



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS

202510000359521

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., enero 29 de 2025

Señor(a)

**DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA**

Concejo De Bogota

Calle 36 28 A 41

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

Bogota - D.C.

CONCEJO DE BOGOTÁ 29-01-2025 02:44:22

2025ER1829 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ ACOSTA

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

ASUNTO: REF: RESPUESTA PROPOSICIÓN 31-2025

OBS: —

**REF:** Respuesta Proposición 31-2025

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, Informe de los ingresos por comparendos resultado de la foto multas, discriminando por cámara y localidad su georreferenciación.**

En cuanto a la información relacionada con el recaudo de comparendos por fotomultas, nos permitimos informar que pueden ser consultados en los anexos de la proposición en mención

**2. informe del estudio técnico que define la distancia entre cámara de semáforo, cámara salva vida, ubicada en una misma vía, su objetivo, resultados de impacto en la reducción de siniestros, identificación de incumplimiento de normas, incumplimiento en el porte de documentos como tecno mecánica, seguros entre otros.**

Las cámaras de fotodetección tanto automáticas (llamadas inicialmente salvavidas) como semiautomáticas (en intersecciones semaforizadas) en Bogotá se instalan y definen siguiendo los criterios técnicos y normativos establecidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Según la Ley 1843 de 2017 y la Resolución 718 de 2018, estos dispositivos deben ubicarse en puntos críticos de siniestralidad vial, con el objetivo de prevenir accidentes y mejorar la seguridad en las vías, para lo cual de los criterios de siniestralidad, prevención e histórico de comparendos que dicta la Resolución para el análisis de puntos críticos, los puntos de

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.



fotodetección definidos cumplen con el criterio de siniestralidad para los años de análisis entre el 2016 y 2019.

### **Efecto de las Cámaras Salvavidas en Siniestralidad.**

A pesar de sus diferentes metodologías y estrategias, la mayoría de análisis existentes coinciden en que las Cámaras de Fotodetección (Cámaras, en adelante) tienen un efecto causal de reducción de la siniestralidad en la ciudad de Bogotá. Por ejemplo, López Valderrama y otros (2023) encuentran un efecto de reducción de siniestros del 21% en los lugares donde se ubica una Cámara Salvavidas y de 3% en toda la ciudad. Un resultado similar encuentra Ferro (2024), quien muestra que la reducción mensual en los siniestros simples es del 40% y la reducción de los siniestros graves es del 18%. Así mismo, análisis internos de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM, 2024) estiman una reducción de siniestros con fatalidades del 27% y una reducción del 4% de otro tipo de siniestros.

**El año pasado la Secretaría Distrital de Movilidad elaboró un análisis interno titulado “Efecto de las Cámaras Salvavidas en la siniestralidad”** que actualiza las estimaciones del efecto de las Cámaras Salvavidas sobre la siniestralidad. En particular, ese documento utiliza el hecho de que las Cámaras entran y salen de funcionamiento constantemente como un hecho a tener en cuenta durante la estimación. El uso de este hecho permite usar estrategias de estimación empíricas recientemente propuestas, en particular la de Chaisemartin y D'Haultfœuille (2024) para tratamientos escalonados con entrada y salida de unidades. Esta estimación produce estimadores consistentes, pero más imprecisos que los estimados con metodologías tradicionales.

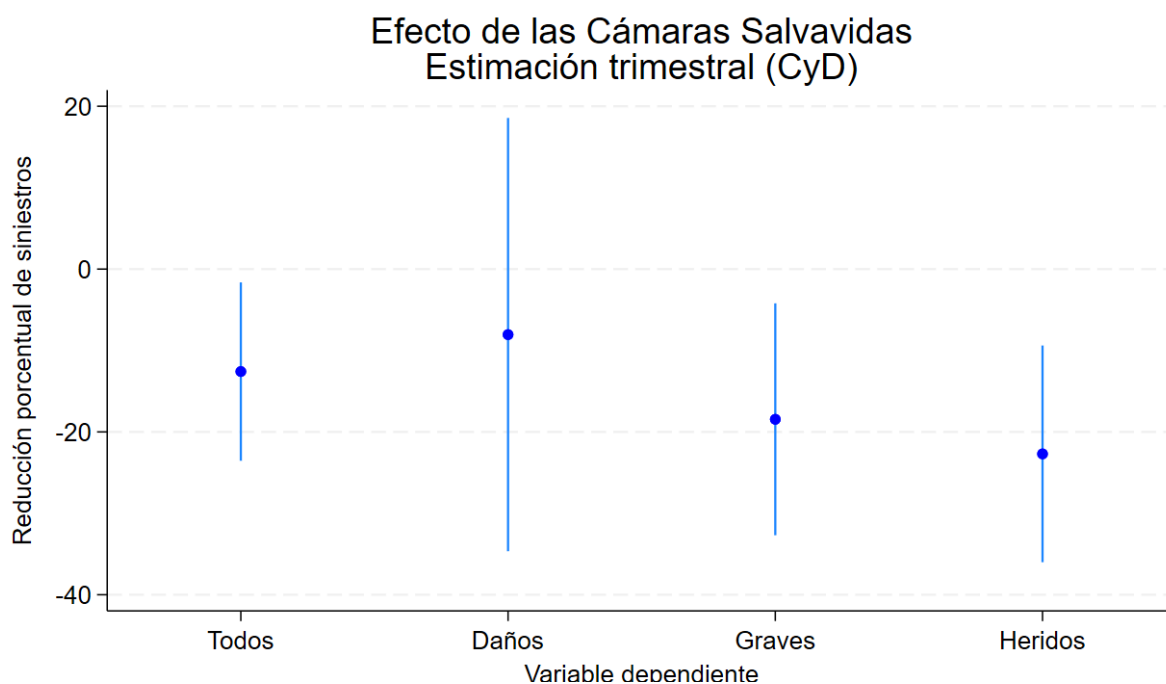
En todo caso el resultado general es que la instalación y funcionamiento de las Cámaras Salvavidas tiene un efecto causal de disminución de los siniestros. Este efecto se encuentra alrededor de un 14% para todos los siniestros y un 21% para el total de los siniestros con heridos. Pruebas de robustez muestran que estas magnitudes probablemente sean una cota inferior del efecto total. Los efectos para siniestros con fallecidos son muy imprecisos, pero tienen en la mayoría de los casos estimadores negativos. Estos resultados son consistentes con estudios anteriores que atribuyen efectos causales negativos a las Cámaras Salvavidas. También refuerza la dificultad de medir empíricamente el efecto de las Cámaras en los siniestros con al menos un fallecido. El gráfico a continuación sintetiza el efecto de las Cámaras en los siniestros ocurridos en un radio de 300 metros del punto donde se ubica cada Cámara.

