



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS

202510002260461

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

CONCEJO DE BOGOTÁ 03-03-2025 04:51:17

2025ER5544 O 1 Fol:18 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DISTRITA DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DÍAZ

DESTINO: COMISION 1º PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO

ASUNTO: RTA. PROPOSICION N. 299 DE 2025

OBS: N° 202510002260461

Bogotá D.C., marzo 03 de 2025

Señor(a)

**DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA**

Concejo De Bogota

Calle 36 28a 41

Email: [correspondencia@concejobogota.gov.co](mailto:correspondencia@concejobogota.gov.co)-[comisiondelplan@concejobogota.gov.co](mailto:comisiondelplan@concejobogota.gov.co)

Bogota - D.C.

**REF:** Respuesta Proposición 299-2025

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. Sírvase informar: ¿Cuántas cámaras de fotodetección automáticas y semiautomáticas están en funcionamiento? Anexe en tabla de excel editable la ubicación de cada cámara, la localidad, upz, barrio y dirección, además adjunte en un mapa editable en formato pdf en curvas con la ubicación de cada cámara por localidades .**

En atención a su requerimiento, nos permitimos informar que actualmente se encuentran en funcionamiento un total de 116 cámaras de fotodetección, distribuidas de la siguiente manera:

Cámaras semi automáticas para toma de evidencias: 12 unidades funcionales, 12 en falla.  
Cámaras automáticas en funcionamiento: 35 unidades, 57 en falla.

La información detallada sobre la ubicación de cada cámara, incluyendo localidad, UPZ, barrio y dirección, se encuentra consolidada en el archivo adjunto en formato Excel editable que puede consultar en los anexos de la proposición en mención.

Por otro lado, se adjunta en los anexos el mapa en formato PDF (*Mapa Punto 1*) con la posibilidad de prender o apagar capas, de la ubicación de cada una de las cámaras de fotodetección por localidades

**2. Sírvase informar: ¿Cuál es el límite máximo de velocidad que registra cada cámara de fotodetección? anexe en tabla de excel editable el límite de velocidad por cada**

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](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



**cámara, además adjunte en un mapa editable en formato pdf en curvas con la ubicación de cada cámara y el límite de velocidad máximo permitido.**

En atención a su requerimiento, se informa que el límite máximo de velocidad registrado por cada cámara de fotodetección se encuentra detallado en los documentos adjuntos, los cuales contienen la siguiente información:

Tabla en formato Excel editable, con el límite de velocidad correspondiente a cada cámara, incluyendo su ubicación la cual puede consultar en los anexos de la proposición en mención.

Por otro lado, se adjunta en los anexos el mapa en formato PDF (*Mapa Punto 2*) con la posibilidad de prender o apagar capas, de la ubicación de cada una de las cámaras de fotodetección.

**3. Sírvasse informar ¿cuál es el límite de velocidad en las diferentes vías de la ciudad? especifique en un mapa editable en formato pdf en curvas con el límite de velocidad por tipo de malla vial:**

El límite de velocidad en la ciudad se define por medio del Programa de Gestión de Velocidad (PGV) que tiene como fin optimizar los límites de velocidad para reducir las víctimas, como uno de los factores de riesgo más importantes que afecta la siniestralidad y la severidad de cada siniestro.

El PGV presenta la metodología para establecer límites de velocidad seguros. Esta metodología determina la velocidad adecuada considerando variables como las condiciones del entorno, las especificaciones de la vía y la coherencia con el tránsito vehicular y los usuarios vulnerables. Además, se describen los elementos de diseño que influyen en la velocidad de una vía, tales como el ancho de carril, la existencia y operación de semáforos, el diseño de las intersecciones, la distancia entre intersecciones, la segregación de los usuarios de la vía, el estacionamiento, la presencia de separadores centrales, el diseño de los paraderos de buses, los sentidos viales, la alineación y el número de carriles por sentido, entre otros.

Bajo este lineamiento de política sobre la gestión de la velocidad los equipos de la Secretaría Distrital de Movilidad realizan los diseños detallados de los distintos corredores viales y realizan los ajustes correspondientes según el Manual de Señalización Vial vigente.

Lo anterior de acuerdo al artículo 12 de la Ley 2251 de 2022 del 14 de julio de 2022 ***“POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL CON ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO Y SE DICTAN***

2

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



*OTRAS DISPOSICIONES - LEY JULIÁN ESTEBAN*", que modifica el artículo 106 de la Ley 769 de 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre - CNTT en el que se indican los límites de velocidad en las vías urbanas para vehículos de servicio público o particular, así:

*"...ARTÍCULO 12. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:*

**ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES.** *En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.*

**PARÁGRAFO 1.** *Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h.*

**PARÁGRAFO 2.** *Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo..."*

Sumado a lo anterior, el artículo 10 del Decreto 126 del 10 de mayo de 2020 establece "...el límite máximo de velocidad en las vías del Distrito Capital en cincuenta kilómetros por hora (50 km/h) para la circulación de todos los vehículos..." con las excepciones descritas en el artículo relacionado.

