realizado el seguimiento a la ejecución de recursos, trabajando desde dos frentes, presupuestal y técnico, con el objetivo de entender las diferentes variables que impactan la ejecución del FET. Para ello, se expedieron las Resoluciones 345191 de 2022 y 443001 de

³ Decreto Distrital 383 de 2019 “*Por medio del cual se regula el Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá*”
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=85225>





2023⁴, esta última vigente, que reglamenta el funcionamiento del FET, así como las acciones que se deben realizar para la asignación, ejecución, gestión y seguimiento de los recursos del FET.

Desde el frente presupuestal se realiza seguimiento mensual al PAC, a los giros al ente gestor y a los giros realizados a los agentes del sistema. Desde el punto de vista técnico, la SDM realiza cálculos y análisis comparativos de los indicadores construidos con base en la información reportada, tales como índice de gestión de la demanda, índice de gestión de la oferta, ejecución presupuestal e índices de cumplimiento de servicios.

Adicionalmente, la Resolución 443001 de 2023, por la cual se reglamenta el funcionamiento del FET de Bogotá, crea y establece las funciones de un Comité de Seguimiento del FET, entre las que se encuentran las siguientes:

- Formular recomendaciones relacionadas con el estudio de necesidades de recursos de los entes gestores.
- Realizar seguimiento a las necesidades de recursos del FET y formular recomendaciones frente a la planeación y ejecución de presupuesto del FET.
- Formular recomendaciones relacionadas con la implementación de fuentes alternativas de financiación para la obtención de recursos para el FET
- Realizar el seguimiento técnico y presupuestal al FET.
- Realizar un informe de seguimiento y emitir recomendaciones sobre los indicadores de oferta, de demanda, de sostenibilidad del sistema, entre otros, por lo menos una vez al año.
- Realizar el seguimiento a las acciones de mejora que emprendan los entes gestores con ocasión del plan de acción para la eficiencia del FET.

Finalmente, con fundamento en lo anterior y en adición a la expedición de las resoluciones mencionadas, desde la SDM se planteó el desarrollo de dos actividades principales desde el inicio del proceso de transición (2023):

- a. Adopción de un procedimiento interno que contemple las actividades a realizar. Actualmente, se encuentra vigente el procedimiento PM01-PR13 “Procedimiento Para La Planeación, Operación Y Seguimiento Del Fondo De

⁴ Resolución 443001 de 2023 “Por medio de la cual se reglamenta el funcionamiento del Fondo de Estabilización Tarifaria y de Subvención de la demanda del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá” <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=152337#24>



Estabilización Tarifaria Y De Subvención De La Demanda Del Sistema Integrado De Transporte Público De Bogotá – FET”.

- b. Preparación y envío de un documento a los entes gestores con el instructivo, los protocolos y tiempos para la entrega de información y análisis necesarios para el desarrollo normal de las actividades del FET. Actualmente, se encuentra vigente la segunda versión del Instructivo PM01-PR13-IN01 “*Para El Seguimiento Técnico Y Presupuestal Mensual Del Fondo De Estabilización Tarifaria Y De Subvención De La Demanda Del Sistema Integrado De Transporte Público De Bogotá - FET*”..

Con respecto a las fuentes de financiación distintas a los ingresos tarifarios, en la vigencia 2023 el FET tuvo un valor de \$2,99 billones de pesos, de los cuales el Distrito aportó el 71% y la Nación el 29%, tal como se detalla a continuación:

Figura 2. Composición presupuestal del FET en 2023

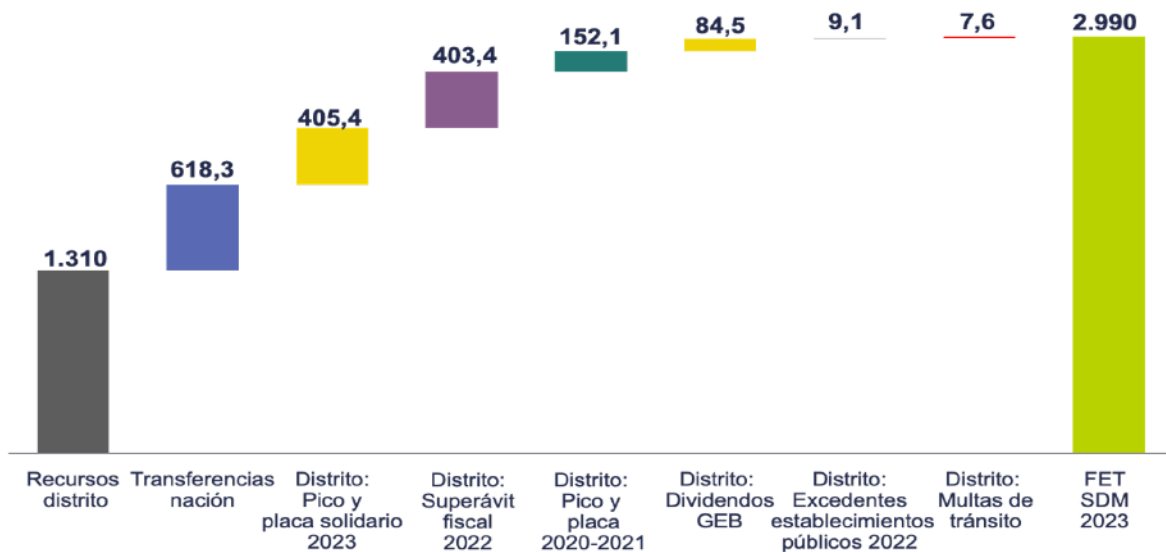


Figura 13 Composición presupuestal - Corte Diciembre

Fuente: BogData Diciembre 2023..

Fuente: BogData Diciembre 2023



Los ingresos por Pico y Placa Solidario y por los excedentes de multas de tránsito corresponden a la gestión distrital de creación e implementación de nuevas fuentes de financiación para la sostenibilidad del sistema de transporte público, en el marco de lo habilitado por la Nación en el artículo 33 de la Ley 1753, modificado por el artículo 174 de la Ley 2294 de 2022. Estos ingresos financiaron el 19% del total del valor del FET.

Adicionalmente, el estacionamiento en vía también corresponde a una fuente de financiación implementada en la ciudad; sin embargo, a la fecha no registra excedentes que puedan ser transferidos al FET. Por su parte, la implementación de la contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía no ha sido aprobada en el Concejo de la ciudad.

A largo plazo, las fuentes alternativas consideradas para la financiación del FET son las siguientes: excedentes por multas de tránsito; estacionamiento en vía; pago voluntario por acceso zona restricción vehicular (pico y placa solidario); y captura de valor y publicidad generadas por la Primera Línea de la Empresa Metro. El potencial de recaudo está en proceso de actualización en atención a la Directiva 001 del 27 de marzo de 2024, que establece los lineamientos de política para el presupuesto anual, el cual está a cargo de la Secretaría Distrital Hacienda y estima el potencial de recaudo de las fuentes en el Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP) 2024 -2035.

Teniendo en cuenta la actualización que cursa del Marco Fiscal de Mediano Plazo 2024-2035, actualmente solo se cuentan con datos oficiales del MFMP 2023-2034 que se presentan a continuación, dejando la salvedad que el potencial de recaudo de las fuentes citadas está en proceso de actualización:

Tabla 3. Consolidado Proyección de Ingresos de fuentes adicionales - Marco Fiscal de Mediano Plazo FET SDM 2024-2034.

Año	Excedentes Multas	Estacionamiento Vía	Pago voluntario acceso zona restricción vehicular	Captura Valor + Publicidad PLMB	Total Fuentes FET/MFMP 2024-2034
2024	\$21.692	\$0	\$321.273	\$0	\$342.965
2025	\$22.935	\$0	\$330.911	\$0	\$353.846
2026	\$23.623	\$0	\$340.838	\$0	\$364.461

20

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



Año	Excedentes Multas	Estacionamiento Vía	Pago voluntario acceso zona restricción vehicular	Captura Valor + Publicidad PLMB	Total Fuentes FET/MFMP 2024-2034
2027	\$24.332	\$2.967	\$351.063	\$0	\$378.362
2028	\$25.062	\$11.878	\$361.595	\$31.955	\$430.490
2029	\$25.814	\$14.634	\$372.443	\$40.012	\$452.903
2030	\$26.588	\$22.367	\$383.617	\$48.685	\$481.257
2031	\$27.386	\$25.754	\$395.125	\$54.208	\$502.473
2032	\$28.207	\$26.527	\$406.979	\$60.608	\$522.321
2033	\$29.054	\$27.322	\$419.188	\$72.127	\$547.691
2034	\$29.925	\$28.142	\$431.764	\$81.388	\$571.219

Fuente: Estudio DIM-F-003-2023 "ALCANCE AL ESTUDIO DIM -F-002-2023 PROYECCIÓN DE INGRESOS SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD (PERIODO 2024-2034)".
Elaboración propia. Valores en millones de pesos corrientes.

Una parte significativa de los ingresos proyectados para la Empresa Metro depende del inicio de sus operaciones. En atención al principio de previsión en la estimación, se entiende por qué no se prevén ingresos entre el 2025 y el 2027.