### **Gráfico 1. Este resultado proviene de la estimación de Chaisemartin y D'Haultfœuille (2024). Se construye un panel a nivel de Cámara-trimestre. El**

2

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

**estimador corresponde al efecto agregado a un año de la instalación, de las unidades que entraron en tratamiento. Los errores se calculan con un cluster a nivel de Localidad en la que se ubica la Cámara.**



**Referencias utilizadas:**

- Callaway, B. Sant'Anna, P (2021). Difference-in-Differences with multiple time periods. *Journal of Econometrics*. Volume 225, Issue 2. , December 2021, Pages 200-230
- Goodman-Bacon, A. (2021). Difference-in-differences with variation in treatment timing. [Journal of Econometrics](https://www.researchgate.net/publication/362532821). Volume 225, Issue 2, December 2021, Pages 254-277
- Wooldridge, J. M. (2022). Simple Approaches to Nonlinear Difference-in-Differences with Panel Data Difference-in-Differences with Panel Data View project Panel Data View project. <https://www.researchgate.net/publication/362532821>

**3. Reporte el programa / cursos virtuales y presenciales que tiene la secretaría de movilidad, para formar a conductores teniendo en cuenta las características de los vehículos, el tamaño y capacidad de las vías, las normas de tránsito y las normas que los rigen.**



Al respecto se aclara que la formación de conductores en Bogotá y el país, está reglamentada mediante la Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones" la cual define en su articulado la naturaleza de los Centros de Enseñanza Automovilística y capacitación requerida de los conductores así:

*ARTÍCULO 12. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.*

(...)

*ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte, previo estudio técnico adelantado por este.*

*La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:*

*1. Capacitación Teórica. Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante- a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cuál modalidad se capacita, así:*

*a) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.*

*b) Capacitación en la modalidad virtual. Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción en la modalidad virtual, en la forma en que determine el Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), que permita identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia y permanencia durante la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.*

*En todo caso, la evaluación de la capacitación teórica y práctica, siempre se realizará de forma presencial.*



*2. Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas:*

*a) Talleres prácticos de formación. Se deberán impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.*

*b) Práctica de Conducción. Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.*

*PARÁGRAFO 1o. Los Centros de enseñanza deberán adaptar los contenidos e instalaciones para personas en condición de discapacidad, a fin de que estas puedan recibir las capacitaciones teóricas y prácticas para la obtención o recategorización de la licencia de conducción.*

*PARÁGRAFO 2o. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía.*

*(...)*

Los contenidos, modalidades y demás características para la educación formal de conductores se han reglamentado por el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación en coordinación con el Ministerio de Transporte.

Ahora bien, la Secretaría Distrital de Movilidad es un organismo del Sector Central Distrital con autonomía administrativa y financiera que tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior. Las funciones de la Entidad son:

- Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.
- Fungir como autoridad de tránsito y transporte.

5

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



- Liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital.
- Diseñar y establecer planes y programas de movilidad en el corto, mediano y largo plazo dentro del marco del Plan de Ordenamiento Territorial.
- Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.
- Formular y orientar políticas sobre democratización del sistema de transporte masivo y público colectivo.
- Orientar, establecer y planear el servicio de Transporte Público Urbano, en todas sus modalidades, en el Distrito y su área de influencia.
- Participar en el diseño de la política y de los mecanismos de la construcción y explotación económica de las terminales de transporte de pasajeros, de carga y de transferencia.
- Planear, coordinar y controlar la operación, entre otros mecanismos de seguridad vial, de la semaforización y señalización de los segmentos viales del Distrito Capital.
- Participar en la elaboración, regulación y ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial; en la articulación del Distrito Capital con el ámbito regional para la formulación de las políticas y planes de desarrollo conjuntos, y en las políticas y planes de desarrollo urbano del Distrito Capital. Diseñar, establecer y ejecutar los planes y programas en materia de educación vial.
- Controlar, de conformidad con la normativa aplicable, el transporte intermunicipal en la jurisdicción del Distrito Capital.
- Administrar los Sistemas de información del sector.