Ahora bien, el artículo 74 de la Ley 769 de 2002 (CNTT) indica que "...Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos: En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales. En zonas escolares. Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad. Cuando las señales de tránsito así lo ordenen. En proximidad a una intersección..."

Se destaca que la Ley 2251 de 2022 no contraviene las disposiciones distritales referentes a los límites de velocidad. Por otra parte, en cuanto a lo dispuesto a nivel Distrital, el Decreto





Distrital 073 de 2021 “Por medio del cual se toman medidas para la regulación y control del tránsito en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones” continúa vigente.

Es importante mencionar que los límites de velocidad no son valores fijos, sino que dependen de diversos análisis establecidos en la Ley 2251 de 2022, así como de las condiciones específicas de cada vía.

En conclusión en términos generales, para la malla vial arterial el límite de velocidad es de 50 km/h conforme a lo estipulado en la Ley 2251 de 2022 y los análisis específicos realizados para definir este límite. En cuanto a los corredores de la malla vial local y zonas escolares, el límite de velocidad establecido es de 30 km/h o menos, dependiendo del análisis del entorno.

Para los demás segmentos viales, los límites de velocidad varían de acuerdo con las condiciones del entorno, las características de la vía y la diversidad de usuarios que la transitan. Con base en lo anterior, se establece un límite de velocidad particular para cada segmento vial que se materializa a través de la señalización vial correspondiente.

Se adjunta el mapa en el enlace de drive al final del presente documento, donde se puede consultar el formato PDF con los límites de velocidad según el tipo de malla vial.

**4. Sírvase informar: ¿Cuál es el total de foto comparendos que realizaron las cámaras automáticas en el año 2020, 2021, 2022, 2023 y 2024? Especificar en tabla de excel editable para los años 2020, 2021, 2022, 2023 y 2024 desde el mes de enero hasta el mes de diciembre, la cantidad de comparendos que ha realizado cada cámara, el tipo de comparendo, el recaudo total de cada cámara y el recaudo total de cada año por foto comparendos de cámaras automáticas.**

A continuación se muestra el total de comparendos impuestos por cámaras automáticas en los periodos comprendidos entre 2020 y 2024.

**Tabla No 1. Imposición de cámaras automáticas por año.**

<b>AÑO</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<b>TOTAL COMPARENDOS</b>	62658	144996	599213	676803	544901

**Fuente: Base de datos SIMUR - Sistema Contravencional FENIX**





Adicionalmente en documento anexo, se presenta la tabla con los comparendos que realizaron las cámaras automáticas en el año 2020, 2021, 2022, 2023 y 2024 por cámara y tipo de comparendo.

En relación con la información solicitada sobre el recaudo para los años 2020, 2021, 2022, 2023 y 2024 y el recaudo total de cada cámara, nos permitimos informar que desde la Subdirección Financiera y en coordinación con el Sistema de Información Contravencional, se suministra la información en la carpeta de anexos.

**5. Sírvese informar: ¿Cuántos fotocomparendos se realizaron en las 20 localidades de Bogotá para el año 2020, 2021, 2022, 2023 y 2024? Anexe en tabla de excel editable la cantidad de fotocomparendos realizada por cámaras automáticas y semiautomáticas por cada localidad, además adjunte el recaudo por localidad para el año 2020, 2021, 2022, 2023 y 2024.**

A continuación se evidencian los datos de comparendos impuestos por sistemas automáticos y semiautomáticos por localidad para el periodo comprendido entre 2020 y 2024.

**Tabla No 2. imposición de comparendos por sistemas automáticos y semiautomáticos en las localidades por año.**

LOCALIDAD / AÑO	2020	2021	2022	2023	2024	Total general
SUBA	5212	24975	100366	162106	151529	444188
KENNEDY	17958	17967	125648	119357	63635	344565
CHAPINERO	16968	44505	57926	100526	38033	257958
BARRIOS UNIDOS	4245	20649	101317	68560	56379	251150
USAQUEN	9014	27790	79629	61997	62725	241155
ENGATIVA	10256	25685	44250	74198	58961	213350
BOSA	2389	4330	39817	36175	14724	97435
PUENTE ARANDA	1975	870	541	28810	48472	80668
TUNJUELITO	869	8829	39147	17769	562	67176
CIUDAD BOLIVAR	9	98	4321	13896	47250	65574
TEUSAQUILLO	1324	7324	3425	24237	15115	51425
SAN CRISTOBAL	2728	4928	30823	1040	618	40137
ANTONIO NARIÑO	0	1	7358	2337	907	10603
SANTA FE	618	1470	3229	2986	803	9106

