



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510003249721

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., marzo 21 de 2025

Señor(a)

DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA

Concejo De Bogota

Calle 36 28a 41

Email: comisiondelplan@concejobogota.gov.co

Bogota - D.C.

CONCEJO DE BOGOTÁ 25-03-2025 08:04:30

2025ER7628 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DE MOVILIDAD/CLAUDIA DIAZ ACOSTA

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

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICIÓN 388-2025

OBS: 202510003249721

REF: Respuesta Proposición 388-2025

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. ¿Cuál es el estado actual del Sistema de Bicicletas Compartidas en términos de operatividad, número de bicicletas funcionales, estaciones en servicio y cobertura en la ciudad?

Respecto al estado actual del Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC), es oportuno indicar que el contrato tiene una duración total de 95 meses compuesto por dos etapas:

- Etapa de Alistamiento (5 meses): Inició con la firma del acta de inicio del contrato, la cual se suscribió el 4 de febrero de 2021 y culminó con la entrega de la zona, la cual se firmó el primero (1) de julio de 2022, de acuerdo con lo dispuesto en los términos contractuales.
- Etapa de aprovechamiento económico del espacio público (90 meses): etapa que se encuentra en ejecución, dentro de la cual ya fueron surtidas las actividades de la entrega de zona y el inicio de la operación total del sistema, este último a partir del 9 de febrero de 2023.

Actualmente, el SBC tiene una zona autorizada para su operación en un polígono de 34,8 km² con 297 estaciones disponibles y una flota total de 3.300 bicicletas funcionales autorizadas para realizar la actividad de alquiler, segmentadas en 1.500 bicicletas mecánicas, 1.500 bicicletas de pedaleo asistido, 150 bicicletas de cajón y 150 manocletas. Además, 150 bicicletas cuentan con sillas traseras para niños y niñas, fomentando los viajes de cuidado y la inclusión con perspectiva de género.

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.



2. ¿Cuántas bicicletas hay en Bogotá y en qué zonas están distribuidas?

En línea con la respuesta al numeral anterior, el SBC dispone de 3.300 bicicletas entre las que se encuentran 1.500 bicicletas mecánicas, 1.500 bicicletas de pedaleo asistido, 150 bicicletas de cajón y 150 manocletas.

La Zona Autorizada para realizar la actividad de aprovechamiento económico del espacio público para ubicar las estaciones y realizar el alquiler de bicicletas del Sistema, se encuentra distribuida en 16 Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ) o UTAM¹ de forma total o parcial:

- Los Cedros (UPZ 13)
- Usaquén (UPZ 14)
- Country Club (UPZ 15)
- Santa Bárbara (UPZ 16)
- Los Andes (UPZ 21)
- El Refugio (UPZ 88)
- Pardo Rubio (UPZ 90)
- Sagrado Corazón (UPZ 91)
- La Macarena (UPZ 92)
- Las Nieves (UPZ 93)
- La Candelaria (UPZ 94).
- Chico Lago (UPZ 97)
- Los Alcázares (UPZ 98)
- Chapinero (UPZ 99)
- Galerías (UPZ 100)
- Teusaquillo (UPZ 101)

El polígono de operación autorizado se encuentra dentro de los siguientes límites:

¹ A partir del contrato SDM-20181835 de la Encuesta Origen – Destino Hogar (EODH - 2019) y la encuesta Origen – Destino de Interceptación (EDO) para Bogotá, se mencionan las UPZ como Unidades Territoriales de Análisis de Movilidad UTAM. La delimitación de UTAM reconoce e integra la división de barrios catastrales y UPZ asociadas (para el caso de Bogotá), esto con el fin de mantener coherencia con la organización administrativa de la ciudad.



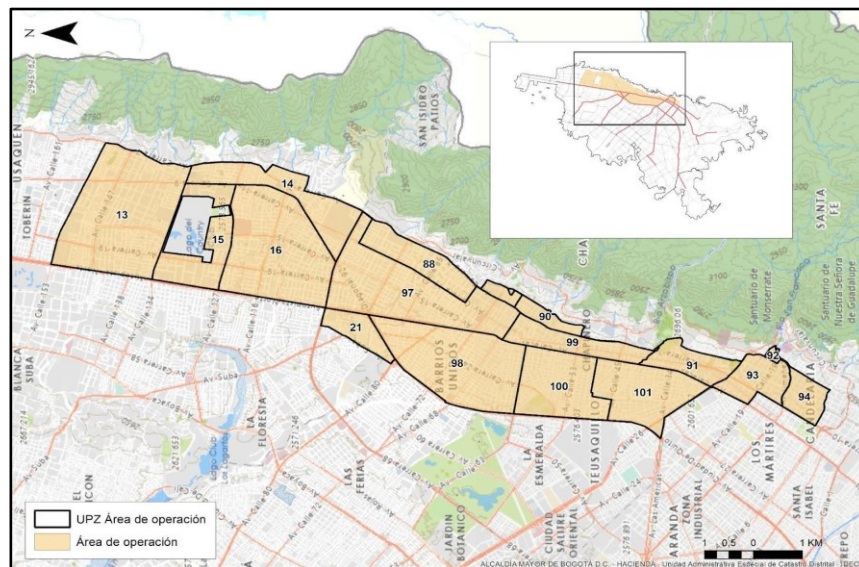
Por el norte: Desde la intersección de la calle 153 con carrera 7 hasta la calle 153 con la Autopista Norte.

Por el occidente: Desde la intersección de la calle 153 con la Autopista Norte, por la Autopista Norte hasta la Avenida calle 100, hacia el occidente hasta la carrera 50, por la carrera 50 hasta la calle 80, por la Avenida NQS (carrera 30) hasta la Avenida Las Américas.

Por el sur: Desde la intersección de la Avenida NQS con Avenida Las Américas, por la Avenida Las Américas hasta la Avenida El Dorado (calle 26), por la Avenida El Dorado hacia el oriente hasta la Avenida Caracas, por la Avenida Caracas hasta la calle 19, por la calle 19 hasta la carrera 10, por la carrera 10 hasta la calle 7, por la calle 7 al oriente hasta la carrera 3.

Por el oriente: Desde la intersección de la carrera 3 con calle 7, hasta la Avenida Jiménez de Quesada, hacia el norte hasta la calle 26 con carrera 4, pasando por la glorieta de la escultura de Francisco de Orellana, recorriendo la carrera 7 hasta la calle 153.

Figura 1. Delimitación de la zona Autorizada



Fuente: SDM 2025



3. ¿En qué espacios específicos están ubicadas las estaciones del sistema?

Las estaciones del SBC se encuentran ubicadas en andenes, plazas, malla vial y parques, de conformidad con las disposiciones previstas en la Resolución 030 de 2021 del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público.

En el siguiente enlace de datos abiertos de la entidad se pueden consultar las ubicaciones de las estaciones actuales del SBC:

- <https://datos.movilidadbogota.gov.co/datasets/estaciones-sistema-de-bicicletas-compartidas-3/explore>

4. ¿Cuántas bicicletas y estaciones están fuera de servicio por falta de mantenimiento o fallas técnicas?

Se informa que los datos solicitados no se encuentran disponibles toda vez que los mismos no corresponden a los datos que el Contratista debe reportar a la SDM en el marco del Anexo. 5 “TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN Y DATOS” del respectivo Contrato.

No obstante, la supervisión del Contrato hace seguimiento al cumplimiento de las disposiciones previstas en el Anexo. 6 “ESPECIFICACIONES SOBRE EL DESARROLLO DE LA ETAPA DE APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DEL ESPACIO PÚBLICO - OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO” del Contrato.

5. ¿Por qué se ha estancado el desarrollo del proyecto y qué dificultades se han identificado para su expansión o mejora?

el contrato se encuentra en ejecución y a marzo de 2025, se encuentra en el mes 37 de ejecución, lo que equivale al 39% de avance en términos de tiempo, por lo cual, el desarrollo del sistema avanza conforme a lo planificado, garantizando que su implementación se lleve a cabo bajo los más altos estándares técnicos y operativos, en aras de asegurar su eficiencia y sostenibilidad a largo plazo. Así mismo, el sistema ha operado todos los días desde su inicio de operación el 30 de septiembre de 2022, logrando 3,6 millones de viajes y el registro de 147 mil usuarios aproximadamente con corte al 28 de febrero de 2025.

Ahora bien, el contrato del Sistema prevé la posibilidad de expandir su zona de operación con base en los estudios técnicos, financieros y legales que presente el contratista. Esta

4

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



posibilidad está contemplada en el Anexo Técnico No. 1 – Definición Técnica, en cuyo numeral 1.1.2 dispone lo siguiente:

“Durante la ejecución del contrato, el Aprovechador podrá buscar y solicitar a la SDM la ampliación de la zona autorizada para el SBC, en cualquier momento una vez iniciada la operación total del sistema, dando cumplimiento a todos los requerimientos establecidos y definidos en los anexos técnicos. (...)”

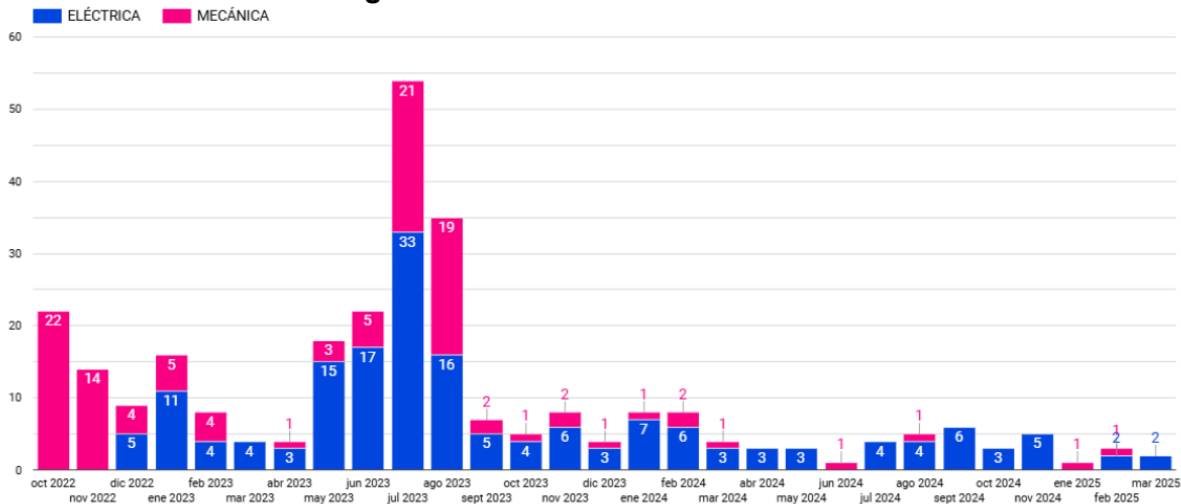
En este sentido, en el mes de febrero la SDM y el Contratista acordaron de mutuo acuerdo que el polígono de operación se ampliará a las zonas de las UPZ o UTAM de Country Club y Los Cedros, cuya área de expansión es de 7,8 km², teniendo como área de operación total 34,8 km².

Es de mencionar que a la fecha la supervisión del contrato se encuentra adelantando las gestiones administrativas para actualizar el “Acta de Entrega de la Zona de Operación”, de manera que el contratista pueda proceder con las actividades necesarias de la implementación.

6. ¿Cuántas bicicletas han sido hurtadas desde la implementación del sistema y qué medidas se han tomado al respecto?

De acuerdo con la información suministrada por el contratista, desde la entrada en operación del sistema, el 30 de septiembre de 2022 al 10 de marzo de 2025, se han presentado 286 casos de intentos de hurto a bicicletas del sistema de los cuales 174 fueron a bicicletas con pedaleo asistido y 112 a bicicletas mecánicas.

Figura 2 .Histórico intentos de hurtos



Fuente: M1 Transportes Sustentaveis Ltda. Sucursal Colombia. 2025

En cuanto a los hurtos materializados, se han presentado 8 casos desde el inicio de la operación, de los cuales 4 han sido a bicicletas con pedaleo asistido y 4 a bicicletas mecánicas, en las siguientes modalidades: 3 por desanclaje de la estación, 4 por creación de cuentas falsas, y 1 por robo a usuario.

Para los casos identificados, se ha procedido a la activación del protocolo para la atención de dichas emergencias por parte del contratista, a partir del cual se realizan la gestiones correspondientes junto con el apoyo logístico y operativo de la Policía Nacional, el Cuerpo de Bomberos y/o la Secretaría Distrital de Movilidad, se establecen canales específicos que agilizan y optimizan la respuesta en materia de seguridad para la prevención y recuperación del mobiliario respectivo.