Teniendo en cuenta lo anterior se aclara que las funciones de formación de conductores recaen sobre los organismos designados por el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Educación y supervisados por sus entidades adscritas. La Secretaría Distrital de Movilidad, por su parte, ha desarrollado espacios de sensibilización **complementarios** para que la ciudadanía tenga conocimiento de normas, buenas prácticas, seguridad vial, entre otros conceptos que enriquecen su interacción en la dinámica de la movilidad de la ciudad.

Como oferta general a los diferentes sectores ciudadanos como entidades públicas, organizaciones y empresas privadas, instituciones educativas, sectores poblacionales vulnerables, empresas de transporte público y privado, y en general a toda la población que esté interesada en tomarlos, la Secretaría Distrital de Movilidad ofrece la posibilidad de desarrollar talleres presenciales impartidos por el equipo pedagógico en las siguientes temáticas:

### **Módulos de capacitación en educación vial**

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

6





En la actualidad se tiene una oferta pedagógica que consta de 16 módulos de capacitaciones en educación vial y cultura para la movilidad dirigidos a la ciudadanía, conductores, empresas y entidades.

**Módulo de seguridad vial general:** tiene como objetivo reconocer la relación entre el factor humano y la seguridad vial como ejes para la construcción de ambientes viales seguros. Entre las temáticas que se desarrollan se encuentran los principales modelos cognitivo motivacionales que explican la relación entre seguridad vial y riesgo vial.

**Módulo comportamental:** Tiene como objetivo comprender cómo el comportamiento hace parte de una conciencia individual y colectiva, regulado por hábitos y conductas, favoreciendo la convivencia y la movilidad segura. Se trabajan temas como la relación existente entre la ley, la moral y la cultura en las transformaciones sociales y las nuevas formas de entender la movilidad; cómo el comportamiento individual y colectivo influye en las prácticas de movilidad, e incide en la siniestralidad y la seguridad vial a través de situaciones cotidianas, ejemplos que promuevan una cultura para la movilidad que favorezca la corresponsabilidad en la vía.

**Módulo estrés y la ira en la movilidad:** busca reconocer el estrés y la ira como factores de riesgo en el ejercicio de la movilidad, según su presencia prolongada en los actores viales; en este módulo se definen conceptos relacionados con estrés e ira y su incidencia en la movilidad, se identifican alertas tempranas para afrontar el estrés e ira presentes en la conducción y se proporcionan herramientas para mitigar los efectos de riesgo del estrés e ira.

**Módulo de resolución de conflictos:** busca generar procesos de reflexión individual y colectiva sobre el manejo y resolución pacífica de conflictos que permitan transformar desacuerdos en experiencias constructivas, fomentando así la convivencia y la cultura ciudadana para la movilidad.

**Módulo Normativo:** Reconocer la norma como medio que favorece los ambientes de seguridad vial y cultura para la movilidad segura.

**Módulo de Velocidad:** Reconocer que el exceso de velocidad es uno de los principales factores de riesgo en el tránsito.

**Módulo movilidad accesible y universal:** Promover en la ciudadanía el reconocimiento y adopción de medidas, acciones y diseños que garantizan una accesibilidad universal, y los



desplazamientos seguros en el sistema de movilidad de las personas con diversidad funcional, mediante actividades vivenciales.

**Módulo de fatiga y sueño en la movilidad:** Reconocer la fatiga y el sueño como factores de riesgo en el ejercicio de la movilidad, según su presencia prolongada en los actores viales.

**Taller lúdico - teatral “Mujer y transporte”:** Generar procesos de reflexión frente a las conductas de acoso sexual, discriminación, subordinación, exclusión y tocamientos que enfrentan las mujeres durante los desplazamientos que realizan en la ciudad e incentivar decisiones de comportamientos cuidadosos para garantizar la igualdad, respeto y valoración de las mujeres en la movilidad.

**Módulo de movilidad sostenible:** Reconocer los beneficios para el fortalecimiento de la movilidad sostenible, teniendo en cuenta el cambio de hábitos y racionalización del uso de los vehículos motorizados, donde protejamos el medio ambiente y la seguridad vial en la ciudad de Bogotá.

**Módulo seguridad vial ciclistas “La Bicicleta transforma el Mundo”:** Identificar a la bicicleta como eje fundamental en la construcción de un modelo sostenible de ciudad en el marco de la política pública de la bicicleta en Bogotá.

**Módulo de eco conducción:** Reconocer los beneficios de la eco conducción en la movilidad, el ambiente y la seguridad vial en la ciudad de Bogotá.

**Módulo de biocinemática:** Reconocer las consecuencias de los eventos viales en el cuerpo humano, y la importancia de la seguridad activa y pasiva como componentes claves para la protección de la vida.

**Módulo Conductores y acompañantes de rutas escolares:** Reconocer las bases normativas, de seguridad vial, conducción ecológica y los protocolos que favorecen el transporte escolar.

**Módulo transporte de carga:** Identificar las principales características de seguridad vial y los factores de riesgo en el transporte de carga en la ciudad de Bogotá.