5

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



FONTIBON	2155	4181	2435	0	0	8771
MÁRTIRES	255	245	976	1318	936	3730
RAFAEL URIBE URIBE	3516	0	0	0	0	3516
CANDELARIA	0	0	2	0	0	2
<b>TOTAL</b>	<b>79491</b>	<b>193847</b>	<b>641210</b>	<b>715312</b>	<b>560649</b>	<b>2190509</b>

**Fuente: Base de datos SIMUR - Sistema Contravencional FENIX**

Adicionalmente se anexa en tabla de excel editable la cantidad de fotocomparendos realizados por cámaras automáticas y semiautomáticas por cada localidad para el año 2020, 2021, 2022, 2023 y 2024.

En relación con la información solicitada sobre el recaudo por localidad para los años 2020, 2021, 2022, 2023 y 2024, nos permitimos informar que desde la Subdirección Financiera y en coordinación con el Sistema de Información Contravencional, se suministra la información en la carpeta de anexos.

**6. Sírvase informar: ¿Cuáles son las 10 cámaras automáticas que más realizaron fotocomparendos en lo corrido del 2024?**

A continuación se muestran las cámaras automáticas con mayor imposición en 2024.

**Tabla No 3. Top 10 Cámaras automáticas con mayor imposición.**

CÁMARA	TOTAL COMPARENDOS
AU. NORTE - CL 102 A (N-S) C. RAP	52849
AV CIUDAD DE CALI - CL 15A (S-N)	43369
AU. NORTE - CL 183A (S-N)	41693
AU. NORTE - CL 95 (N-S) C. RAP	39924
AV VILLAVICENCIO - CR 28 (E-O)	37932
AV NQS - CL 22 (N-S)	33956
AV BOYACÁ - CL 63D (S-N)	30388
AV BOYACÁ - CL 168 (N-S)	28615
AV BOYACÁ - CL 167 (S-N)	18502
AU. NORTE - CL 109 (S-N) C. RAP	17187

**Fuente: Base de datos SIMUR - Sistema Contravencional FENIX.**



**7. Sírvase informar: ¿Cuál es el total de foto comparendos que realizaron las cámaras semiautomáticas en el año 2024? Especificar en tabla de excel editable para los años 2020, 2021, 2022, 2023 y 2024 desde el mes de enero hasta el mes de diciembre, la cantidad de comparendos que ha realizado cada cámara, el tipo de comparendo, el recaudo total de cada cámara y el recaudo total de cada año por foto comparendos de cámaras semiautomáticas.**

Para 2024 mediante el uso de sistemas semiautomáticos se impusieron 15748 órdenes de comparendo.

Se anexa excel editable para los años 2020, 2021, 2022, 2023 y 2024 desde el mes de enero hasta el mes de diciembre, con la cantidad de comparendos que ha realizado cada cámara y el tipo de comparendo.

En relación con la información solicitada sobre el recaudo para los años 2020, 2021, 2022, 2023 y 2024 y el recaudo total de cada cámara, nos permitimos informar que desde la Subdirección Financiera y en coordinación con el Sistema de Información Contravencional, se suministra la información en la carpeta de anexos.

**8. Sírvase informar: ¿Cuáles son las 10 cámaras semiautomáticas que más realizaron fotocomparendos en lo corrido del 2024?**

A continuación se muestran las cámaras semiautomáticas con mayor imposición en 2024.

**Tabla No 4. Top 10 Cámaras semi automáticas con mayor imposición.**

CÁMARA	TOTAL COMPARENDOS
AK 9 X CL 140	2069
AK 7 X AC 53	1850
AK 7 X AC 53	1844
AK 9 X CL 140	1250
AV BOYACÁ X AC 138	918
AUTOPISTA SUR X CL 59 SUR	903
KR 27 X AV PRIMERO DE MAYO	626
KR 62A X AV AUTOPISTA SUR	560
AK 7 X CL 45	498



AV CARACAS X CL 53

485

Fuente: Base de datos SIMUR - Sistema Contravencional FENIX.

9. Sírvese informar: ¿Cuál es la reducción de fotocomparendos desde el inicio de la señalización de las cámaras de fotodetección automática, comparada con los períodos inmediatamente anteriores a los años 2020, 2021, 2022, 2023? anexe en tabla de excel editable la reducción mes a mes y la reducción total del 2024 comparada con los años 2020, 2021, 2022 y 2023.