7. ¿Cuántos usuarios activos tiene actualmente el sistema y cuántos viajes realizan en promedio al día?

El sistema cuenta con 143.000 usuarios registrados, de los cuales 12.833 son activos, es decir que cuentan con una membresía vigente con corte a 31 de diciembre de 2024. En el año 2024, se realizaron en promedio 4.558 viajes al día y 5.519 viajes al día en días hábiles.



8. ¿Cuáles han sido los principales reclamos o quejas de los ciudadanos con respecto al funcionamiento del sistema y qué medidas se han tomado para solucionarlas?

Es importante precisar que, la supervisión del contrato realiza el monitoreo mediante los informes mensuales entregados por el contratista, en los cuales se detallan los resultados de las Peticiones, Quejas, Reclamos y Sugerencias (PQRS) relacionadas con la prestación del servicio y las oportunidades de mejora.

Partiendo de la información entregada por el contratista para el mes de enero del 2025, se identificó para dicho periodo el reporte de 1.646 reclamos reportados por diferentes canales de comunicación con los usuarios, siendo el chat del sistema el principal medio de interacción, representando el 80,26% del total de reclamos con 1.321, seguido del correo electrónico destinado por el contratista para la comunicación de sus usuarios con 188 reclamos (11,42%), el canal telefónico con 124 reclamos (7,53%) y, en menor medida, las redes sociales con 13 interacciones (0,79%).

Dentro de los principales reclamos de los ciudadanos con respecto al funcionamiento del Sistema se encuentran:

- **Utilización del sistema (710 quejas - 43,1%):** La mayoría están relacionadas con la “Suspensión por rechazo de cobro”, derivada de la implementación de nuevas políticas antifraude. Estas políticas detectan y bloquean usuarios con múltiples tarjetas o correos electrónicos que intentan evadir los cobros tras la compra del plan.
- **Devoluciones (470 quejas - 28,6%):** Reclamos por la renovación automática de los planes, debido a la no desactivación de la opción de renovación o cancelación del plan por parte del usuario, lo que genera el cobro del siguiente período.
- **Estaciones (305 quejas - 18,5%):** Principalmente relacionadas con viajes que quedan abiertos, debido en gran medida por el incorrecto anclaje de la bicicleta a la estación por parte del usuario.
- **Planes (93 quejas - 5,7%):** Donde se destacan los reclamos relacionados con las transacciones de la app, inquietudes relacionadas con el plan y funcionamiento del mismo.

En relación a lo anterior, en la siguiente tabla, se describen todos los motivos de reclamos presentados por la ciudadanía:



Tabla 1. Reclamos enero 2025

Motivo	Cantidad
Utilización del sistema	710
Devolución	470
Asociados a la Estación	305
Asociados al Plan	93
Registro en la APP	58
Asociados a la bicicleta	10
Total	1.646

Fuente: Informe mensual atención al usuario enero 2025 Tembici

El contratista para hacer frente a estos desafíos ha implementado medidas enfocadas en mejorar la operatividad del Sistema y fortalecer la comunicación con los ciudadanos, desarrollando iniciativas para informar a los usuarios sobre el correcto uso del sistema brindando acompañamiento constante.

En dicho sentido, se ha mejorado la capacitación del personal de atención al cliente para ofrecer respuestas más claras y eficientes a los usuarios, reduciendo los tiempos de respuesta y optimizando la comunicación interna.

Asimismo, ante los actos de vandalismo que han afectado las estaciones, incluyendo hurtos de baterías, daños en sillines y lectores de tarjetas, el operador ha adoptado estrategias como la instalación de tarjetas con cableado, aumento de la seguridad y rondas de supervisión en estaciones. Además, se ha puesto en marcha un programa de mantenimiento y prevención de daños que permite mitigar estas afectaciones y mejorar progresivamente la infraestructura del sistema.

9. ¿Qué procedimiento se sigue cuando un usuario está en peligro, presenta una alerta o es víctima de un hurto de bicicleta?



En línea con la respuesta al numeral 6, el contratista cuenta con una metodología para la planificación y levantamiento de riesgos que se basa en el análisis de cada uno de los casos donde se han presentado eventos de hurtos, con el fin de detectar alertas tempranas y puntos críticos para abordar de manera anticipada los eventos de amenaza que se puedan presentar en el sistema.

El protocolo para dar respuesta a emergencias asociadas con vandalismo y criminalidad establece diferentes etapas, las cuales a medida que se va avanzando se van tomando medidas preventivas. Para los eventos de riesgo de hurtos y vandalismo, en el caso de las bicicletas, se realizan los siguientes controles:

- Seguimiento a través con recorridos periódicos en los puntos de parqueo de las bicicletas en las estaciones.
- Monitoreo constante de los viajes y la posición de las bicicletas en el espacio, mediante el departamento de pérdidas de M1 Transportes Sustentaveis Ltda Sucursal Colombia (Tembici) quienes supervisan los recorridos de las bicicletas 24/7, por medio de los cuales se controla la ubicación de la bicicleta, la velocidad de la misma, la ruta de desplazamiento, información que es recopilada para identificar el tipo de riesgo y proceder a generar las alertas correspondientes. Para ello, se establece un tiempo máximo (60 mins) y una zona de operación delimitada para la movilización de la flota en calle (27 km²)
- En caso de que las bicicletas excedan las anteriores condiciones, se dispone a hacer el primer contacto con el usuario por las diferentes herramientas de contacto (Llamada telefónica, Whatsapp o Correo electrónico,). Esto ocurre hasta 3 veces en intervalos de 5 a 8 minutos para lograr identificar si todo se encuentra en orden con el usuario.
- En el evento de no lograr contacto se hace un estudio del perfil del cliente evaluando historial de viajes, rutas frecuentes, y si su perfil concuerda con sus datos personales.
- Si el usuario presenta alguna anomalía con este estudio, se envía la alerta inmediatamente, para que mediante el equipo de seguridad en calle (agentes de seguridad privada), que se encuentra desplegado en el área de operación del Sistema, se realice la respectiva intervención manteniendo en prioridad el caso con un tiempo máximo de 40 a 45 minutos para recibir la retroalimentación sobre la situación en calle.
- Se realizan constantes actualizaciones de la ubicación y el tiempo que se lleva desde que se emite la alerta, mientras tanto se sigue intentando contacto con el usuario.



- Cuando el equipo de calle llega al punto indicado, estos se encargan de recuperar la bicicleta, si es que está en manos de terceros.
- En caso de que la bicicleta se resguarde en algún lugar (casa, negocio, conjunto) se activa la alarma para que emita un sonido que permita localizarla más fácilmente en el punto donde indica la geolocalización. En la gran mayoría de los casos estas medidas preventivas permiten ubicar la bicicleta.
- El personal de seguridad verifica la información y reporta al usuario, tercero o el abandono de la bicicleta, para posteriormente evaluar las condiciones de la misma. Existen eventualidades en las cuales el protocolo tiene que ser escalado a la Policía Nacional, ya que es el usuario quien reporta que ha sido víctima de un acto vandálico.
- Adicionalmente se cuenta con el apoyo de las entidades públicas como la Policía Nacional, Bomberos y Secretaría Distrital de Movilidad, quienes mediante canales específicos para la atención de eventos de vandalismo relacionados con el contrato, que agilizan y optimizan la respuesta correcta en temas de seguridad.

Otros controles adicionales, contemplan los reportes realizados por la comunidad mediante las alianzas sociales, producto del sentido de pertenencia del Sistema que ayudan al momento de denunciar o de cuidar los activos del mismo:

- Participación ciudadana para el reporte de actividades sospechosas.

La ciudadanía hace el reporte de actividades sospechosas de forma directa e inmediata mediante el chat dispuesto en la aplicación de Tembici, mediante el correo electrónico contactobgta@tembici.com, y mediante los otros canales de atención de PQRS dispuestos por el Operador en su página web <https://tembici.com.co/>.

- Líneas directas de comunicación entre ciudadanos y autoridades.

Las líneas directas de comunicación entre los ciudadanos y las autoridades son la policía nacional, el 123 emergencias y los canales dispuestos por la fiscalía.

10.¿Qué incentivos se están promoviendo desde las entidades distritales para fomentar el uso de la bicicleta en Bogotá?

De acuerdo con lo estipulado en la Ley 1811 de 2016, “Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito”, todas las entidades públicas distritales deben implementar el incentivo establecido por el Artículo 5:

**Artículo 5. Incentivo de uso para funcionarios públicos:**

“Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.”

Parágrafo 1°. Cada entidad en un plazo no mayor a un (1) año deberá establecer las condiciones en que las entidades del sector público validarán los días en que los funcionarios públicos llegan a trabajar en bicicleta y las condiciones para recibir el día libre remunerado.

Parágrafo 2°. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 8 medios días remunerados al año. Parágrafo 3°. Los empleados de empresas privadas, empresas mixtas, empresas industriales y comerciales del Estado y otros establecimientos regidos por el derecho privado podrán adoptar el presente esquema de incentivos con arreglo a sus propias especificaciones empresariales.”.

La Secretaría Distrital de Movilidad brinda estos incentivos a sus trabajadoras/es y en el marco de la implementación de su Plan Integral de Movilidad Sostenible (PIMS) realiza diversas actividades de sensibilización y capacitación para motivar el uso de la bicicleta.

En cuanto a las acciones de promoción del uso de la bicicleta orientadas hacia las entidades públicas distritales, la SDM brinda acompañamiento a través de la red empresarial *Red Muévete Mejor*, a través de:

- Asesoría para presentar e implementar el Plan Integral de Movilidad Sostenible (PIMS), el cual es obligatorio para entidades públicas distritales y voluntario para entidades nacionales, empresas privadas y universidades de acuerdo con el Decreto Distrital 037 de 2019. En el marco del PIMS, las entidades públicas distritales deben incluir acciones de promoción del uso de la bicicleta.
- Actividades de capacitación y sensibilización.
- Elaboración y divulgación de guías prácticas sobre movilidad sostenible.
- Elaboración y divulgación de piezas de comunicación para organizaciones (estas piezas incluyen la divulgación de información sobre el Artículo 5 de la Ley 1811 de 2016).
- Realización de eventos de reconocimiento, son dos eventos al año, uno son los reconocimientos de la Red Muévete Mejor, que incluye la categoría “mejor programa de promoción del uso de la bicicleta” y el otro es “Premios Al Trabajo en Bici”, que reconoce los programas de promoción de uso de la bicicleta en entidades públicas distritales (Acuerdo 660 de 2016).

Del 1 de febrero 2017 a al 13 de marzo de 2025, la Red ha presentado los siguientes resultados:

- Hasta el momento se cuenta con más de 600 organizaciones inscritas, y entre éstas, 78 entidades públicas distritales.
- 197 PIMS en estado aprobado.
- Ocho (8) guías prácticas publicadas: Guía para construir, presentar e implementar el PIMS, que fue actualizada en 2023; Guía sobre cómo promover el uso de la bicicleta en organizaciones; Guía-catálogo de actividades de promoción para todas las líneas de trabajo en movilidad sostenible; Guía para promover movilidad sostenible con perspectiva de género; Guía de actividades de promoción de movilidad sostenible por parte de universidades; Guía para promover la movilidad sostenible en tiempos de pandemia y Abecé sobre el Día de la Movilidad Sostenible.
- Nueve (9) eventos anuales de reconocimiento y alrededor de ochenta y cuatro (84) talleres, mesas de trabajo masivos, con una asistencia de 8.429 personas.
- Se ha realizado la gestión para facilitar el acceso a 1.100 módulos de capacitación prestados directamente a las organizaciones.
- Desde agosto de 2024, se han realizado tres (3) caravanas en bicicleta con entidades públicas distritales en las jornadas de los Días de la Movilidad Sostenible los primeros jueves de cada mes.

11¿Cuál es el nivel de satisfacción de los usuarios con el servicio y qué estudios se han realizado al respecto?