**Módulo Factores de riesgo en la Movilidad – Sustancias Psicoactivas:** Módulo Factores de riesgo en la Movilidad – Sustancias Psicoactivas: Fortalecer la comprensión





sobre los efectos adversos y riesgos del uso de sustancias psicoactivas, en el ejercicio de la movilidad.

### Actividades lúdico pedagógicas

**Acción pedagógica “Bici- pensante”:** Experiencia lúdico-pedagógica que hace uso de la bicicleta para sensibilizar sobre los procesos de atención, habilidades psicomotrices y riesgos asociados a distractores en la movilidad segura, en el marco de la movilidad sostenible.

**Acción pedagógica “Puntos ciegos”:** Actividad pedagógica que busca generar en los diferentes actores viales una conciencia preventiva sobre los puntos ciegos vehiculares, los elementos de seguridad activa y pasiva, así como del uso adecuado del espacio público.

**Juegos de gran formato:** Actividad pedagógica que promueve la corresponsabilidad, la convivencia y la cordialidad en las vías de la ciudad como escenario público valorado y cuidado por todos y todas.

**Rompecabezas:** Actividad pedagógica que promueve la seguridad vial de peatones, bici usuarios y motociclistas destacándose como los actores más vulnerables en la vía.

**Cursos teórico prácticos dirigidos a motociclistas:** actividad que busca reforzar las habilidades de conducción y recordar la importancia de acatar las normas de tránsito a través de la práctica de conducción en un escenario de práctica controlado y seguro para sus participantes. Los cursos son de acceso gratuito para toda la ciudadanía y algunos de ellos, se realizan específicamente para mujeres motociclistas.

De igual manera, los cursos se ofrecen a entidades u organizaciones privadas cuyos colaboradores utilizan la moto como medio de trabajo o transporte.

**Jornadas de Cultura para una Movilidad Segura:** actividad dirigida a todos los actores viales que tiene como objetivo sensibilizar a la ciudadanía sobre la conducción responsable, promoviendo así la protección de la vida en las vías, con un especial énfasis en peatones, ciclistas y usuarios de moto (conductor y acompañante), teniendo en cuenta que son los actores viales más vulnerables.

### Actividades en Instituciones educativas

**Formación a conductores y acompañantes de rutas escolares:** Estrategia de capacitación en seguridad vial y cultura para la movilidad encaminada al reconocimiento de

9

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





la normatividad vigente para el transporte escolar en Bogotá, como medio que favorece los ambientes de convivencia, integración y respeto en la ciudad.

Adicionalmente a través de la Red Empresarial de Seguridad Vial, se abordan temas de interés del sector empresarial durante cada vigencia, teniendo en cuenta los riesgos más relevantes para este gremio. En el 2024 se realizaron **12 talleres virtuales y 1 taller presencial:**

- Servicios ORVI
- Mitos y Realidades de la Gestión de Velocidad.
- Soluciones innovadores y uso de tecnologías para la seguridad vial
- El Nuevo Paradigma de la Seguridad Vial
- La Gestión del Enfoque del Sistema Seguro en los PESV
- Inteligencia Artificial aplicada en la Seguridad Vial en los PESV
- Responsabilidades Jurídicas y Costos derivadas de un Siniestro Vial
- Taller gestión integral de riesgos viales
- Seguridad Vehicular, descubre cómo estar a la vanguardia
- Acciones y buenas prácticas en Seguridad Vial, bajo el Enfoque del Sistema Seguro
- Tips para mejorar la investigación de accidentes de tránsito en tu organización
- Orientación a víctimas de siniestros viales en Bogotá, sabes que hacer en caso de un siniestro vial en términos jurídicos?
- Género y Seguridad Vial

En el caso de las personas que han cometido infracciones a las normas de tránsito desde la Entidad se dictan Cursos pedagógicos presenciales a los infractores, los cuales tienen como objetivo “Promover el cuidado por la vida a través de la sensibilización en seguridad vial, normatividad y estadísticas, para construir una cultura en valores y convivencia.”

La Secretaría Distrital de Movilidad para los cursos pedagógicos por infracción a las normas de tránsito, incorpora metodologías que favorecen el aprendizaje significativo adaptado a la caracterización de los diferentes actores viales, aunado a que su heterogeneidad evidencia la necesidad de diversificar en los estilos de aprendizaje y en consecuencia se incorporan como recursos, diferentes modelos y enfoques de la educación dentro de los cuales se distingue: Gamificación, aprendizaje colaborativo, aprendizaje experiencial, modelo de aprendizaje VAK, Philips 6/6, método juego de roles y método de situaciones.

Para el desarrollo del curso pedagógico se cuenta con una serie de recursos didácticos, tales como, presentaciones en PowerPoint, videos y guías didácticas; la SDM dispone de 8 Guías Temáticas a saber:

10

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



- No te distraigas en la vía, enfócate en la vida.
- Las normas de tránsito, una decisión de vida.
- Tus decisiones transforman vidas en la vía.
- Descubre el juego por la vida.
- Fortaleciendo comportamientos y valores.
- Las señales de tránsito te salvan la vida.
- Entre la diversión y el riesgo.
- Tu vida y la de tus acompañantes tiene valor.

Lo anterior, teniendo en cuenta que los cursos impartidos deben ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción.