Teniendo en cuenta que la señalización de las cámaras de fotodetección automática fue implementada entre el 10 de mayo de 2024 y el 25 de mayo de 2024, a continuación se presentan los datos correspondientes a la variación mensual de imposición de comparendos por sistemas automáticos durante el año 2024, en comparación con los períodos inmediatamente anteriores de los años 2020, 2021, 2022 y 2023:

Tabla No 5. imposición sistemas automáticos comparada por periodo.

MES / PERIODO	Imposición Anual					Comparativos por periodo			
	2020	2021	2022	2023	2024	2024 vs 2020	2024 vs 2021	2024 vs 2022	2024 vs 2023
MAYO	3586	955	59975	79992	56891	6%	5857%	-5%	-29%
JUNIO	1958	0	54458	48487	34016	6%	100%	-38%	-30%
JULIO	8883	0	75098	51106	34263	26%	100%	-54%	-33%
AGOSTO	11218	9586	23321	65591	47086	24%	391%	102%	-28%
SEPTIEMBRE	7113	14679	31918	59918	39160	18%	167%	23%	-35%
OCTUBRE	10753	22093	68080	61931	39144	27%	77%	-43%	-37%
NOVIEMBRE	9234	11674	53682	55215	45237	20%	288%	-16%	-18%
DICIEMBRE	9913	30401	73529	39819	37171	27%	22%	-49%	-7%
TOTAL AÑO	62658	144996	599213	676803	544901	11%	276%	-9%	-19%

Fuente: Base de datos SIMUR - Sistema Contravencional FENIX.

De igual manera y teniendo en cuenta la solicitud, se anexa base "Punto 9" de de excel editable con la reducción mes a mes y la reducción total del 2024 comparada con los años 2020, 2021, 2022 y 2023



**10. Sírvese informar: ¿Para el año 2025, la Secretaría Distrital de Movilidad tiene contemplada la instalación de nuevas cámaras de fotomulta en la ciudad? En caso afirmativo responda y adjunte los documentos necesarios para los siguientes numerales:**

**A. Cantidad de cámaras**

En el marco de las metas establecidas en el Acuerdo Distrital 927 de 2024, *“Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 ‘Bogotá Camina Segura’*”, así como del Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS), se contempla el fortalecimiento del sistema de monitoreo, control y recolección de información del Centro de Gestión del Tránsito (CGT). Este fortalecimiento incluye la incorporación de 60 nuevos dispositivos y la renovación tecnológica de 20 cámaras existentes.

Los equipos estarán destinados a actividades de gestión, atención y monitoreo de siniestros viales y otras eventualidades, medición y análisis de datos relacionados con conteos vehiculares y velocidades, y, en los casos que aplica, a la detección electrónica de infracciones en puntos autorizados. Esta estrategia busca optimizar las herramientas tecnológicas disponibles, mejorando tanto la seguridad vial como la capacidad de respuesta ante eventos que impacten la movilidad en el Distrito Capital.

**B. Lugar donde estarán ubicadas**

En la actualidad, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) adelanta un análisis técnico para definir las zonas críticas donde se priorizará la instalación de nuevos dispositivos tecnológicos, con base en las necesidades específicas identificadas en cada área. Este análisis considera que, dependiendo del tipo de tecnología implementada, se busca abordar diversas conductas de riesgo que inciden directamente en la siniestralidad vial.

La determinación de las ubicaciones exactas de estos dispositivos está sujeta a los resultados de las pruebas de concepto, así como a las especificaciones técnicas relacionadas con el soporte y la conectividad requeridos para su óptimo desempeño. En el caso particular de las cámaras destinadas a la fotodetección, su instalación exige la autorización previa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Esta autorización debe estar sustentada en alguno de los tres criterios definidos por la ANSV: siniestralidad, prevención o el historial de infracciones.

El parámetro principal para este análisis es la siniestralidad, considerando tanto la malla vial arterial como la local e intermedia. Además, se evalúan factores que representan

9

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



riesgos a la seguridad vial y que puedan ser mitigados mediante medidas tecnológicas de prevención, especialmente aquellas dirigidas a proteger a los usuarios más vulnerables del espacio público. Entre estos factores se incluyen segmentos viales con registros de alta velocidad (excesos de velocidad), zonas en torno a grandes obras y desvíos, maniobras peligrosas, puntos de alta congestión, entre otros.

Este enfoque integral busca maximizar la efectividad de las intervenciones tecnológicas en la reducción de los riesgos y la mejora de la seguridad vial en Bogotá.