La SDM evalúa la satisfacción de los usuarios a través del indicador Satisfacción del Usuario (ISU), el cual mide el porcentaje de usuarios que se encuentra satisfecho con el servicio recibido por el Sistema. A continuación se relaciona el nivel de satisfacción de los usuarios del servicio:

Tabla 2. Indicador Satisfacción del usuario (ISU) para el año 2024

AÑO	MES	Porcentaje de satisfacción del usuario - ISU (escala de 0-100%)
2024	1	91
2024	2	91
2024	3	91

12

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



AÑO	MES	Porcentaje de satisfacción del usuario - ISU (escala de 0-100%)
2024	4	91
2024	5	93
2024	6	92
2024	7	89
2024	8	92
2024	9	91
2024	10	92
2024	11	91
2024	12	92

Fuente: Tablero Looker de M1 Transportes Sustentaveis LTDA. Sucursal Colombia (Tembici)

En cuanto a estudios o análisis relacionados con la satisfacción del usuario, teniendo en cuenta que los usuarios reportan estar satisfechos con la prestación del servicio de alquiler de bicicletas, no se ha visto la necesidad de adelantar los mismos.

II. SOBRE EL CONTRATO Y LA SUPERVISIÓN DE LA CONCESIÓN

12. ¿Qué convenio o contrato rige la relación entre el Distrito y la empresa TEMBICI?

La SDM y la empresa M1 Transportes Sustentaveis Ltda. Sucursal Colombia celebraron el Contrato de Administración, Mantenimiento y Aprovechamiento Económico del Espacio Público (CAMEP) No. 2022-63 producto de la Licitación Pública SDM-LP-101-2021 cuyo objeto es "CONTRATAR LA ADMINISTRACIÓN, MANTENIMIENTO Y APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DE ZONAS DE USO PÚBLICO PARA EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD DE ALQUILER DE VEHÍCULOS DE MICROMOVILIDAD - SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTIDAS (SBC), SUJETO A SU PRESERVACIÓN, BUEN USO, DISFRUTE COLECTIVO Y SOSTENIBILIDAD".

13. ¿Bajo qué figura legal se otorgó la concesión del espacio público a TEMBICI y cuál es su contribución a la ciudad por su uso?



El SBC se implementó bajo la figura del Aprovechamiento Económico del Espacio Público para el alquiler de vehículos de micromovilidad, mediante el cual la entidad gestora de la actividad (SDM) autoriza a un particular, previa realización de un proceso licitatorio competitivo en el marco de la Ley 80 de 1993, para realizar una actividad económica legalmente permitida en el espacio público (alquiler de vehículos de micromovilidad), sin que la Administración deba efectuar erogación presupuestal alguna.

Entre tanto, el contratista realiza bajo su cuenta y riesgo la inversión para prestar directamente el servicio de alquiler de vehículos de micromovilidad en el espacio público asignado para explotación, mientras la Administración Distrital recibe una retribución económica en especie que contribuya a la sostenibilidad del espacio público y la movilidad no motorizada. El servicio es consecencial, lo principal es la explotación del espacio público que es lo que remunera el particular que efectúa el aprovechamiento, a favor del Distrito.

14. ¿Cuáles son las condiciones contractuales establecidas con TEMBICI y qué obligaciones específicas tiene la empresa en cuanto a mantenimiento y operatividad del sistema?

Las obligaciones contractuales entre la Secretaría Distrital de Movilidad y el contratista están definidas en el Contrato No. 2022-63 y en los anexos técnicos del mismo siendo estos los documentos que contemplan términos que rigen la relación entre las partes contratantes.

En cuanto a las obligaciones específicas del contratista para el mantenimiento a los elementos del sistema (bicicletas, estaciones, ciclotalleres, cicloparqueaderos), la CLÁUSULA 7 “OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DEL APROVECHADOR” dispone que:

“Además de las obligaciones derivadas de la esencia y naturaleza del objeto del contrato, el contratista deberá realizar como mínimo las siguientes actividades en su calidad de aprovechador:

1. Cumplir con lo establecido en el Decreto 552 de 2018, la Resolución 030 de 2021 del DADEP y la Resolución 86572 de 2021 de la SDM “Por la cual se adopta el protocolo institucional para el aprovechamiento económico del espacio público para las actividades de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de vehículos de micromovilidad y se establecen otras disposiciones”. (...)

12. Instalar y mantener en buen estado y en condiciones de comodidad y de seguridad el espacio público autorizado, las bicicletas y las estaciones para el



aprovechamiento económico del espacio público en condiciones de eficiencia, de acuerdo con los términos establecidos en el Anexo Técnico No. 1. (...)

A su vez, la Cláusula Octava - Obligaciones específicas del Proveedor del Servicio de vehículos de movilidad individual, establece que:

“Además de las obligaciones derivadas de la esencia y naturaleza del objeto del contrato, el contratista deberá realizar como mínimo las siguientes actividades en su calidad de proveedor del servicio de vehículos de movilidad individual:

1. Cumplir con lo establecido en el Acuerdo Distrital 811 de 2021 Por medio del cual se impulsan acciones para enfrentar la emergencia climática y el cumplimiento de los objetivos de descarbonización en Bogotá D.C. y la Resolución 93495 de 2021 de la SDM Por medio de la cual se reglamenta el servicio de vehículos de movilidad individual.

2. Cumplir con las características técnicas mínimas de los elementos de los vehículos de movilidad individual definidas en el Anexo “Componentes y complementos de vehículos de movilidad individual de la Resolución 93495 de 2021 de la SDM Por medio de la cual se reglamenta el servicio de vehículos de movilidad individual, así como las establecidas en los documentos precontractuales.

3. Cumplir con las obligaciones generales del proveedor del servicio de vehículos de movilidad individual establecidas en la Resolución 93495 de 2021 de la SDM Por medio de la cual se reglamenta el servicio de vehículos de movilidad individual, así como las establecidas en los documentos precontractuales.(...)”

Ahora bien, la Resolución 93495 de 2021 de la SDM por medio de la cual se reglamenta el servicio de vehículos de movilidad individual, determina que:

“Artículo 10. Obligaciones generales del proveedor del servicio de vehículos de movilidad individual. Sin perjuicio de las obligaciones especiales establecidas por la Secretaría Distrital de Movilidad en el marco de cada proceso para la autorización de la provisión del servicio, los proveedores deberán cumplir las siguientes obligaciones: (...)

b. Suministrar a la Secretaría Distrital de Movilidad toda la información pertinente sobre la tecnología a implementar, el funcionamiento de los elementos del sistema



y procesos requeridos para la adecuada provisión del servicio de vehículos de movilidad individual. (...)

j. Realizar el mantenimiento preventivo y correctivo adecuado de los elementos del sistema de vehículos de movilidad individual para garantizar la seguridad de los usuarios y usuarias, así como la calidad de la provisión del servicio.”

15. ¿Cuáles han sido los informes de seguimiento y supervisión realizados por la Secretaría de Movilidad y el IDRD sobre el cumplimiento de las obligaciones contractuales por parte de TEMBICI?

La información correspondiente a los informes de seguimiento mensuales realizados por las supervisiones y apoyos a la supervisión del Contrato 2022-63 con corte al 31 de enero de 2025, se encuentran publicados en la plataforma SECOP II. Estos pueden ser consultados a través del siguiente enlace:

- https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=C01.NTC.2277684&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true&fbclid=IwAR3vDAoCjYf8m-xWcDtTeD6tTfq4uG8c6PF_mWO1xWh8spS47bCRjapZlPU.

Es importante mencionar que el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD) no hace parte de la supervisión del Contrato 2022-63 sino que tiene un rol en la autorización de espacios públicos en parques para la implementación de estaciones, cicloparqueaderos y ciclotalleres del SBC.

El IDRD y demás entidades administradoras del espacio público de la ciudad, participan en la ejecución del contrato 2022-63 mediante la actividad de autorización del uso del espacio público a su cargo, y que sea requerido para la instalación del mobiliario del Sistema de Bicicletas Compartidas (estaciones, cicloparqueaderos y ciclotalleres) como se expone a continuación:

- La SDM en su calidad de Entidad Gestora de la Actividad de “Alquiler de vehículos de micromovilidad”, una vez recibe la propuesta de ubicación de una estación por parte del contratista en la zona autorizada de operación, realiza la revisión para validar su procedencia y viabilidad técnica, para posteriormente, tramitar la autorización ante la Entidad Administradora correspondiente.
- Respecto a los cicloparqueaderos y ciclotalleres la SDM es quien determina la ubicación de dicho mobiliario en la infraestructura disponible de la ciudad, para



después tramitar la autorización respectiva con la Entidad Administradora correspondiente.

Con base en lo anterior, la SDM es la encargada de remitir las solicitudes para la obtención de los permisos de espacio público ante las Entidades Administradoras, las cuales de acuerdo con sus competencias tienen la facultad de emitir los conceptos de aceptación o negación de la autorización solicitada.

Finalmente, cuando se tiene respuesta positiva por parte de una Entidad Administradora, la SDM comunica la decisión al contratista del SBC para que continúe adelantando los demás trámites y actividades necesarias para la implementación de mobiliario requerido del SBC.

16. ¿Se han aplicado sanciones o multas a la empresa por incumplimiento de sus obligaciones? En caso afirmativo, ¿cuáles han sido y qué montos se han impuesto?

En el marco del artículo 86 de la Ley 1474 de 2011, a la fecha no se ha adelantado ningún procedimiento administrativo contractual sancionatorio por presunto incumplimiento.

17. ¿Cuáles han sido los estudios técnicos realizados desde el inicio del proyecto para la ubicación de las estaciones?

La SDM durante el 2019 adelantó el primer proceso de licitación Pública SDM-LP-085-2019 *“Contratar la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de zonas de uso público para el desarrollo de la actividad de alquiler de bicicletas - sistema de bicicletas compartidas, sujeto a su preservación, buen uso, disfrute colectivo y sostenibilidad”* bajo la figura de aprovechamiento económico del espacio público. Para dicho proceso la SDM realizó el documento técnico de soporte DPM-ET-001-2019², el cual tomó como antecedentes los procesos: Contrato 2012-1868 suscrito entre Steer Davies & Gleave (SDG) y la SDM, cuyo objeto fue: *“Estructurar y formular un plan estratégico para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano en grupos poblacionales específicos”* (2013), Contrato 2016-1253 suscrito entre Cal y Mayor y Asociados, y la SDM con el objeto de: *“Definir la red de cicloparqueaderos, su estructura financiera y un plan de priorización e implementación para las condiciones de intermodalidad y accesibilidad a los usuarios de la bicicleta en Bogotá D.C.”* (2017), y Estructuración Técnica Sobre los Sistemas de Bicicletas Compartidas - WRI-C40 (2019), para definir la primera versión de

² <https://www.simur.gov.co/sites/www.simur.gov.co/files/2024-12-24/biblioteca/20241224-919-dpm-et-001-2019.pdf>



la zona autorizada del SBC, segmentos potenciales, disponibilidad del espacio público, el dimensionamiento del sistema y componentes técnicos de los elementos del sistema (estaciones, bicicletas y tecnología).

Posteriormente, la licitación Pública SDM-LP-085-2019 se declaró desierta y se avanzó en la estructuración de la segunda licitación SDM-LP-101-2021 bajo la figura de aprovechamiento económico del espacio público, la cual tomó de antecedente el programa C40 Cities Finance Facility (CFF) de colaboración entre el Grupo de Liderazgo Climático – C40 Ciudades por el Clima y la Agencia Alemana para el Desarrollo (GIZ) GmbH. CFF, en el cual se apoyó técnicamente a las ciudades de países en desarrollo en la estructuración de proyectos para acceder a financiamiento, con el fin de reducir emisiones y detener el aumento de la temperatura mundial en 1,5 °C, fortaleciendo la resiliencia contra los impactos del cambio climático. CFF está financiada por el Ministerio Federal Alemán para la Cooperación y el Desarrollo Económico (BMZ), la Fundación del Fondo de Inversión para la Infancia (CIFF), el Gobierno del Reino Unido y la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID).

Así las cosas, Bogotá fue seleccionada en 2018 para la segunda fase del programa Cities Finance Facility (CFF). En esta ocasión, junto con Cali, Bucaramanga y Montería, Bogotá entró a ser parte de un cluster de ciudades colombianas con el objetivo de estructurar un Sistema de Bicicletas Públicas.

En consecuencia, en abril de 2019, se firmó un memorando de entendimiento con el objeto: *“La GIZ, C40 y Secretaría Distrital de Movilidad buscarán trabajar en conjunto para crear un sistema de ciclismo urbano sostenible con énfasis en la estructuración del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) que conduzca a la reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero, a través del fomento del cambio modal y de la reducción de los viajes en medios de transporte automotores (...)”*.

en el marco de dicha asistencia técnica, la SDM recibió apoyo en la evaluación de alternativas y recomendaciones de estructuración para la implementación y operación de los sistemas de bicicletas compartidas en la ciudad de Bogotá, el cual sirvió de insumo para definir la zona de operación inicial.