Así mismo, el artículo 40 de la Resolución 20203040011355 de 2020, determina que las temáticas abordadas en los cursos pedagógicos debe estar orientada a dar a conocer:

- **Normatividad de tránsito.** La importancia del cumplimiento de las normas de tránsito y fomento de la cultura ciudadana.
- **Seguridad Vial:** Desde los 8 ejes del Sistema Seguro enmarcado en la Política Nacional de Seguridad Vial.
- **Estadística de siniestralidad vial.** Análisis de la situación del contexto nacional y local de víctimas, causas y consecuencias, abordando la siniestralidad vial como un proceso, una construcción y, por tanto, un fenómeno evitable.

Por otra parte es importante mencionar que, mediante el artículo 23 de la Ley 2052 de 2020 se le delegó al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito en Colombia la reglamentación de las condiciones que deben tener los cursos pedagógicos virtuales, por lo tanto, la SDM está a la espera de la expedición de dicha reglamentación.

Complementariamente, en convenio con el Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA, también se ofrecen a los prestadores del servicio de Transporte público Individual, los siguientes cursos de formación virtual:

- Prestación del servicio al transporte individual de pasajeros
- Servicio y atención al usuario de Transporte Individual
- Inglés Básico
- Evaluación y Certificación de Competencias Laborales



**4. Informe cual es el programa Virtual Resolutivo, para que a la persona que le sancionan con un comparendo, no tenga que perder más de 6 horas entre el trámite en gestión de citas, largas filas, asistencia a curso presencial de más de 2 horas, pasar por el filtro de desinformación.**

La Secretaría Distrital de Movilidad viene desarrollando los cursos pedagógicos por infracción a las normas de manera presencial acorde a lo estipulado en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 118 del Decreto Ley 2106 del 2019, en la cual establece que una vez surtida la orden de comparendo, si el inculcado acepta la comisión de la infracción, podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa, acogerse a la reducción de la multa en los porcentajes allí establecidos siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito.

Así mismo, el parágrafo del artículo 136 de la Ley 769 de 2002, adicionado por el artículo 23 de la Ley 2050 de 2020, dispone:

“PARÁGRAFO. Los cursos a los infractores de las normas de tránsito podrán ser también virtuales, para lo cual quien lo dicta deberá **garantizar la autenticación biométrica del ciudadano en la forma en que determine el Ministerio de Transporte**, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT y por el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte, que permita la identificación del infractor de forma segura, así como el registro y su permanencia en el curso, en los términos señalados por el Ministerio de Transporte. *(el subrayado es nuestro)*

Los cursos dictados por los organismos de tránsito, los centros integrales de atención registrados ante en sistema del Registro Nacional de Tránsito (RUNT) para dicha labor, no podrán ser en número/día más de la capacidad física instalada, certificada por medio del registro, gestión de calidad o acreditación, en las condiciones señaladas por el Ministerio de Transporte.

En todo caso, **para la prestación del curso virtual y/o presencial**, los centros integrales de atención, deberán cumplir los mismos requisitos técnicos de operación y funcionamiento previstos en la ley, **según reglamentación del Ministerio de Transporte.**” *(el subrayado es nuestro)*

Dicho lo anterior, mediante el parágrafo adicionado se dispuso que los cursos por infracción a las normas de tránsito podrán ser también virtuales, en la forma en que determine el Ministerio de Transporte. Sin embargo, a la fecha el Ministerio no ha reglamentado lo relacionado con la realización de los cursos pedagógicos virtuales, como autoridad



suprema de tránsito que define, orienta, vigila e inspecciona la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Ahora bien, en lo referente a los tiempos para realizar el curso pedagógico se indica que de conformidad con el artículo 40 de la Resolución 20203040011355 de 2020, se establece que el curso sobre normas de tránsito no podrá ser inferior a dos (2) horas cátedra. Adicionalmente, para efectos de surtir el proceso de registro y validación de identidad para ingreso al curso el día de la cita el infractor deberá presentarse con 40 minutos de anticipación para realizar el proceso en la plataforma del RUNT.

**5. cuál es la estrategia resolutive EN SITIO DE IMPOSICIÓN DE COMPARENDO, para que la persona pueda hacer el pago de la sanción / multa, por situaciones como: mal parqueo, pico y placa, olvido de documentos, falla de una bombilla o fusible, donde el vehículo NO requiere de Grúa o Patio, por no estar implicado en choque o siniestro.**

En estricto cumplimiento de la normativa vigente, la Secretaría Distrital de Movilidad no cuenta con un proceso de sanción o pago de multas de tránsito en el lugar de los hechos, teniendo como punto de consideración que el agente de tránsito, amparado en el Artículo 135 de la Ley 769 de 2002 frente a la presunta comisión de una conducta catalogada como contravención, extiende al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente.

Esto se debe a que, es en el proceso contravencional donde se determina la calidad de infractor a la normativa de tránsito, luego de garantizar la protección de los derechos de contradicción y defensa de la ciudadanía, así como las garantías del debido proceso.

En este sentido, es por medio del proceso contravencional, con sus términos procesales, oportunidades, principios y garantías, donde se delimita que una presunta infracción debe ser sancionada y cuya consecuencia recae en el pago de una multa. Esto asegura que se respeten los derechos fundamentales de los ciudadanos y se garantice la justicia y la equidad en la aplicación de las normas de tránsito.