### ***C. Fecha de implementación***

En el marco de la planeación estratégica para la expansión del Sistema Inteligente de Transporte y el fortalecimiento del sistema de monitoreo, control y recolección de información del Centro de Gestión del Tránsito (CGT), la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) se encuentra desarrollando un estudio detallado sobre las tecnologías disponibles. Este análisis incluye la realización de pruebas de concepto tanto para cámaras de fotodetección como para dispositivos de monitoreo, con el propósito de seleccionar las soluciones tecnológicas que mejor se adapten a las necesidades específicas de la ciudad.

A partir de los resultados obtenidos, se prevé la instalación de los dispositivos durante el segundo semestre del año 2025. De manera paralela, la SDM llevará a cabo los procedimientos requeridos para gestionar la autorización de los puntos de fotodetección, garantizando el cumplimiento de la normativa vigente en Colombia al momento de iniciar la operación.

Es fundamental señalar que la aprobación de los puntos destinados al uso de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito (SAST) está sujeta al trámite correspondiente ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

### ***D. Estudios previos***

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) adelanta un estudio detallado sobre las tecnologías disponibles, que incluye la realización de pruebas de concepto tanto para cámaras de fotodetección como para dispositivos de monitoreo y recolección de información. Este análisis tiene como objetivo identificar las soluciones tecnológicas que mejor se adapten a las necesidades de la ciudad, garantizando que cumplan con los requerimientos técnicos y operativos definidos a partir de la experiencia acumulada en la



gestión del tránsito, basado en los enfoques de monitoreo y vigilancia, toma de información o medición de ciudad y cumplimiento de la norma o control a infracciones.

En este contexto, se proyecta el crecimiento e integración del Sistema Inteligente de Transporte y el fortalecimiento del sistema de monitoreo, control y recolección de información del Centro de Gestión del Tránsito (CGT) actualmente operado por la SDM. Este proceso contempla un estudio de mercado exhaustivo para seleccionar los dispositivos más adecuados, motivo por el cual aún no es posible establecer un costo final definitivo para estas adquisiciones.

Asimismo, se llevarán a cabo los estudios necesarios para gestionar la autorización de nuevos puntos de fotodetección, conforme a lo dispuesto en la Resolución 20203040011245 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Estos estudios permitirán tramitar la habilitación de dichos puntos, asegurando el cumplimiento de todas las especificaciones técnicas y normativas vigentes.

### **E. Justificación**

Este proyecto tiene como objetivo, en cumplimiento de las metas establecidas en torno al Sistema Inteligente de Transporte, fortalecer el sistema de monitoreo y control mediante el uso de tecnologías avanzadas capaces de detectar conductas riesgosas, capturar información en tiempo real y ampliar el alcance en la gestión del tránsito. Estas tecnologías integran funcionalidades como el reconocimiento automático de placas y el análisis de patrones de riesgo, lo que permite una intervención más efectiva y precisa.

Es fundamental destacar que estas acciones no están orientadas a sancionar de manera indiscriminada, sino a prevenir comportamientos peligrosos y a mejorar la seguridad vial. Diversos estudios, tanto internacionales como nacionales, han demostrado que la implementación visible y estratégica de dispositivos tecnológicos reduce significativamente las conductas de alto riesgo, contribuyendo a salvar vidas y promoviendo una cultura de respeto hacia las normas de tránsito.

El alcance de este proyecto abarca una amplia gama de dispositivos tecnológicos, que incluyen no solo cámaras de fotodetección, sino también sistemas avanzados con capacidades de videoanalítica. Estos dispositivos complementan y amplían la funcionalidad del Sistema Inteligente de Transporte (SIT), permitiendo no solo la detección de infracciones, sino también el monitoreo de conductas riesgosas y la realización de análisis predictivos.



Además, estas tecnologías generan información crítica para la toma de decisiones estratégicas, facilitando la identificación de patrones de movilidad, la priorización de intervenciones en zonas de alta siniestralidad y la optimización de recursos para lograr una gestión del tránsito más eficiente y efectiva. Este enfoque integral busca no solo prevenir incidentes viales, sino también consolidar un entorno urbano más seguro y ordenado para todos los actores de la movilidad.

#### ***F. Relación con el plan de desarrollo***

La instalación y operación de cámaras de fotodetección para el año 2025 se encuentra enmarcado en el compromiso de actualizar y fortalecer el **50% del Centro de Gestión de Tránsito (CGT)**, así como también en la meta donde se estipula **Operar el 100% del Sistema Inteligente de Transporte (SIT)** dentro del Plan Distrital de Desarrollo (PDD), adicionalmente la renovación busca aportar en la Meta Estratégica de reducir en un 15% los siniestros fatales. Las inversiones propuestas buscan modernizar los recursos tecnológicos actuales y avanzar hacia una movilidad más segura y eficiente para todos los ciudadanos.