Posteriormente, en el marco del Contrato 2022-063 la SDM en calidad de Gestora de la Actividad de “Alquiler de vehículos de micromovilidad”, autorizó a un particular para desarrollar en el espacio público a su costo y riesgo una actividad legalmente permitida, mientras la Administración recibe una retribución económica que contribuye a la sostenibilidad del espacio público y la movilidad no motorizada.





Sumado a lo anterior, teniendo en cuenta lo dispuesto en el Acuerdo Distrital 811 de 2021 y la Resolución 93495 de 2021 *“Por medio de la cual se reglamenta el servicio de vehículos de movilidad individual y se dictan otras disposiciones”*, la prestación o provisión del servicio de vehículos de movilidad individual en el espacio público estará sujeta a la autorización de la Secretaría Distrital de Movilidad mediante la expedición de un permiso, el cual podrá ser otorgado mediante un contrato.

Bajo este entendido, el contrato 2022-63 autoriza a su vez la provisión del servicio de vehículos de movilidad individual al contratista. Por lo tanto, el aprovechador, en su calidad de proveedor en el espacio público del servicio de vehículos de movilidad individual, debe dar cumplimiento a la regulación de la provisión del servicio de alquiler de vehículos de movilidad individual o micromovilidad.

Ahora bien, para la realización de la actividad de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito, de vehículos de micromovilidad, se deben observar los principios y disposiciones contenidas en el *“Protocolo institucional para el aprovechamiento económico del espacio público para las actividades de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de vehículos de micromovilidad”* adoptado por la SDM mediante la Resolución 86572 del 2021 como instrumento para garantizar la eficiencia en el aprovechamiento y explotación del espacio público.

Este protocolo, en su numeral 6.2. estableció que: *“El aprovechador no podrá ubicar vehículos de micromovilidad ni estaciones en lugares del espacio público diferentes a los autorizados por la Secretaría Distrital de Movilidad.”* Por lo anterior, en el Anexo Técnico 4. ESPECIFICACIONES DE LA IMPLEMENTACIÓN DE ESTACIONES Y DISPOSICIÓN EN EL ESPACIO del contrato que nos ocupa, se establecieron los lineamientos para la localización de estaciones, el cual puede ser consultado en la plataforma SECOP II³.

Así las cosas, la SDM una vez inició el contrato entregó al contratista los segmentos viales potenciales y disponibles identificados cartográficamente, ubicados dentro de la Zona Autorizada de operación detallada en el Anexo Técnico 1 - Definición Técnica en su numeral 1.2.1, sin limitar al contratista a identificar otras ubicaciones potenciales.

3

https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.2277684&isFromPublicArea=True&isModal=true&asPopupView=true&fbclid=IwAR3vDAoCjYf8m-xWcDtTeD6tTfq4uG8c6PF_mWO1xWh8spS47bCRjapZlPU

19

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





Estos segmentos viales iniciales, fueron definidos como aptos técnicamente por la SDM a partir de información secundaria, ante lo cual el Aprovechador tiene la obligación de verificar que los segmentos viales disponibles cuenten con todas las condiciones y dimensiones adecuadas para la instalación de las estaciones del Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC).

Para la selección final de la ubicación de las estaciones, el contratista debe garantizar condiciones de seguridad vial, tanto para las personas usuarias como para los peatones, para lo cual se evalúan principalmente los siguientes factores:

- La geometría del segmento vial y su tipología (ancho y longitud aprovechable).
- En andenes una franja de circulación libre para peatones.
- La aproximación a intersecciones semaforizadas.
- La existencia de equipamientos dotacionales de salud, educación, recreación, cultura, seguridad, justicia, adyacentes al tramo evaluado.
- La presencia de zonas escolares, zonas amarillas, zonas de cargue y descargue, paraderos, entre otros.
- La circulación de rutas de transporte público colectivo asociadas al sistema integrado de transporte público (SITP) y masivo (rutas alimentadoras adscritas al sistema de transporte masivo Transmilenio).
- La distribución de accesos vehiculares a los predios.
- En vías con uso de volteadero o zona de retorno, la modelación de los radios de giro de manera que garantice el movimiento de retorno de los vehículos de emergencia en una sola maniobra.
- Segmentos que facilitarán la conexión con la oferta de ciclorrutas de la zona.
- La distancia mínima requerida para garantizar las condiciones de visibilidad y continuidad del flujo vehicular y peatonal.
- La presencia de hidrantes para los camiones de bomberos.
- Estados de reserva vial y ejecución de contratos de intervención en espacio público al momento de la evaluación del segmento vial.
- Aquellos segmentos que se encontraran con Planes de Manejo de Tránsito (PMT) vigentes o en proceso de ejecución.
- El estado actual del pavimento de la vía.

Además, el contratista debe dar cumplimiento a lo estipulado en el Manual de Señalización Vial del Ministerio de Transporte, garantizando que exista una geometría vial adecuada para el acceso y salida vehicular segura de los predios aledaños, y manteniendo las condiciones de seguridad vial en los pasos peatonales.



Por lo anterior, como se observa, no existe un único criterio para determinar la ubicación de las estaciones, sino que obedece a un análisis complejo de diferentes factores técnicos en el que se prioriza la seguridad vial y la protección a los actores viales más vulnerables, considerando a su vez los lineamientos propios de cada tipología de espacio público donde se pretende instalar la estación del SBC.

Es de indicar que las 297 estaciones instaladas con las que cuenta actualmente el SBC, surtieron el proceso descrito anteriormente; y en caso de requerirse reubicaciones o instalación de nuevas estaciones se deberá realizar el mismo procedimiento.

18. ¿Cuáles o cuántas estaciones han requerido reubicación o correcciones por problemas con su ubicación inicial?

Desde la implementación del SBC han sido reubicadas 26 estaciones que se relacionan a continuación:

Tabla 3. Listado de estaciones reubicadas

CÓDIGO ESTACIÓN	NOMBRE	DIRECCIÓN	FECHA INSTALACIÓN	FECHA REUBICACIÓN	MOTIVO REUBICACIÓN
3.2	KR 10 con CL 85	Av. Calle 85 entre Carrera 9 y Carrera 10	30/08/2022	22/12/2022	REUBICADA POR SOLICITUD DE IDU
3.3	CL 73 con KR 15	Calle 73 entre Carrera 13 y Carrera 15	22/12/2022	19/12/2023	REUBICADA POR SOLICITUD DE IDU
13	Est. Virrey	Carrera 20 entre Calle 90 y Calle 88	13/09/2022	10/08/2023	REUBICADA POR SOLICITUD DE IDU
13.1	Est. Virrey	Carrera 20 entre Calle 90 y Calle 88	10/08/2023	16/04/2024	REUBICADA POR SOLICITUD DE IDU



CÓDIGO ESTACIÓN	NOMBRE	DIRECCIÓN	FECHA INSTALACIÓN	FECHA REUBICACIÓN	MOTIVO REUBICACIÓN
15.1	CL 119 con KR 16	Calle 119 entre Carrera 16 y Carrera 17	28/10/2022	19/12/2023	REUBICADA POR DESEMPEÑO
27	Calle 94	Calle 94 entre Carrera 15 y Carrera 18	09/09/2022	20/12/2022	REUBICADA POR SOLICITUD DE IDU
29	Centro 93	Calle 93 entre Carrera 14 y Carrera 15	30/01/2023	11/02/2024	REUBICADA POR SOLICITUD DE LA COMUNIDAD
49.3	Chico Plaza	Carrera 15 entre Calle 99 y Calle 100	26/10/2022	26/07/2023	REUBICADA POR SOLICITUD DE IDU
60.2	CL 73 con KR 9	Calle 73 entre Carrera 7 y Carrera 9	17/01/2023	19/12/2023	REUBICADA POR SOLICITUD DE IDU
68.3	CL 93 con KR 19	Calle 93 entre Carrera 18 y Carrera 19	16/01/2023	11/02/2024	REUBICADA POR SOLICITUD DE LA COMUNIDAD
75	KR 13 con CL 40C	Calle 40C entre Av Cra 14 y Carrera 13	02/11/2022	20/12/2023	REUBICADA POR DESEMPEÑO
101.1	U. Andes	Diagonal 20A entre Carrera 1 y Carrera 1E	31/01/2023	26/02/2023	REUBICADA POR SOLICITUD DE LA COMUNIDAD



CÓDIGO ESTACIÓN	NOMBRE	DIRECCIÓN	FECHA INSTALACIÓN	FECHA REUBICACIÓN	MOTIVO REUBICACIÓN
101.3	Sandra Catalina Vásquez Guzmán_Temp	Diagonal 20A entre Carrera 1 y Carrera 1E	15/03/2024	12/04/2024	REUBICADA TEMPORAL
111.1	KR 4 con CL 17	Calle 17 entre Carrera 3 y Carrera 4	16/08/2024	04/09/2024	REUBICADA TEMPORAL
182	Parque La Araña	Calle 75 entre Carrera 22 y Carrera 22 bis	31/08/2022	12/07/2023	REUBICADA POR SOLICITUD DE LA COMUNIDAD
197	TV 22 con CL 98	Transversal 22 entre Calle 98 y Avenida Calle 100	16/11/2022	30/06/2023	REUBICADA POR SOLICITUD DE IDU
198.1	Clínica Los Nogales	Av. Carrera 45 entre Calle 94 y Calle 95	08/09/2022	20/12/2022	REUBICADA POR SOLICITUD DE IDU
211	Centro Comercial Santa Ana	Calle 110 entre Carrera 9 y Carrera 8	03/02/2023	26/07/2023	REUBICADA POR SOLICITUD DE LA COMUNIDAD
214	KR 14 con CL 101	Carrera 14 entre Calle 101 y Calle 102	07/09/2022	19/12/2023	REUBICADA POR SOLICITUD DE IDU
220	Parque Molinos Norte	Calle 113 entre Carrera 9A y Carrera 9B	14/09/2022	11/02/2024	REUBICADA POR SOLICITUD DE LA COMUNIDAD



CÓDIGO ESTACIÓN	NOMBRE	DIRECCIÓN	FECHA INSTALACIÓN	FECHA REUBICACIÓN	MOTIVO REUBICACIÓN
227	Carrera 10 - Calle 117A	Carrera 10 entre Calle 117A y Calle 119	14/09/2022	29/09/2022	REUBICADA POR SOLICITUD DE LA COMUNIDAD
234	KR 13 con CL 125A	Carrera 13 entre Calle 125A y Calle 123	22/12/2022	21/02/2025	REUBICADA POR OBRA
249	Av. NQS con CL 122	Carrera 45 entre Calle 120 y Calle 122	03/09/2022	22/12/2022	REUBICADA POR SOLICITUD DE IDU
261	KR 15 con CL 97	Carrera 15 entre Calle 96 y Calle 97	12/09/2022	11/02/2024	REUBICADA POR SOLICITUD DE IDU
262.1	KR 20B con CL 77	Carrera 20B entre Calle 77 y Calle 76	20/12/2022	20/12/2023	REUBICADA POR DESEMPEÑO
282	CAI Navarra	Av. Carrera 45 entre Calle 109 y Calle 108A	03/09/2022	21/12/2022	REUBICADA POR SOLICITUD DE IDU

Fuente: SDM 2025

19. ¿Existe alguna cláusula de reversión o posibilidad de terminación anticipada del contrato en caso de incumplimiento grave? ¿Se ha considerado esta opción ante el deterioro del servicio?

El contrato estableció la siguiente cláusula de reversión:

“CLÁUSULA TRIGÉSIMA CUARTA REVERSIÓN La presente cláusula podrá ser aplicable en los siguientes eventos:

De conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 1 del artículo 7 de la Ley 9 de 1989, modificada por el artículo 40 de la Ley 2079 de 2021, “Se presume de derecho

24

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



que en los actos y contratos que se expidan y suscriban para el aprovechamiento económico del espacio público, se encuentra contenida la cláusula de reversión contenida en el Artículo 14, Numeral 2 y 19 de la Ley 80 de 1993 y Artículo 29 de la Ley 1150 de 2007, la cual operará una vez se extinga el plazo dispuesto en los actos y contratos”. De este modo, y debido a la actividad que se ejecutará y el plazo que se estableció para este contrato, sólo será procedente la reversión del espacio público que se entrega para explotación económica. En consecuencia, no se justifica la reversión de los bienes y elementos que se encuentran afectos a la actividad de aprovechamiento económico del espacio público.”