**6. Cuál es la estrategia para asegurar la NOTIFICACIÓN de comparendos, virtual, telefónica, redes sociales WhatsApp, carta, para GARANTIZAR EL DEBIDO PROCESO a las personas multadas por foto comparendo, reporte de policía de tránsito entre otras. Informe número de notificaciones al correo electrónico, número de notificaciones a la vivienda, número de notificaciones por correspondencia, notificaciones al teléfono celular, mensaje de texto, redes WhatsApp.**



La notificación de los comparendos es una actividad reglada que debe acatar la SDM, una vez se aprueba la evidencia, se impone la orden de comparendo electrónico y se envía la información y el comparendo al sistema de notificación de la Secretaría Distrital de Movilidad y al sistema contravencional. Así, empieza la notificación al propietario del vehículo a la dirección registrada en el RUNT dentro de los 3 días hábiles siguientes a la validación. (Art. 8° de la Ley 1843 de 2017). En caso de devolución, la notificación de la orden de comparendo se hará conforme con lo previsto en los Art. 68 y 69 de la Ley 1437 de 2011. Una vez realizada la notificación en debida forma al propietario del vehículo objeto de la imposición de la orden de comparendo, éste puede aceptar la comisión de la infracción, o impugnar la orden de comparendo, en los términos del Art. 136 del Código Nacional de Tránsito.

Ahora bien con relación a **“Informe número de notificaciones al correo electrónico, número de notificaciones a la vivienda, número de notificaciones por correspondencia, notificaciones al teléfono celular, mensaje de texto, redes WhatsApp”**. Debe indicarse que la Ley 1843 de 2017 “Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones.”, en el artículo 8°, dispone:

*“Artículo 8°. Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación: **El envío se hará por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo.***

Razón por la cual, en concordancia con la ley, solamente el procedimiento de notificación de comparendos es el que hace alusión la referida norma y no se puede realizar mediante notificaciones al celular de la persona, al whatsapp o sus redes sociales, sino que se realiza mediante empresa de correo legalmente constituida a la dirección física consignada en el RUNT para cada persona en particular, razón por la cual no existen notificaciones por esos medios.





**7. Reporte cual es el estado de actualización de base de datos, de los vehículos, sus propietarios, número de vehículos en traspaso, número de vehículos sin traspaso.**

Una vez consultada la base de datos del Registro Distrital Automotor (RDA) a corte de 15 de enero de 2025, se concluyen las siguientes cifras:

- 1) Cantidad de vehículos activos = Dos millones seiscientos nueve mil trescientos cincuenta y seis (2.609.356) vehículos.
- 2) Cantidad de propietarios = Dos millones setecientos cinco mil setecientos veinticuatro (2.705.724) propietarios.
- 3) Cantidad de traspasos = De los vehículos activos a 15 de enero de 2025, un millón ochocientos diecinueve mil doscientos ochenta y un (1.819.281) vehículos han tenido traspaso.
- 4) Cantidad de sin traspasos = De los vehículos activos a 15 de enero de 2025, setecientos noventa mil setenta y cinco (790.075) vehículos no han tenido traspaso.

**8, informe cuántos vehículos según sus características han sido abandonados en los PATIOS, motivo y valor de la sanción, que alternativa se proyecta con los propietarios para mitigar esta pérdida.**

En atención a su solicitud, de manera atenta la Secretaría Distrital de Movilidad se permite adjuntar a la presente una base contentiva del listado de vehículos en estado de abandono que se ubican actualmente en los patios, la cual data de treinta y siete mil seiscientos sesenta y cinco (37.665) unidades, inmovilizados desde la vigencia 2003 a 2022, de los cuales se cuenta con los siguientes datos: Placa, clase de vehículo, fecha de inmovilización, Código (Motivo de inmovilización: Códigos 900: Fiscalía General de la Nación, Códigos 500: Infracciones de Transporte, Códigos de dos (2) dígitos: Infracciones de Tránsito antiguas), Código: 1044- Inmovilizados bajo la Circular 1044 de 2003- Ministerio de Transporte, Código: 200: Infracciones ambientales, Códigos: A,B,C, y D: Infracciones de Tránsito- Resolución 3027 de 2010- Manual de Infracciones de Tránsito actual y el número de cada comparendo.

Frente a lo solicitado con relación al valor de la sanción, a continuación se informan de acuerdo al motivo o código de infracción y sus variables, de la siguiente manera:



**Tabla No. 2- Valores de sanción en salarios mínimos- Infracciones motivo de inmovilización- vehículos abandonados en patios.**

Código/Infracción	Número de Vehículos	Valor
Códigos 901 y 910	3664	Trámite por fiscalía
Código 585	16	1 A 700 S.M.M.V.
Código 587	2572	1 A 700 S.M.M.V.
Código 589	13	1 A 700 S.M.M.V.
Infracciones Códigos 12 a 24	131	Ocho (8) S.M.L.D.V
Infracciones Códigos 35 a 73	409	Quince (15) S.M.L.D.V
Infracciones Códigos 74 a 90	375	Treinta (30) S.M.L.D.V
Infracción Código 1044	18	Sin información
Infracciones Código 205 a 207	186	Sin información
Infracciones Código A02 a A12	171	Cuatro (4) S.M.L.D.V
Infracciones Código B01 a B14	2195	Ocho (8) S.M.L.D.V
Infracciones Código C01 a C38	18880	Quince (15) S.M.L.D.V
Infracciones Código D01 a D15	6801	Treinta (30) S.M.L.D.V
Infracciones Código E01 a E02	3	\$1.106.595
Infracción "F"- Embriaguez	2222	Indeterminable por el grado
Infracciones H01 a H13	2153	No tienen sanción- Curso Pedagógico

**Fuente: Subdirección de Contravenciones**

Frente a lo anterior, la SDM se permite aclarar que existen vehículos inmovilizados en un solo evento por varias infracciones de tránsito; por tanto, al sumar la cantidad de vehículos en patios el resultado excede del total de los expuestos en la base adjunta.