#### ***G. Presupuesto asignado***

Para el componente de **renovación y calibración de cámaras existentes**, que incluye la renovación de 20 dispositivos, y la **instalación de 60 nuevos dispositivos en puntos estratégicos**, se han proyectado presupuestos de **\$15.615.853.000** y **\$27.600.000.000**, respectivamente. Estos recursos provienen del plan de inversión definido por la SDM en el marco del Plan Distrital de Desarrollo, alineado con los objetivos de modernización tecnológica y mejora de la seguridad vial de la ciudad.

#### ***H. Tipo de infracciones que serán monitoreadas***

La autorización para la operación de las cámaras de fotodetección corresponde a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), mientras que la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) es la encargada de determinar las infracciones a fiscalizar, con base en los análisis detallados de las problemáticas específicas de cada zona.

La implementación de esta ampliación tecnológica está orientada prioritariamente a mitigar conductas de riesgo que incrementan la siniestralidad vial en la ciudad. Entre las infracciones que serían priorizadas se encuentran el exceso de velocidad, maniobras prohibidas como el cruce de semáforos en rojo, giros indebidos, circulación en contravía, tránsito sin la documentación requerida (SOAT, revisión técnico-mecánica y de emisiones



vigente), circulación en horarios y zonas restringidas, así como la protección de entornos escolares, peatonales y de usuarios de bicicleta.

Este enfoque busca promover un entorno vial más seguro y reducir los factores de riesgo que afectan a todos los actores de la movilidad en la ciudad.

Lo anterior, siempre en aplicación del CNT y bajo los parámetros establecidos por la Corte Constitucional.

### ***I. Criterios técnicos para definir las ubicaciones***

La definición de las zonas críticas para la implementación de dispositivos tecnológicos se fundamenta en un análisis exhaustivo de diversos parámetros, establecidos en función de las necesidades identificadas en la ciudad, basado en los enfoques de monitoreo y vigilancia, toma de información o medición de ciudad y cumplimiento de la norma o control a infracciones. Este proceso considera que, dependiendo de la tecnología de los equipos, se busca mitigar distintos tipos de conductas riesgosas que inciden en la seguridad vial.

En cumplimiento de los requerimientos técnicos para la autorización de puntos de fotodetección, estos deben estar justificados según uno de los tres criterios definidos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV): siniestralidad, prevención o histórico de comparendos. En este contexto, el parámetro principal de análisis es la siniestralidad, evaluada tanto en la malla vial arterial como en las vías locales e intermedias.

De manera complementaria, se consideran otros factores que representan riesgos significativos para la seguridad vial, especialmente para los actores más vulnerables en el espacio público. Entre estos factores destacan los tramos con registros de alta velocidad (excesos de velocidad), áreas afectadas por grandes obras y desvíos, maniobras peligrosas, puntos e intersecciones de alta congestión, entre otros. Este enfoque integral busca priorizar las intervenciones en las zonas con mayor impacto potencial, contribuyendo a la prevención de incidentes y al fortalecimiento de la seguridad vial en la ciudad.

### ***J. Impacto esperado***

Las medidas de imposición a través de cámaras son un instrumento eficaz para reducir la frecuencia del exceso de velocidad y de mejora de la seguridad vial. Sin embargo, no son un fin en sí mismas. Forman parte de una política de gestión de la velocidad destinada a garantizar que los límites de velocidad vayan acorde con la función y características de la vía, que los conductores siempre conozcan los límites y que estén bien informados de los



efectos de la velocidad, por tanto su impacto no se puede determinar de manera aislada sin considerar las demás medidas que integran la política de gestión de la velocidad.

Las cámaras son un método eficiente y una herramienta eficaz de gestión de la velocidad, dado que ayudan a disuadir a los infractores impulsando el cumplimiento de los límites, comportamientos más seguros y a reducir la necesidad de contar con agentes de tránsito en cada punto de la ciudad, adicionalmente los usuarios viales perciben este tipo de control de manera más objetiva.