De igual forma, en contrato estableció la siguiente cláusula de terminación anticipada:

“CLÁUSULA TRIGÉSIMA QUINTA: CAUSALES DE TERMINACIÓN. - El Contrato de Administración, Mantenimiento y Aprovechamiento Económico del Espacio Público (CAMEP) junto con la autorización de la provisión del servicio termina por el vencimiento del plazo estipulado; no obstante, podrá terminarse anticipadamente por una cualquiera de las siguientes razones:

- 1) *Por mutuo acuerdo entre las partes.*
- 2) *En caso de sobrevenir graves motivos posteriores a su celebración que determinen la inconveniencia para el interés público que lleven a las partes a decidir su terminación anticipada.*
- 3) *Cuando por razones de fuerza mayor o caso fortuito se haga imposible el cumplimiento del Contrato.*
- 4) **Por incumplimiento de las obligaciones asumidas por las partes, previo cumplimiento del procedimiento previsto en el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011, en armonía con lo dispuesto en el artículo 17 de la Ley 1150 de 2007 y demás normas concordantes y aplicables.**
- 5) *Todas aquellas previstas en la Ley.”*

Respecto a la pregunta relacionada con el deterioro del servicio, y en línea a lo indicado en la respuesta del numeral 5, el contrato se encuentra en ejecución y a marzo de 2025, se encuentra en su mes 37 de ejecución, lo que equivale al 39% de avance en términos de tiempo, por lo cual, el desarrollo del sistema avanza conforme a lo planificado, garantizando que su implementación se lleve a cabo bajo los más altos estándares técnicos y operativos, en aras de asegurar su eficiencia y sostenibilidad a largo plazo.





Es de precisar que, la supervisión del contrato incluye un seguimiento riguroso y permanente a los indicadores de calidad del servicio, lo que permite garantizar su cumplimiento y tomar acciones correctivas en caso de desviaciones, dentro de lo cual se incluye el monitoreo de aspectos clave para atender las necesidades de la operatividad del sistema y satisfacer los tiempos, y asegurando que el sistema de bicicletas compartidas siga siendo una alternativa sostenible y eficiente de movilidad en la ciudad.

A la fecha, no ha sido materializada la evidencia un deterioro significativo en la calidad del servicio que justifique la aplicación de la CLÁUSULA TRIGÉSIMA QUINTA "CAUSALES DE TERMINACIÓN."

Con base en lo anterior, es importante mencionar que, la SDM ante un incumplimiento grave del Contrato por parte del contratista, analizará y aplicará todas las herramientas contractuales y legales contempladas en el ordenamiento jurídico para salvaguardar los intereses de la entidad y la sostenibilidad del Sistema de Bicicletas Compartidas.

20. ¿Cuál es la distribución de ingresos entre TEMBICI y el Distrito por la operación del sistema?

En línea con la respuesta del numeral 13, el Distrito no recibe ingresos por la operación del SBC sino una retribución pagada por el aprovechamiento del espacio público para la actividad de alquiler de vehículos de micromovilidad, en beneficio de la ciudad.

La Licitación Pública SDM-LP-101-2021, la cual dio origen al contrato 2022-63, consideró en los Pliegos de Condiciones lo siguiente:

"6. PRESUPUESTO OFICIAL Y FORMA DE PAGO

Los CAMEP no generan una erogación del presupuesto distrital.

El valor del contrato es indeterminado, pero es determinable al realizar el cálculo de la retribución que obtiene el Distrito Capital por autorizar el aprovechamiento económico del espacio público para la realización de la actividad de alquiler de vehículos de micromovilidad. El cálculo de dicha retribución tiene el siguiente fundamento:

Con base en el marco normativo para el Aprovechamiento Económico del Espacio Público, partiendo del Decreto Distrital 552 de 2018 en donde se establece dicho Marco Regulatorio; y teniendo en cuenta la Resolución 030 de 2021, expedida por la Defensoría del Espacio Público (DADEP), se incluye la aprobación de la Comisión Intersectorial del Espacio Público (CIEP), de la actividad de: "Alquiler, préstamo a uso compartido, a título oneroso o gratuito, de vehículos de micromovilidad"

26

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



ubicados en el espacio público, el cual es permitido por un conjunto de tecnología, recursos, operaciones logísticas y otras actividades conexas o de apoyo a la operación. Los vehículos de micromovilidad, estaciones y demás recursos físicos pueden ser usados para la exhibición de las marcas o denominaciones de los aprovechadores y sus patrocinadores y de otras formas de publicidad exterior visual, según la normatividad vigente. Las condiciones del aprovechamiento podrán ser definidas por la entidad competente para un tipo específico de vehículos de micromovilidad o para conjuntos de estos”.

Basados en esto y contando con la asesoría del DADEP, se estudiaron diferentes mecanismos para plantear una fórmula de retribución que estuviese acorde con el Marco Regulatorio del Aprovechamiento Económico del Espacio Público (MRAEEP) y de la misma manera fuera congruente con la actividad de alquiler de bicicletas, en otras palabras, con el proyecto de aprovechamiento económico del espacio público para la operación del SBC. Para estos análisis también se contó con el apoyo del C40 Cities Climate Leadership Group y la Agencia Alemana de Cooperación Internacional (GIZ por sus siglas en alemán) en la estructuración técnica, legal y financiera del mismo, es esta segunda fase de cooperación.

Teniendo en cuenta lo anterior, la fórmula de retribución para el aprovechamiento económico del espacio público para el alquiler, préstamo o uso compartido de vehículos de micromovilidad, ante la CIEP, y adoptada en la Resolución 86572 de la SDM “Por medio de la cual se adopta el Protocolo institucional para el aprovechamiento económico del espacio público para las actividades de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de vehículos de micromovilidad”, se encuentra en función del número de bicicletas autorizadas por el valor promedio ponderado por bicicleta. Dicho valor por bicicleta a su vez se encuentra en función del valor del suelo multiplicado por un porcentaje de utilización del mismo; y del área requerida para el desarrollo de la actividad. Dicha área se compone del área de uso de cada bicicleta y de un factor de servicio definido como el número mínimo de anclajes que deben ofrecerse por cada bicicleta.

Conforme a lo anterior, el valor estimado de referencia que recibiría la administración en la ejecución del contrato, entendido éste como el valor estimado de la retribución a pagar a la SDM por parte del Aprovechador (para efectos fiscales, cálculo de indicadores financieros y garantías iniciales) durante el plazo de aprovechamiento cumpliendo con las cantidades de bicicletas mínimas exigidas en el presente proceso sin que el aprovechador haya renunciado a la exención de pago



correspondiente al 33% sobre el valor de la retribución, es de CIENTO VEINTE MIL TRESCIENTOS SETENTA Y NUEVE (120.379) UVT⁴.

La fórmula para la retribución pretende así seguir los lineamientos del Decreto Distrital 552 de 2018 al tener en cuenta el valor del suelo. También es importante mencionar que, dado la falta de datos históricos de desarrollo de esta actividad en el Espacio Público en Bogotá, no se considera viable el planteamiento de fórmulas basadas únicamente en el ingreso del aprovechador, como retribuciones en función de ingreso esperado, en donde adicionalmente la SDM compartiría el riesgo comercial y de demanda del aprovechador respecto de la actividad que desarrolla en el espacio público, porque el objeto del contrato está determinado por permitir el aprovechamiento del espacio público con el desarrollo de una actividad que reviste interés para el Distrito bajo unas condiciones mínimas de eficiencia del uso.

Aunado a lo anterior, teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 7 del Acuerdo Distrital 811 de 2021, el aprovechador/proveedor del servicio deberá cancelar a favor del Distrito por concepto de la explotación comercial de publicidad exterior visual y prestación del servicio, un porcentaje de remuneración que determine la SDM mediante la implementación de servicios y esquemas tarifarios diferenciales en sectores vulnerables. Bajo este entendido, el valor total de la remuneración que se pague por este concepto durante el plazo de ejecución del contrato, se contabilizará para determinar el valor final del contrato.” (Subrayado fuera de texto)

Así las cosas, la retribución a favor del Distrito Capital se calcula con fundamento en lo dispuesto en la Resolución 86572 del 2021 y la fórmula contenida en los documentos contractuales así:

La retribución a favor del Distrito Capital, derivada del Contrato 2022-63, fue establecida y regulada en las siguientes cláusulas:

“CLÁUSULA DÉCIMA SÉPTIMA: VALOR DEL CONTRATO. - *El valor del presente contrato es indeterminado pero determinable. El valor del contrato se determinará a partir del cálculo de la retribución que obtiene el Distrito Capital por autorizar el aprovechamiento económico del espacio público para la realización de la actividad de alquiler de vehículos de*

⁴ Este valor estimado de referencia no incluye el porcentaje de remuneración a favor del distrito de Bogotá por concepto de la explotación comercial de publicidad exterior visual el cual será determinado por la SDM teniendo en cuenta la sostenibilidad financiera del servicio, con base en la información de ingresos y gastos suministrada por el aprovechador durante la etapa de implementación y adaptación del sistema, de conformidad con lo dispuesto en el Art. 7 del Acuerdo Distrital 811 de 2021.





micromovilidad, utilizando la fórmula definida en la Resolución 86572 de 2021 “Por medio de la cual se adopta el protocolo institucional para el aprovechamiento económico del espacio público para las actividades de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de vehículos de micromovilidad”. Al valor anterior, se sumará el porcentaje de remuneración que determine la SDM por concepto de la explotación comercial de publicidad exterior visual y prestación del servicio con fundamento en lo dispuesto en el parágrafo primero del artículo 7 del Acuerdo Distrital 811 de 2021.

El valor estimado de referencia que recibirá la administración en la ejecución del contrato, entendido éste como el valor estimado de la retribución a pagar a la SDM por parte del Aprovechador (para efectos fiscales, cálculo de indicadores financieros y garantías iniciales) durante el plazo de aprovechamiento será de **DIEZ MIL CUATROCIENTOS SESENTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS CUARENTA Y DOS MIL SETECIENTOS SESENTA PESOS (\$10.467.842.760) M/CTE.**, de conformidad con los lineamientos plasmados en el estudio previo, sus anexos, pliegos de Condiciones (Anexo Complementario Definitivo), las adendas, los Anexos y la propuesta presentada.”

(...)

CLÁUSULA DÉCIMA NOVENA: CLÁUSULA VIGÉSIMA: COBRO Y FORMA DE PAGO DE LA RETRIBUCIÓN POR EL APROVECHAMIENTO ECONÓMICO. – La SECRETARÍA cobrará por el aprovechamiento del espacio público por parte del CONTRATISTA a partir de la suscripción del acta de entrega de la zona de aprovechamiento económico del espacio público. El CONTRATISTA pagará la retribución por el aprovechamiento económico del espacio público, en los términos establecidos en el Anexo Técnico No. 7.

(...)

Ahora bien, en el Anexo Técnico No. 7 del proceso, se estableció lo siguiente:

“2. CÁLCULO DE LA RETRIBUCIÓN

La retribución que el Aprovechador debe pagar a la SDM será en dinero o en especie según los lineamientos especificados en los documentos precontractuales y de acuerdo con los lineamientos definidos en el numeral 8 de la Resolución 86572 de 2021 “FÓRMULA DE RETRIBUCIÓN PARA EL APROVECHAMIENTO ECONÓMICO”, se calcula como se muestra en la siguiente ecuación, como función del periodo i:

$$R_i = (V_i \times F_s \times V_{s_i} \times V_{p_i} - V_{p_i})$$

Tabla 4. Descripción de las variables de la fórmula de retribución para el aprovechamiento económico



Variable	Magnitud	Descripción
□□	COP	Valor a pagar por el AEEP para el periodo i
□□	Cantidad	Número de bicicletas autorizadas para el periodo i
□□	m ²	Área requerida por bicicleta ⁵
F _s	Cantidad	Definido como el número de anclajes por bicicleta (1,5 ≤ F _s ≤ 2,5)
V _s □	COP / m ²	Valor del suelo en COP por m ² para el periodo i
□□	%	Porcentaje del uso del espacio para el periodo i
□□	COP	Valor de las externalidades positivas para el periodo i (1)
* El valor de las externalidades para el primer año de operación será igual a cero. En ningún caso el valor de R _i será menor a cero.		

3. PAGO DE LA RETRIBUCIÓN

La SDM cobrará por el aprovechamiento del espacio público por parte del Aprovechador a partir de la suscripción del acta de entrega de la zona de aprovechamiento económico del espacio público. El pago de la retribución siempre será del 100% del espacio adjudicado y se realizará la forma en que determine la administración. En caso de que se efectúe en especie, la SDM valorará dicha retribución como equivalente a si fuera la retribución en dinero.