De igual manera, otra de las fuentes sobre las cuales trabaja actualmente el Distrito es la cofinanciación de los sistemas de transporte público por parte de la Nación, prevista en los artículos 172 y 183 de la Ley 2294 de 2023 "Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022- 2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida". Para este fin, Transmilenio S.A., con el apoyo y acompañamiento de la SDM y la SDH, se encuentra trabajando en la elaboración de los documentos que permitan dar cumplimiento a los requisitos definidos en dichos artículos y en los reglamentos expedidos por el Ministerio de Transporte, para presentar la solicitud de cofinanciación al Gobierno nacional para acceder a nuevos



recursos, conforme lo establecen dichas normas, cuyo potencial se determinará con el modelo financiero correspondiente.

Finalmente, con respecto a los mecanismos de subsidio o tarifa diferencial, el Distrito Capital ha realizado esfuerzos para mantener los beneficios tarifarios para las poblaciones más vulnerables, que a la fecha se resumen en los siguientes beneficios contenidos en el Decreto Distrital 061 de 2024⁵

1. Tarifa diferencial para adultos mayores de 62 años, que consiste en una tarifa reducida en el servicio troncal y zonal de \$2.500 y cubre 30 viajes mensuales.
2. Incentivo que promueve el mayor acceso de la población con menor capacidad de pago de acuerdo con la categorización en el Sisbén, que consiste en una tarifa diferencial en el servicio troncal y zonal de \$2.500 y cubre hasta 30 viajes mensuales, para las categorías A y B. Este incentivo aplica también para población indígena, mayor de 16 años, registrada en los listados censales realizados por el resguardo y/o cabildo respectivo consolidados por el Ministerio del Interior.
3. Subsidio de transporte mensual de \$29.500 para población con discapacidad equivalente al 40% del valor de 25 viajes mensuales, que se materializa a través de una abono en la tarjeta Tullave Plus Especial.

También es importante resaltar que siguiendo los lineamientos del Artículo 1 de la Resolución 12333 de 2012 del Ministerio de Transporte, para poder definir una tarifa diferencial para determinadas poblaciones se deben cumplir los siguientes requisitos:

“Artículo 1°. Las autoridades Distritales o Municipales podrán fijar tarifas diferenciales, segmentadas o subsidiadas, en los Sistemas de Transporte de pasajeros Masivo, Integrado o Estratégico, para lo cual deberán previamente elaborar un modelo económico, financiero y operativo, en el que se demuestre que la aplicación de las tarifas garantiza la sostenibilidad del Sistema de Transporte, en términos de eficiencia económica, sostenibilidad financiera, eficacia en la prestación del servicio e impactos socioeconómicos esperados.

El modelo económico, financiero y operativo, es requisito indispensable para la fijación, actualización o modificación del sistema tarifario.

⁵ <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=153045&dt=S#>





Parágrafo. El modelo a que se refiere este artículo deberá ser dado a conocer a la ciudadanía en general y puesto a disposición del Ministerio de Transporte y de las autoridades de control cuando así lo requieran.”

9.¿Qué sistemas de monitoreo y evaluación se han implementado para asegurar el cumplimiento de los objetivos del servicio de Transporte Público Urbano en Bogotá y su área de influencia? Se solicita un informe que describa los sistemas y metodologías de monitoreo y evaluación utilizados, incluyendo los indicadores clave de desempeño y los resultados obtenidos hasta la fecha. Se deben anexar reportes de seguimiento y evaluaciones independientes.

En respuesta al numeral 9 adjuntamos la respuesta emitida por la entidad competente que hace parte del sector Movilidad de Distrito y no está citada en la proposición. Estos los puede consultar en los anexos de esta respuesta.

Cordialmente,

Claudia Andrea Diaz Acosta

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 09-08-2024 08:12 AM

Aprobó: Ana Milena Gomez Guzmán-Subsecretaría de Política de Movilidad

Aprobó: Rafael Unda Venegas-Dirección de Inteligencia para la Movilidad

Aprobó: Sergio Alejandro Peña Pedreros-Subdirección de Transporte Público

Aprobó: Valentina Acuña García-Dirección de Planeación de la Movilidad

Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho

Gina Salazar- Asesora del Despacho 5-08-2024

Javier Hernández -Hernández López y Asociados 05-08-2024

Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 01-08-2024

Elaboró Ruth Borrero - Subdirección de Transporte Público 05-08-2024

Juan Guillermo Ruiz Fonseca - Subdirección de Transporte Público 01-08-2024

Yeison Vidal Gómez - Subdirección de Transporte Público 01-08-2024

Giovanny Salcedo - Dirección de Planeación de la Movilidad 01-08-2024

Sandra Raquel Vega - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 02-08-2024

Compiló Paula Vargas -Despacho

Anexos https://drive.google.com/drive/folders/1TlwHedewfSv3TMIAdzxHzMrf0nqEF3d4?usp=drive_link