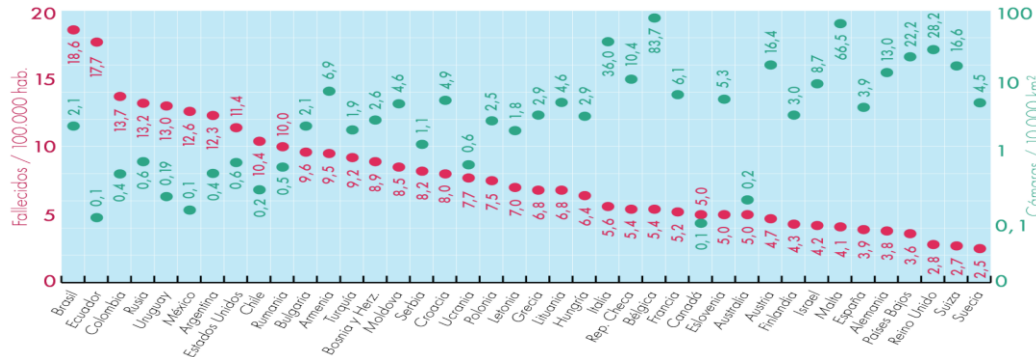
El control de velocidad tiene como propósito evitar que los conductores excedan el límite de velocidad penalizando a quienes lo hagan. Esto no sólo afecta a los infractores de velocidad que realmente son detectados (disuasión específica), sino también a aquellos que ven u oyen que otros son detectados (disuasión general). El control de la velocidad seguirá siendo una medida esencial de gestión de la velocidad mientras el problema de la velocidad no se resuelva de manera estructural mediante el diseño de carreteras, medidas de ingeniería o tecnología a bordo de los vehículos<sup>1</sup>.

La evidencia internacional ha demostrado que la instalación de cámaras combinadas con actividades de control, impactan significativamente en el número de víctimas por siniestros viales. A continuación, en la Figura se evidencia la relación entre las cámaras de fotodetección o SAST<sup>2</sup> instaladas cada 10.000 km<sup>2</sup> y el número de fallecidos por cada 100.000 habitantes en 38 países del mundo.

**Figura 1. Relación de siniestralidad con cámaras salva vidas instaladas en el mundo.**

<sup>1</sup>[https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/ab184157-f4ba-4e03-9ba8-465695a29714\\_en?filename=ersosynthesis2018-speedspeedmanagement.pdf](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/ab184157-f4ba-4e03-9ba8-465695a29714_en?filename=ersosynthesis2018-speedspeedmanagement.pdf)

<sup>2</sup> "SAST: sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se utilicen para la detección de presuntas infracciones de tránsito "SAST" Resolución MT y ANSV 20203040011245.



Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial. “Cartilla de Cámaras Salva Vidas”. 2021<sup>3</sup>

Durante el 2011, la evaluación de las primeras 28 cámaras introducidas en el estado de Nueva Gales del Sur en Australia, reveló una reducción del 71% en el exceso de velocidad, lo que generó una reducción del 89% en las muertes en los lugares tratados<sup>4</sup>. En un estudio realizado en Nueva York, el exceso de velocidad en ubicaciones de cámaras fijas se redujo en un 72%<sup>5</sup>.

En un estudio académico sobre cámaras de velocidad para la prevención de siniestros viales y muertes que se realizó en 2010, se analizaron 28 estudios que midieron el efecto de las cámaras en los siniestros. Los 28 estudios encontraron un menor número de siniestros en las áreas de cámaras de velocidad después de la implementación del programa. En las cercanías de los sitios de las cámaras, las reducciones oscilaron entre el 8% y el 49% para todos los siniestros. Para los siniestros con heridos, la disminución osciló entre el 8% y el 50% y para los siniestros que resultaron en muertes o lesiones graves, las reducciones oscilaron entre el 11% y el 44%. Los resultados positivos de las reducciones de velocidad y de los siniestros notificados en todos los estudios demuestran que las cámaras de velocidad son una intervención que vale la pena para reducir el número de lesiones y muertes por siniestros de tráfico<sup>6</sup>.

<sup>3</sup> Consultada en [https://ansv.gov.co/atencion\\_ciudadania/tramites/cameras/sistemas](https://ansv.gov.co/atencion_ciudadania/tramites/cameras/sistemas) en octubre de 2023. Esta información se deriva del análisis de la información de la [Organización Mundial de la Salud](#) y [Speed Camera Statistics](#).

<sup>4</sup> Management of speed: the low-cost, rapidly implementable effective road safety action to deliver the 2020 road safety targets (2016).

<sup>5</sup> <https://www.police1.com/police-products/investigation/cameras/articles/how-to-keep-kids-safe-from-school-zone-speeders-npmxET70LZPMGuG4/>

<sup>6</sup> Speed cameras for the prevention of road traffic injuries and deaths (2010).



En Bogotá, las cámaras ubicadas en zonas de alta siniestralidad con el objetivo de reducir el número de víctimas, fatales y lesionadas, que resultan por el incumplimiento de normas, como en el caso del exceso de velocidad, no deben ser percibidas como una actividad para recaudar fondos sino como una función vital para la seguridad vial y una inversión para la misma.