No obstante, el Aprovechador deberá pagar la retribución a la administración de forma anticipada y con pagos semestrales en especie en las condiciones establecidas en los Anexos complementarios de “Retribución en especie”, según lo defina la administración.

En el caso de pagar la retribución mediante mobiliario, el aprovechador deberá comprar e instalar el mobiliario definido en el presente anexo y anexos complementarios de “Retribución en especie”, encargándose de su administración y mantenimiento (cuando aplique), conforme al documento correspondiente durante todo el plazo de ejecución del contrato.

⁵ El área requerida por bicicleta, equivale al promedio ponderado del área ocupada por la estación, las bicicletas en sus diferentes tipologías y sus accesorios



La cuenta de cobro establecerá la cantidad de cada alternativa de retribución en especie que sea necesaria de acuerdo a los anexos complementarios, junto con el mantenimiento del mobiliario que así lo requiera, equivalentes al pago de la retribución para el período correspondiente. Esta cantidad se calculará dividiendo el monto que se deberá pagar por retribución en el periodo cobrado, sobre el valor unitario de cada alternativa de retribución incluido su mantenimiento (si aplica).

Al tener una modalidad de pago semestral anticipada, se aclara que cualquier variación del monto de pago de retribución debido a algún cambio en el tamaño o las condiciones del sistema de bicicletas compartidas, se ajustará en la siguiente cuenta de cobro.

En la etapa de cierre del contrato, el aprovechador realizará la entrega formal del mobiliario a la o las entidades competentes que administren el mobiliario urbano de la ciudad, con el fin de que sean ingresados al inventario distrital. En dicha etapa, la Supervisión verificará si efectivamente el aprovechador dio cumplimiento total a las obligaciones relacionadas con la retribución en especie. Lo anterior, teniendo en cuenta que de conformidad con lo señalado en los anexos complementarios de "Retribución en especie", la equivalencia de la retribución en especie al valor en dinero, incluye las actividades de mantenimiento, las cuales se ejecutarán durante el plazo de ejecución del CAMEP.

(...)

4. RETRIBUCIÓN EN ESPECIE

Como contraprestación por la realización de la actividad con motivación económica en el espacio público, el Aprovechador instalará en el espacio público mobiliario urbano y/o prestará el servicio correspondiente, de acuerdo con las especificaciones aquí establecidas y en los anexos complementarios correspondientes. No obstante, la SDM se reserva el derecho de modificar el mobiliario urbano y los servicios que serán recibidos como pago en especie. En tal caso, realizará un estudio de mercado que soporte y permita valorar dicha retribución como equivalente a si fuera la retribución en dinero.

Igualmente, la SDM se reserva el derecho de modificar la retribución en especie a retribución en dinero, según lo determine.

(...)

Esta retribución deberá ser pagada por el contratista en las condiciones señaladas en el Anexo Técnico No. 7 "Aspectos Financieros y Retribución"

En consecuencia, el contrato tiene proyectado remitir 15 cuentas de cobro durante el plazo de ejecución de la etapa de aprovechamiento (90 meses), es decir desde el 1 de julio de 2022 al 31 de diciembre de 2029, por un valor actual de CATORCE MIL CIENTO

31

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

OCHENTA Y DOS MILLONES SEISCIENTOS SETENTA Y CUATRO MIL CINCUENTA Y SEIS PESOS (\$14.182.674.056) el cual se actualiza según la fórmula⁶ que rige la actividad de aprovechamiento.

21. ¿Qué ganancias ha generado TEMBICI para el Distrito desde el inicio de la concesión?

En línea con la respuesta del numeral 20, la retribución a favor del Distrito Capital se calcula con fundamento en lo dispuesto en el protocolo de la actividad del alquiler de vehículos micromovilidad adoptado mediante la Resolución 86572 del 2021 y la fórmula contenida en los documentos contractuales; esta retribución debe ser pagada por el contratista en las condiciones señaladas en el Anexo Técnico No. 7 “Aspectos Financieros y Retribución”.

Actualmente, a marzo del 2025, el contrato se encuentra en el mes 37 de ejecución, tiempo en el cual han sido emitidas 6 cuentas de cobro, como se resume en la siguiente tabla:

Tabla 5. Resumen de Retribución

CUENTA DE COBRO	PERIODO DE COBRO	FECHA DE LA CUENTA DE COBRO	CANTIDAD TOTAL RETRIBUCIÓN	VALOR CALCULADO EN DINERO
1	mes 1 al 6	24-may-22	413 cicloparqueaderos	\$758.867.799,80
2	mes 7 al 12	05-dic-22	413 cicloparqueaderos	\$847.655.007,50
3	mes 13 al 18	07-sep-23	403 cicloparqueaderos 188 mantenimientos de cicloparqueaderos	\$885.148.994
4	mes 19 al 24	15-feb-24	367 cicloparqueaderos 413 mantenimientos de cicloparqueaderos	\$963.430.157
5	mes 25 al 30	15-ago-24	333 cicloparqueaderos 796 mantenimientos de cicloparqueaderos	\$1.011.033.599

⁶Resolución SDM No. 86572 DE 2021 “Por la cual se adopta el protocolo institucional para el aprovechamiento económico del espacio público para la actividad de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito de vehículos de micromovilidad y se establecen otras disposiciones”.



CUENTA DE COBRO	PERIODO DE COBRO	FECHA DE LA CUENTA DE COBRO	CANTIDAD TOTAL RETRIBUCIÓN	VALOR CALCULADO EN DINERO
6	mes 31 al 36	14-feb-25	100 cicloparqueaderos 398 mantenimiento de cicloparqueadero 10 ciclotalleres 278 señalización horizontal de cicloparqueadero 1 campaña publicitaria Alquiler de 40 bicicletas	\$971.653.850

Fuente: SDM 2025

III. SOBRE EL MANEJO DE QUEJAS Y SANCIONES

22. ¿Qué seguimiento realiza la Secretaría de Movilidad a las quejas presentadas por los ciudadanos sobre el funcionamiento del sistema?

La SDM realiza seguimiento continuo a las quejas ciudadanas registradas a través del Sistema Distrital para la Gestión de Peticiones Ciudadanas – BTE, tal como se responde en la pregunta número 23, con el propósito intervenir oportunamente y generar las alertas procedentes para prevenir el vencimiento de los plazos establecidos en la ley para emitir las correspondientes respuestas. Las alertas se generan a través de reportes que se remiten a las dependencias de la entidad, incluidas aquellas donde se ejerce la supervisión del contrato, para el respectivo seguimiento.

Adicionalmente, se llevan a cabo seguimientos mensuales con el contratista, para evaluar el progreso en la gestión de las peticiones recepcionadas.

23. ¿Cómo garantiza la Secretaría de Movilidad que las quejas dirigidas a TEMBICI sean atendidas y resueltas en tiempos adecuados?

La SDM adelanta las siguientes acciones orientadas a que el contratista emita respuestas oportunas:

1. Seguimiento a las solicitudes radicadas a través del Sistema Distrital para la Gestión de Peticiones Ciudadanas (BTE): El contratista tiene acceso a la plataforma BTE, lo que le permite verificar el estado de las solicitudes y conocer el tiempo restante para emitir respuestas con oportunidad. Por su parte, la SDM realiza un seguimiento



constante a estas solicitudes generando reportes que permiten que la SDM intervenga oportunamente para asegurar las respuestas oportunas a los ciudadanos.

2. Seguimientos mensuales: La SDM realiza reuniones de seguimiento mensual con el contratista, en las cuales presenta el estado de las peticiones, así como el funcionamiento de los canales. Estas reuniones permiten revisar el desempeño del contratista en tiempo real, utilizando como estrategia el “cliente incógnito” para identificar las oportunidades de mejora, que redundan en una atención eficiente de las peticiones. También se revisa el tiempo promedio de respuesta.

3. Tipificación de las solicitudes: A través de mesas de trabajo con la SDM, el contratista ha estandarizado la clasificación de las solicitudes ciudadanas en peticiones, quejas, reclamos, sugerencias, denuncias o felicitaciones. Esta clasificación favorece el control de la información por parte del contratista para que emitan respuestas oportunas de acuerdo con los plazos legales.

24. ¿Qué seguimiento realiza la Secretaría de Movilidad a las quejas que los usuarios presentan en redes sociales? ¿Existe un protocolo específico para su trámite?

La Secretaría Distrital de Movilidad cuenta con un protocolo (Código PM04-RG01-PT01 Versión: 2.0) para la recepción, gestión, y respuesta de peticiones formales realizadas por la ciudadanía a través de redes sociales.

Enlace de consulta:

<https://daruma.movilidadbogota.gov.co/app.php/staff/document/tree/viewPublic?id=1263>

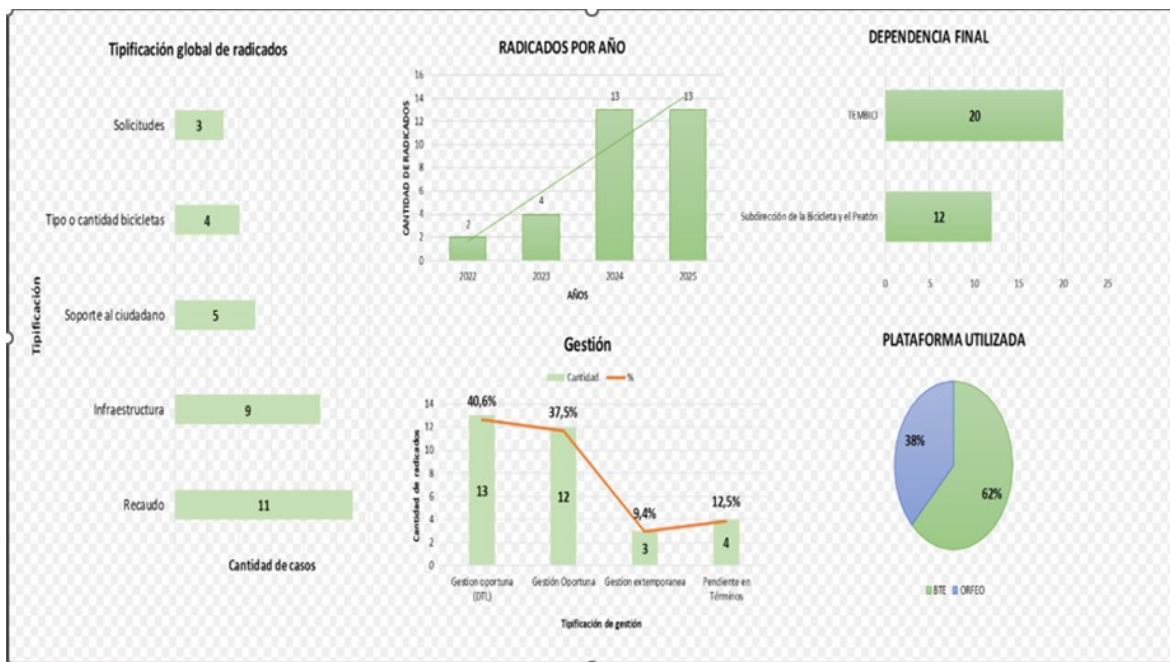
Dicho protocolo establece que: “Una vez identificada la petición se analizará si es viable dar respuesta inmediata”, en el caso contrario, se escala la solicitud con el profesional a cargo de la fuente, quien remite la PQRSD a Tembici, quien se encarga de dar respuesta directa al ciudadano, dentro de los tiempos establecidos en la normatividad vigente para la atención de peticiones ciudadanas.

25. ¿Cuántas quejas ha recibido la Secretaría de Movilidad directamente sobre TEMBICI en los últimos dos años? ¿Cuáles son las principales problemáticas reportadas?

Al respecto se informa que, para cuantificar los registros en las plataformas del Sistema Distrital para la Gestión de Peticiones Ciudadanas - BTE y el Sistema de Gestión Documental, la Secretaría Distrital de Movilidad ha considerado la información de los

radicados presentados por la ciudadanía entre los años 2022 y 2025, en relación con el sistema. La siguientes es la información resultante:

Figura 3. Solicitudes Ciudadanas



Fuente: Reportes Orfeo y BTE 14 de marzo de 2025

Así bien, los sistemas de información registran un total de 32 peticiones ciudadanas relacionadas con los siguientes temas:

Tabla 6. Solicitudes ciudadanas

No.	MOTIVO DE LA SOLICITUD	CANTIDAD DE PETICIONES
1	Solicitudes generales	3
2	Tipo o cantidad de bicicletas	4
3	Soporte al ciudadano	5
4	Infraestructura	9



No.	MOTIVO DE LA SOLICITUD	CANTIDAD DE PETICIONES
1	Solicitudes generales	3
2	Tipo o cantidad de bicicletas	4
5	Recaudo	11
	TOTAL	32

Fuente: Reportes Orfeo y BTE 14 de marzo de 2025

De las 32 solicitudes, 20 han sido atendidas por el contratista y 12 por la Secretaría Distrital de Movilidad.