En relación con la segunda solicitud, informamos que la entidad adelantará las actuaciones dentro del Sistema Fénix optimizando los procesos administrativos relacionados con la inmovilización de vehículos, de conformidad con la Ley 1730 de 2014, agilizando los trámites y mejorando la celeridad en la resolución de los procesos de declaratoria de abandono de vehículos inmovilizados, brindando así una mayor eficiencia encaminada a reducir los tiempos, atenuando las consecuencias derivadas del abandono de vehículos inmovilizados, con el objetivo de adelantar las subastas de los mismos, contribuyendo al impacto ambiental y a la descongestión de patios de la ciudad.





**9. presente informe sobre la estrategia de la secretaría de tránsito concertada con las zonas industriales y comerciales, para gestionar planes y horarios para el adecuado uso de las vías para las descargas, zona parqueo, ayudando a reducir los trancones en horas pico.**

Actualmente, se encuentra vigente el Decreto Distrital 840 de 2019<sup>1</sup> *“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<sup>2</sup> *“Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 840 de 2019 y se dictan otras disposiciones”*.

Estos decretos regulan el tránsito de vehículos de carga así:

**“Artículo 3º.- Zona de restricción.** Al interior del perímetro señalado en el presente artículo se restringe la circulación de vehículos de transporte de carga con “peso bruto vehicular máximo” superior a ocho mil quinientos kilogramos (8.500kg.), de lunes a viernes entre las 06:00 y las 08:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas:

*La zona de restricción inicia en el límite oriental de la ciudad con Calle 170-Calle 170-Carrera 16- Calle 164-Carrera 20-Calle 170-Avenida Boyacá-Avenida de La Esperanza-Avenida de las Américas-Carrera 30- Calle 24 – Carrera 22 – Carrera 24 – Calle 6 – Carrera 30 – Avenida Calle 3 – Carrera 68 – Avenida de las Américas – Avenida Boyacá – Avenida Primero de Mayo – Avenida Carrera 68 – Autopista Sur – Avenida Boyacá – Avenida Villavicencio – Avenida Caracas – Avenida Primero de Mayo Límite oriental.*

*La zona se encuentra descrita físicamente en el mapa anexo al presente decreto, del cual forma parte integrante, como Zona Uno<sup>3</sup> (1).*

**Parágrafo 1.-** En el sector de la Localidad de la Candelaria comprendido entre la Carrera 9 y la Avenida Circunvalar, y de la Avenida Jiménez a la Calle 7, se restringe en todo horario el tráfico de vehículos de transporte de carga con “peso bruto vehicular máximo” superior a tres mil quinientos kilogramos (3.500 kg).

<sup>1</sup> Disponible para consulta en: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=88592>

<sup>2</sup> Disponible para consulta en: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=91002>

<sup>3</sup> Disponible para consulta en:

[https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/adminverblobawa?tabla=T\\_NORMA\\_ARCHIVO&p\\_NORMFIL\\_ID=17674&f\\_NORMFIL\\_FI LE=X&inputfilext=NORMFIL\\_FILENAME](https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/adminverblobawa?tabla=T_NORMA_ARCHIVO&p_NORMFIL_ID=17674&f_NORMFIL_FI LE=X&inputfilext=NORMFIL_FILENAME)



**Parágrafo 2.-** Los vehículos restringidos podrán circular por las vías límite definidas para la zona.

**Artículo 4°.- Zona de libre circulación de vehículos de transporte de carga.** En el área remanente de la descrita en el artículo anterior se permite la circulación de vehículos de transporte de carga con año modelo no superior a veinte (20) años, durante las veinticuatro (24) horas, de conformidad con las disposiciones del Código Nacional de Tránsito Terrestre y la señalización que la autoridad de tránsito establezca. Dicha zona está conformada por las áreas remanentes de las previstas en el párrafo segundo del artículo tercero del presente decreto.

La zona se encuentra descrita físicamente en el mapa anexo al presente decreto, del cual forma parte, como Zona dos (2).

**Artículo 5°.- Restricción por generación vehicular.** Los vehículos de carga de año modelo superior a veinte (20) años, tendrán restricción dentro de la jurisdicción del Distrito Capital los días sábados entre las 05:00 y las 21:00 horas, horario rotativo de acuerdo con el último dígito de la placa par o impar del vehículo. Esta restricción iniciará con las placas pares el primer sábado luego de la entrada en vigencia el presente Decreto.” (Ver tabla 3).