### ***K. Expectativas de recaudación por fotomulta***

Es de anotar preliminarmente, que el objetivo de las Cámaras de fotodetección es contribuir a la seguridad vial y a la buena gestión del control envía en pro de la protección de los derechos de los ciudadanos.

La Secretaría Distrital de Movilidad realiza anualmente para la proyección del marco fiscal de mediano plazo (10 años) las estimaciones de recaudación por multas de tránsito, considerando los históricos de recaudos de años anteriores y un posible recaudo por ingreso de nuevas cámaras, este ejercicio no discrimina por modo de imposición. Por lo anterior no se cuenta con expectativas de recaudación discriminadas, donde se pueda saber en cuanto se estima el recaudo total por fotomultas.

A continuación se detalla la expectativa de recaudo por multas de tránsito sin importar el medio con el cual fue capturada la evidencia.

**Tabla No 6 Estimación de recaudo multas de tránsito y transporte 2024-2035**

Año	Estimación
2024	\$377.331
2025	\$457.980
2026	\$555.607
2027	\$652.070
2028	\$632.757
2029	\$688.569
2030	\$744.008
2031	\$813.387



Año	Estimación
2032	\$790.730
2033	\$857.419
2034	\$919.970
2035	\$984.397

**Fuente: Estudio DIM F-004-2024. Valores en millones de pesos corrientes.**

**Nota: Los ingresos de multas están condicionados al impacto real de las nuevas cámaras a partir de 2025.**

#### ***L. La solicitud de instalación de SAST ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial***

De acuerdo con esta consulta, se informa que la radicación de solicitudes para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se utilicen para la detección de presuntas infracciones de tránsito - SAST, se realiza de acuerdo a lo estipulado en la Resolución 20203040011245 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Teniendo en cuenta lo anterior, a la fecha no se ha realizado ninguna solicitud referente a la instalación de nuevos puntos y en su momento se realizará de acuerdo con lo informado en el literal C de este documento.

Cordialmente,

**FIRMA MECÁNICA**  
Por favor no modifique esta imagen ni sus propiedades

**Claudia Andrea Diaz Acosta**  
Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 03-03-2025 04:35 PM

Aprobó: Clemencia Rojas Arias-Subsecretaría de Gestión Corporativa  
Aprobó: Francy Andrea Gutierrez Velandia-Subdirección de Señalización  
Aprobó: Jack David Hurtado Casquete-Subdirección de Control de Tránsito y Transporte  
Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad  
Aprobó: Jose David Robayo Fonseca-Subdirección Financiera  
Aprobó: Jose Segundo Lopez Valderrama-Oficina de Seguridad Vial  
Aprobó: Juan Camilo Rodríguez Cárdenas-Dirección de Ingeniería de Tránsito  
Aprobó: Liliana Paola Oñate Acosta-Subsecretaría de Política de Movilidad  
Aprobó: Luz Mary Peralta Rodriguez-Dirección Administrativa y Financiera  
Aprobó: Nathaly Patiño Gonzalez-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte  
Aprobó: Rafael Unda Venegas-Dirección de Inteligencia para la Movilidad  
Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho  
Gina Salazar- Asesora del Despacho 03-03-2025

17

*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](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS

202510002260461

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Javier Hernández -Hernández López y Asociados 03-03-2025  
Fredy Garcia Quiroga -Asesor de Despacho 03-03-2025  
Fanny Bertossi - Subsecretaría de Política de Movilidad 03-02-2025  
Monica Liliana Del Villar - Subdirección Financiera 03-03-2025  
Julian Andres Gonzalez - Asesor de Despacho 03-03-2025  
William Andrés Lobatón Murcia - Subdirección de Señalización 27-02-2025  
Elaboró David Fernando Malaver - Subdirección de Control Transito y Transporte 21-02-2025  
Sandra Raquel Vega- DIM -25-02-2025  
Nestor Romero-- Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte 25-02-2025  
Judy Alexandra Uribe Malavera - Subdirección de Señalización 27-02-2025  
Cristian Camilo Bello - Subdirección Financiera 03-3-2028  
César Manuel Mariño Avila - Oficina de Seguridad Vial 28-02-2025  
Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho  
Anexos - [https://drive.google.com/drive/folders/1FcrZ1CTaJib3ZnrV9JgbybjY\\_Lsrz3vd?usp=drive\\_link](https://drive.google.com/drive/folders/1FcrZ1CTaJib3ZnrV9JgbybjY_Lsrz3vd?usp=drive_link)

18

*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](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

*Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en [www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)*