26. ¿Qué indicadores utiliza la Secretaría de Movilidad para evaluar el impacto de las quejas en la prestación del servicio y la satisfacción del usuario?

Tal como se mencionó en la respuesta al numeral 11, la SDM evalúa la satisfacción de los usuarios a través del indicador Satisfacción del Usuario (ISU).

27. ¿Se han implementado auditorías o revisiones especiales con base en el volumen de quejas recibidas sobre el sistema? ¿Qué hallazgo han resultado de estos procesos?

Desde la misionalidad de la Secretaría Distrital de Movilidad no se adelantan auditorías, ahora bien, de acuerdo con el plan de mejoramiento por procesos (PMP) y plan de mejoramiento institucional (PMI) vigencias, 2023, 2024 y 2025 no se han registrado planes de mejoramiento producto de auditorías, o revisiones especiales con base en el volumen de quejas recibidas sobre el sistema.

En conclusión, tras la revisión de la información relacionada con los planes de mejoramiento por procesos (PMP) y los planes de mejoramiento institucional (PMI) para las vigencias 2023, 2024 y 2025 y de acuerdo a los informes presentado por la Oficina de Control Interno respecto del seguimiento de PQRS, no se han identificado hallazgos derivados de auditorías o revisiones especiales.

28. ¿Cómo tramita la Secretaría de Movilidad las quejas recibidas a través de redes sociales y plataformas digitales? ¿Cuál es el tiempo promedio de respuesta?

La respuesta está en concordancia con lo descrito en el numeral 24.

**29. ¿Se han implementado mecanismos para mejorar la trazabilidad y solución de quejas de los usuarios de TEMBICI?**

Si, la SDM ha implementado mecanismos para mejorar la trazabilidad de las quejas de los usuarios del Sistema que corresponden a los señalados en el numeral 23 del presente documento, relacionados con: Seguimiento a las solicitudes radicadas a través del Sistema Distrital para la Gestión de Peticiones Ciudadanas (BTE); Seguimientos mensuales y tipificación de las solicitudes, que permiten de manera preventiva generar alertas que redundan en la atención oportuna de las solicitudes ciudadanas.

Es importante señalar que el contratista cuenta con canales presencial, virtual y telefónico propios para la recepción de quejas relacionadas con la operación diaria del sistema de bicicletas compartidas, la atención al cliente relacionada con el servicio, entre otros, a través de los cuales los usuarios pueden presentar sus inquietudes, quejas o sugerencias de manera eficiente, respecto de las cuales el contratista recopila la información y hace seguimiento para que las respuestas sean generadas dentro de los plazos legales. Estos canales permiten un contacto directo con el equipo de atención del contratista, permitiendo la atención a las solicitudes.

30. ¿Existen sanciones específicas dentro del contrato con TEMBICI por la falta de respuesta oportuna a las quejas de los ciudadanos?

El Anexo 1- “Especificaciones Técnicas” del Contrato dispone que el *“Aprovechador debe responder de manera oportuna los PQR en los tiempos establecidos en la Ley 1755 de 2015 o las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan”*.

Si bien el contrato no contempla sanciones específicas al Contratista por la falta de respuesta oportuna a las quejas de los ciudadanos, el Anexo 6- “Especificaciones sobre el Desarrollo de la Etapa de Aprovechamiento Económico del Espacio Público- Operación y Mantenimiento” del Contrato establece penalidades por incumplimiento al indicador Evaluable de Satisfacción al Usuario en los siguientes términos:

“Penalidades por incumplimiento del indicador “Satisfacción del usuario”

En caso de que menos del ochenta por ciento (80%) de los usuarios encuestados semestralmente respondan como “satisfechos” o “muy satisfechos” con el servicio prestado por el Sistema de Bicicletas Compartidas, el Aprovechador deberá pagar a la SDM, adicional a la retribución, una penalidad igual a 0,31 UVT multiplicado por la cantidad de bicicletas autorizadas. La siguiente fórmula define el cálculo de la penalidad:

*Penalidad mensual del indicador = 0,31 UVT * Número de bicicletas autorizadas*

37

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



En caso de que menos del sesenta y cinco por ciento (65%) de los usuarios encuestados semestralmente respondan como “satisfechos” o “muy satisfechos”, o que el indicador se incumpla por dos (2) períodos consecutivos, se iniciará además la actuación sancionatoria contractual para la imposición de multas conforme lo señalado en el Anexo Complementario.”

IV. SOBRE LA INVERSIÓN Y RECURSOS DEL SISTEMA

31¿Cuánto ha invertido la empresa TEMBICI en la operación y mantenimiento del sistema desde su implementación en 2022?

Como se indicó en el numeral 13, en el marco del contrato, el contratista asume en su totalidad la inversión y el riesgo inherente a la prestación del servicio de alquiler de vehículos de micromovilidad en el espacio público asignado para su explotación. En este sentido, las inversiones destinadas a la operación y mantenimiento del sistema están contempladas dentro del modelo de negocio del aprovechador.

En consecuencia, el contratista es el único responsable de estructurar su modelo financiero, teniendo en cuenta las obligaciones contractuales y el plazo establecido en los documentos precontractuales. Esto implica que debe llevar a cabo el análisis de las variables que considere pertinentes, con el fin de determinar, bajo su propio riesgo, los costos asociados a la utilización y operación del servicio.

Aclarado esto, es de mencionar que el contratista a través de medios de comunicación ha indicado que para la fase de implementación invirtió cerca de 10 millones de dólares.⁷

32¿Cuál ha sido la inversión del Distrito en infraestructura y promoción del sistema de bicicletas compartidas?

De acuerdo con el artículo 25 (Lineamientos orientadores para el cálculo de la retribución del Decreto 552 de 2018), la retribución de la explotación del espacio público autorizando el aprovechamiento económico para el desarrollo de una actividad legalmente permitida

⁷ <https://www.larepublica.co/empresas/la-idea-es-cerrar-este-ano-con-100-000-viajes-en-bicicletas-y-mas-de-30-000-usuarios-3501121>

debe estar orientada, entre otros, a las externalidades generadas por el uso del espacio público, el valor del suelo y su mantenimiento.

Teniendo en cuenta lo anterior, las fuentes de financiación son 100% privadas y la Administración no realiza erogación presupuestal alguna.

La Administración recibe una retribución económica por permitir la actividad de aprovechamiento económico del espacio público, con independencia del resultado de la actividad que el particular desarrolla en el espacio asignado para explotación.

En cuanto a la promoción de los servicios del Sistema de Bicicletas Compartidas, la Secretaría Distrital de Movilidad a la fecha ha destinado \$39.831.025 con el fin de brindar información a la ciudadanía sobre las ofertas y planes del Sistema. En este sentido se llevó a cabo una campaña digital específicamente en las redes sociales Facebook e Instagram. A continuación se evidencia una muestra de las piezas promocionadas:

Figura 4. Información socializada en medios de comunicación



Fuente: Propia SDM - OACCM

Adicionalmente, a través de los canales digitales de la entidad se realiza la divulgación de los servicios del Sistema a través de publicaciones orgánicas que incentivan el uso del

39

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

sistema y brindan información útil a la ciudadanía sobre cómo usarlo y dónde están ubicadas sus estaciones, como se evidencia a continuación:

Figura 5. Información socializada en canales digitales de la entidad



Fuente: Propia SDM - OACCM

33. ¿Se han destinado recursos adicionales del presupuesto distrital para solventar las deficiencias del sistema?

Tal como se indicó en los numerales 13 y 20 de la presente comunicación, no se han destinado recursos del presupuesto distrital para el sistema, toda vez que el Distrito no asume costos por la operación del Sistema de Bicicletas Compartidas, según lo establecido en la Licitación Pública SDM-LP-101-2021, el contrato de aprovechamiento del espacio público (CAMEP) no genera erogaciones del presupuesto distrital, ya que su financiación proviene de los pagos realizados por el contratista en función del número de bicicletas autorizadas y el valor del suelo utilizado.

En consecuencia, el sistema se sostiene bajo un modelo de aprovechamiento económico del espacio público sin comprometer recursos del presupuesto del Distrito.

34.Cuál ha sido la recaudación total del sistema desde su implementación y cómo se han distribuido esos ingresos?

Como se indicó en el numeral 31, dado que el objeto del Contrato 2022-63 es la explotación del espacio público autorizando el aprovechamiento económico para el desarrollo de una



actividad legalmente permitida, el riesgo de demanda lo asume por completo el aprovechador.

Por lo anterior, la Administración Distrital no tiene injerencia en las tarifas por la prestación del servicio, la venta de publicidad en estaciones o el patrocinio en las bicicletas del sistema, toda vez las mismas dependen del modelo de negocio que desarrolle el aprovechador. Es importante anotar que se trata de un contrato de aprovechamiento económico del espacio público, en el cual el aprovechador paga a la entidad una retribución por la autorización concedida, de conformidad con el protocolo de aprovechamiento y bajo las condiciones establecidas contractualmente..

V. SOBRE LA PLANIFICACIÓN Y FUTURO DEL SISTEMA

35. ¿Cuál es la propuesta que realiza TEMBICI para mejorar el sistema con el que se cuenta actualmente?

la SDM realiza un seguimiento continuo a la prestación del servicio para garantizar la calidad del sistema, por lo cual con el fin de optimizar la operatividad y garantizar que el sistema de bicicletas compartidas continúe siendo una alternativa sostenible y eficiente de movilidad en la ciudad, se implementan mejoras continuas que buscan fortalecer el servicio, asegurando que el sistema opere de manera eficiente y en beneficio de los ciudadanos.

Con base en ello, a partir de la Modificación No. 4 al Contrato 2022-63, se implementaron diversas estrategias orientadas a optimizar el desempeño del Sistema de Bicicletas Compartidas, sustentadas en criterios técnicos y operativos que responden a necesidades identificadas durante la maduración del proyecto, garantizando su eficiencia, sostenibilidad y alineación con las dinámicas de movilidad urbana.

- a. **Actualización de las condiciones Técnicas de los paneles de publicidad exterior visual:** con el propósito de optimizar la funcionalidad, sostenibilidad y seguridad de las estaciones y del mobiliario asociado, así como su interacción con el entorno urbano y los requerimientos de accesibilidad, permitiendo el diseño e implementación de infraestructura de alta calidad adaptada a los principios de eficiencia y movilidad sostenible y atrayendo posibles nuevos usuarios que incrementen la demanda del sistema.



- b. **Ampliación de la Zona de Operación:** como una medida estratégica para fortalecer la movilidad urbana, en concordancia con las políticas públicas de sostenibilidad y eficiencia en el transporte lo que permitirá mejorar la oferta del servicio, facilitar la integración con otros modos de transporte y contribuir a la reducción de la congestión vehicular y la contaminación atmosférica, en búsqueda de mejorar la eficiencia operativa sin comprometer la calidad del sistema, optimizando el uso de recursos e infraestructura.
- c. **Ampliación de alternativas de retribución en especie:** con el propósito de incluir infraestructura urbana y actividades de sostenibilidad como formas de retribución, alineando el esquema de compensación con las políticas de movilidad sostenible y optimización del espacio público y que su vez se integran con la mejora en la prestación de servicios complementarios para el ciclista, lo que genera una mayor apropiación y permanencia de los usuarios del sistema.
- d. **Procesos de seguimiento y control:** con el fin de mejorar la gestión administrativa, evitar duplicidad de información y optimizar los procesos de revisión, análisis y validación de la información y por consiguiente los tiempos de respuestas a las eventualidades propias de la ejecución del contrato como de la operación del sistema.
- e. **Publicidad sobre vehículos de cero y bajas emisiones:** como una estrategia de divulgación y sensibilización ambiental en búsqueda de promover la transición hacia vehículos de cero y bajas emisiones, resaltando sus beneficios en términos de reducción de huella de carbono, eficiencia energética y mejora en la calidad del aire, alineado a su vez con las políticas distritales de movilidad limpia y sostenibilidad urbana. Al mismo tiempo incentiva el uso de medios alternativos de transporte incluyendo el uso del sistema lo que atrae a potenciales nuevos usuarios.