**Tabla No 3 Rotación de placas para pico y placa**

Primer sábado luego de la entrada en vigencia del presente decreto	Semana 2	Rotación de placas en continuación a la semana 2 de vigencia del presente decreto.
Placa par	Placa impar	

**Fuente: Decreto Distrital 840 de 2019 modificado por el Decreto Distrital 077 de 2020**

Adicionalmente, de lunes a viernes sin incluir festivos, dichos vehículos no podrán transitar entre las 06:00 y las 08:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas.

**Parágrafo 1.-** Los vehículos de servicio público y particular clase camioneta, con tipo de carrocería: estacas, furgón, estibas y panel, estarán sujetos a las medidas de restricción establecidas en el presente artículo.



***Parágrafo 2.- A los vehículos repotenciados, para efectos de la aplicación del presente artículo, se tendrá en cuenta el año modelo asignado en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, correspondiente al modelo del motor reemplazado.”***

Actualmente, se encuentra vigente una restricción para los vehículos de carga de año modelo 2004 o inferior, de lunes a viernes entre las 6:00 y las 8:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas. Adicionalmente, estos vehículos tienen restricción los días sábado entre las 5:00 y las 21:00 horas, de acuerdo con el último dígito de la placa par o impar.

Para tener el detalle conforme cada condición particular de acuerdo a la malla vial y al tipo de vehículo puede observarlo en el siguiente enlace: <https://simur.gov.co/normatividad>. Estas medidas son parte del esfuerzo de la ciudad para mejorar la movilidad y reducir el impacto ambiental, siempre contribuyendo con una logística más eficiente, segura y sostenible.

Por otro lado, al Red de Logística Urbana, cuya alianza es entre la Secretaría Distrital de Movilidad y el sector privado con apoyo de la academia, busca fortalecer la competitividad de las empresas y desarrollar integralmente el ecosistema de logística urbana en el que se contemplan acciones de impacto directo en Bogotá y sus alrededores relacionados con eficiencias operacionales, seguridad en la ciudad y una mejor movilidad, en la que se aplica tres líneas de acción:

- 1) **Divulgación del conocimiento:** facilitar la interacción entre las empresas a través de charlas, talleres y capacitaciones que ofrece la red, además de desarrollar jornadas en vía junto con el equipo de pedagogía, los gestores sociales y la oficina de seguridad vial para sensibilización y apropiación del espacio público y la interacción entre actores.
- 2) **Fomento a la participación en actividades:** realizar un trabajo colaborativo y de acercamiento con otras empresas de la red, además, de invitar a participar activamente en los proyectos del distrito.
- 3) **Reconocimiento de buenas prácticas logísticas:** exaltar las acciones de impacto que mejoran la competitividad de la empresa y la movilidad de la ciudad en términos de eficiencia, seguridad y sostenibilidad.

Así mismo, se resalta el acercamiento a grupos de pequeños y de medianos transportadores con el desarrollo de mesas de trabajo con temas de interés dentro de un





espacio llamado “EnCárgate de Bogotá”, y se realizan gestiones con otras entidades que permitan impulsar las políticas y estrategias relacionadas al transporte de carga.

Cordialmente,



**Claudia Andrea Diaz Acosta**

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 29-01-2025 02:27 PM

Aprobó: Adriana Ruth Iza Certuche-Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía  
Aprobó: Ana Maria Cataño Blanco-Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad  
Aprobó: Clemencia Rojas Arias-Subsecretaría de Gestión Corporativa  
Aprobó: Giovanni Andrés García Rodríguez-Dirección de Investigaciones Administrativas al Tránsito y Transporte  
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 Manuel Garzon Monroy-Subdirección de Contravenciones  
Aprobó: Liliana Paola Oñate Acosta-Subsecretaría de Política de Movilidad  
Aprobó: Luz Mary Peralta Rodríguez-Dirección Administrativa y Financiera  
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: Sandra Esperanza Rodríguez Castañeda-Subdirección de Transporte Privado  
Aprobó: Valentina Acuña García-Dirección de Planeación de la Movilidad

Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho

Gina Salazar- Asesora del Despacho 28-01-2025

Javier Hernández -Hernández López y Asociados 28-01-2028

Amanda Carolina Maldonado - DAC 24-01-2025

Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 21-01-2025

Pompilio Yesid Fonseca Colmenares - Profesional Universitario DAC 27-01-2025

Elaboró Lady Alejandra Piedrahita Villarraga - Subdirección de Transporte Privado 20-01-2025

Juan Guillermo Ruiz Fonseca - Subdirección de Transporte Público 20-01-2025

Juan Carlos Castro - Subdirección de Transporte Público 21-01-2025

Cesar Mariño Ávila - Oficina de Seguridad Vial 21-01-2025

Rafael Abbrescia - Dirección de Atención al Ciudadano 22-01-2025

Control Tránsito y Transporte - SCTT

Leonardo Guerrero Barreto- DAC 23-01-2025

Gabriel Alfonso Rodríguez - DIATT 23-01-2025

Diego Silva - Abogado SC 27-01-2025

Julián Felipe Nieto Toro - Abogado DAC 27-01-2025

Monica Liliana Del Villar - Subdirección Financiera 27-01-2025

Compilo Paula Andrea Vargas Torres -Despacho

Anexos - [https://drive.google.com/drive/folders/1W8FTYvuU8700uUAebAtwgQMUVe4UVqrN?usp=drive\\_link](https://drive.google.com/drive/folders/1W8FTYvuU8700uUAebAtwgQMUVe4UVqrN?usp=drive_link)