Lo anterior, con el fin de fortalecer la operación del Sistema de Bicicletas Compartidas y, garantizar su adaptación a las dinámicas de la ciudad y su contribución a la movilidad sostenible.

36.¿Se ha considerado la expansión del sistema a otras localidades? ¿Cuáles han sido las razones por las que no se han implementado estaciones en ciertos sectores?

Durante el proceso de seguimiento realizado desde el inicio de operación y del ciclo de maduración del Sistema, el contratista realizó los análisis y estudios técnicos, legales y

42

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



financieros, para evaluar la posibilidad de expandir el polígono de operación del Sistema, a partir de lo cual, mediante la Modificación No. 4 al Contrato 2022-63 de 14 de febrero del 2025, la SDM aprobó la ampliación de la zona de autorización mencionada en el numeral 5, como una medida que optimiza la movilidad urbana en concordancia con las políticas públicas de sostenibilidad y eficiencia en el transporte y que al mismo tiempo permita una mayor cobertura del servicio, contribuyendo a la mejora de la calidad del aire, la reducción de la congestión vehicular y el fortalecimiento de alternativas de transporte sostenibles y accesibles para la ciudadanía.

Lo anterior, en el entendido que el contrato prevé la posibilidad de expandir la zona autorizada para realizar la actividad de aprovechamiento del espacio público para la actividad de alquiler de vehículos de micromovilidad con base en los estudios técnicos, financieros y legales que presente el contratista. Esta posibilidad está contemplada en el Anexo Técnico No. 1 – Definición Técnica, en cuyo numeral 1.1.2 dispone lo siguiente:

“Durante la ejecución del contrato, el Aprovechador podrá buscar y solicitar a la SDM la ampliación de la zona autorizada para el SBC, en cualquier momento una vez iniciada la operación total del sistema, dando cumplimiento a todos los requerimientos establecidos y definidos en los anexos técnicos. (...)”

Consecuentemente, en el artículo 80 del Plan de Movilidad Sostenible y Segura - PMSS se establece que la SDM deberá gestionar la expansión del Sistema de Bicicleta Compartidas, previa elaboración de análisis de viabilidad técnica, jurídica y financiera.

En cuanto a las razones por las cuales no se han implementado estaciones en otros sectores, se indica que a la fecha el contratista no ha suministrado un análisis de viabilidad técnica, jurídica y financiera que demuestre la necesidad o conveniencia de otra ampliación del polígono de operación.

37.¿Cuáles son las metas y planes de acción de las entidades distritales para incentivar el uso del sistema público de bicicletas compartidos en la ciudad entre 2025 y 2030?

En el marco del plan de acción de la [Política Pública de la Bicicleta 2021-2039](#), adoptada con documento CONPES D.C. No. 15, se cuenta con el producto 3.2.4. *Implementación del Sistema de Bicicletas Públicas (compartidas) para la ciudad*, el cual está bajo la ejecución de la SDM. Dicho producto busca dotar de un sistema de bicicleta pública/compartida a la ciudad y atender los viajes de “última milla” que conecten con los paraderos o estaciones del transporte público, así como los viajes cortos o espontáneos,



que generen intercambio modal y desincentiven el uso del automóvil particular. Este producto se mide a través del porcentaje de avance en la implementación del sistema de bicicletas, y su meta entre el 2025 y el 2030 es del 100% cada año, esto debe entenderse como una meta constante que refleja su implementación⁸.

Del mismo modo, en el marco del plan de acción del [Plan de Movilidad Sostenible 2023 - 2035](#) adoptado mediante Decreto 497 de 2023, se cuenta con el proyecto “Expansión de la operación del Sistema de Bicicletas Compartidas” bajo la responsabilidad de la SDM. Este proyecto mide su avance a través del número de viajes acumulados en el SBC; la meta a 2027 es alcanzar un total acumulado de 6.600.000 viajes y para el año 2031, un total de 11.800.000 viajes acumulados⁹.

Finalmente, en el marco del Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027 “Bogotá Camina Segura” se formuló el [Proyecto de inversión No. 7975](#), titulado “Implementación de acciones para una movilidad sostenible, segura y confiable para Bogotá D.C.” ejecutado por la SDM, el cual dentro de su plan de acción se contempla la meta # 4 “Implementar en el 100% las actividades relacionadas con la movilidad activa de la ciudadanía en Bogotá” para fomentar la circulación peatonal y el uso y disfrute de la bicicleta en la ciudad, a través de la planificación de infraestructura y accesibilidad. Dentro de dicha meta se incluyen las acciones, estrategias o lineamientos para mejorar la cicloinfraestructura y fomentar el uso y disfrute de la bicicleta en la ciudad y contempla lo relacionado con el Sistema de Bicicletas Compartidas, en el cual se realiza la supervisión técnica, administrativa, legal y financiera al contrato. Las metas anuales son: para el 2024 el 10%, para el 2025 es el 30%, para el 2026 es el 30% y finalizando en el 2027 con el 30% para un acumulado total del cuatrienio del 100% de implementación de las actividades de movilidad activa¹⁰.

38. ¿Se ha considerado la posibilidad de integrar el sistema de bicicletas compartidas con el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) mediante tarifas combinadas u otros incentivos?

La SDM ha implementado diversas acciones para integrar el Sistema de Bicicletas Compartidas con el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), buscando facilitar la movilidad sostenible en la ciudad.

⁸ Plan de acción de la PPB https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/decretos-conpes/plan_accion_pp_bicicleta_v3-2025.xlsx

⁹ Plan de acción PMSS https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/02-11-2023/2.1.3_plan_de_accion_pmss.xlsx

¹⁰ Plan Anual Operativo POA PI7975 https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/21-01-2025/programacion_poa_7975_2025.xlsx



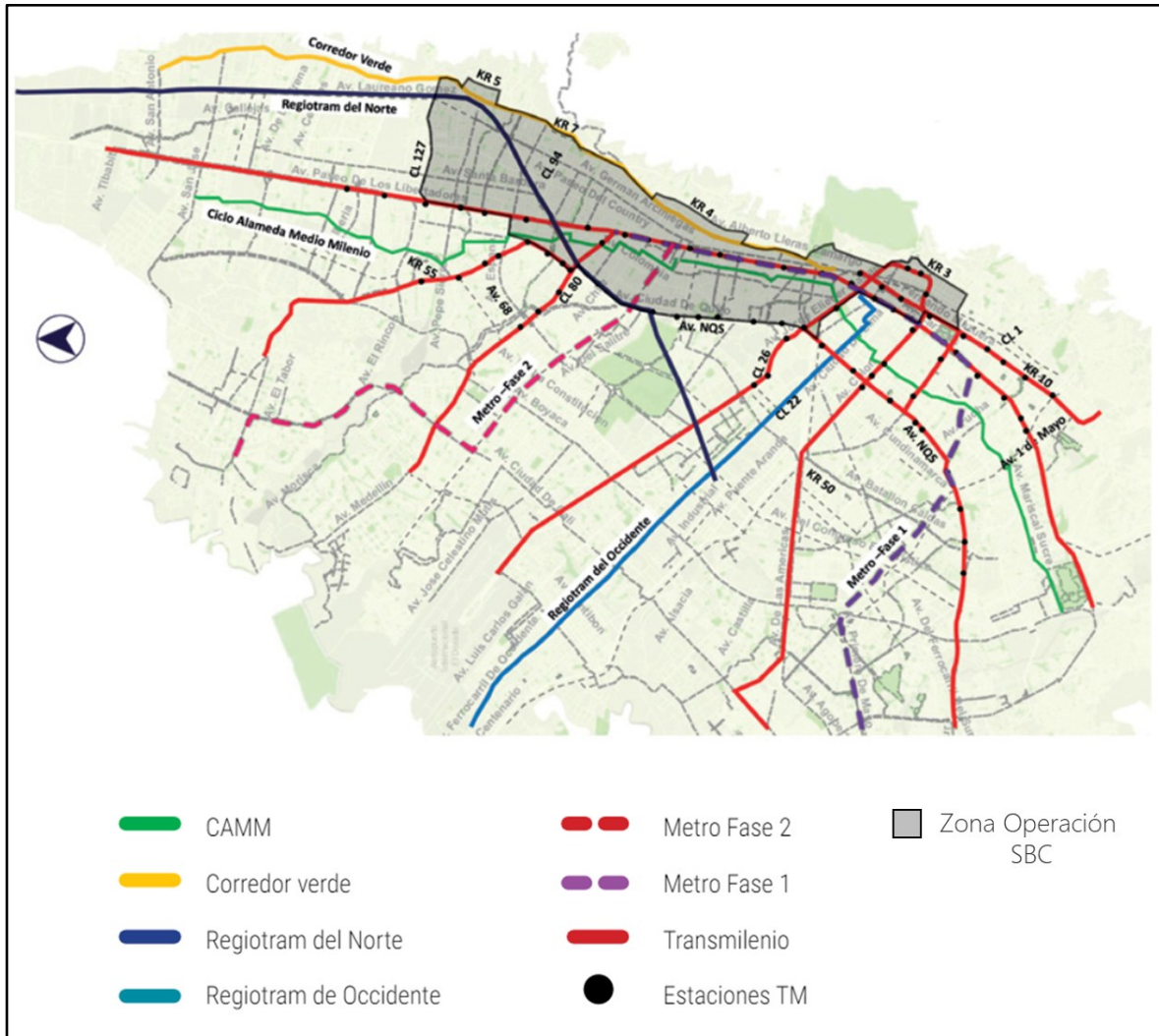


Uno de los principales componentes que la SDM ha tenido en cuenta en la estructuración e implementación del actual Sistema es la potencial integración con el SITP de la ciudad, entendiendo las ventajas que puede ofrecer para mejorar la cobertura de los sistemas de transporte público. De acuerdo con la Guía de Sistema de Bicicletas Compartidas¹¹ *“La integración de un sistema de transporte puede definirse como un enfoque global a través del cual los diferentes elementos que lo componen trabajan de forma conjunta para producir efectos acumulados positivos en el menor plazo posible, con el fin de ofrecer servicios de transporte más eficientes y fáciles de utilizar por las personas usuarias. El integrar el SBC permitirá a la ciudadanía generar viajes intermodales con mayor facilidad. La integración del SBC en el sistema de transporte público de la ciudad se puede originar de tres maneras distintas: Integración física, Integración operacional e Integración tarifaria”*.

Por lo anterior, el SBC ofertado en Bogotá se encuentra integrado físicamente con el sistema de transporte público de la ciudad a través del componente troncal (TransMilenio) y proyectos futuros como es el caso de las Líneas 1 y 2 del metro, como se observa en la siguiente figura:

Figura 6. Integración del Sistema de Bicicletas Compartidas y el Sistema Integrado de Transporte Público en Bogotá.

¹¹ Mintransporte 2022. Disponible en: <https://despacio.org/portfolio/guia-de-sistema-de-bicicletas-compartidas-de-colombia/>



Fuente: SDM

En este sentido, con el objetivo de potenciar la intermodalidad, uno de los criterios para la ubicación de las estaciones del SBC es la cercanía con las estaciones del componente troncal del SITP. Igualmente, la densidad del SBC permite que se encuentren estaciones cercanas a paraderos del componente zonal y de los servicios de alimentación, permitiendo así utilizar las bicicletas como alternativa de transporte de primero y último kilómetro.



Por otro lado, es importante precisar que, conforme a lo establecido en el numeral 7 de la CLÁUSULA OCTAVA – OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DEL PROVEEDOR DEL SERVICIO DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD INDIVIDUAL del Contrato 2022-63, suscrito entre M1 Transportes Sustentáveis Ltda Sucursal Colombia (Tembici) y la SDM, el aprovechador está obligado a: *"Gestionar la integración del SBC con el sistema de transporte de la ciudad de Bogotá, incluyendo el sistema troncal, zonal, líneas de metro, ferroviario regional, cables y demás proyectos que se desarrollen en el futuro, adelantando por su cuenta y riesgo las negociaciones pertinentes, incluyendo, pero sin limitarse, a los operadores de los sistemas de recaudo."*

Por lo anterior, en términos de integración del medio de pago, se están implementando acciones para coordinar los servicios del SBC y el SITP. Como resultado, actualmente es posible desbloquear las bicicletas en las estaciones utilizando la tarjeta "Tullave", siempre que la persona usuaria haya adquirido un plan del SBC con una tarjeta bancaria.

Por otro lado, según lo dispuesto en el Decreto Distrital 168 de 2023, actualmente se está realizando la estructuración del proceso que tiene por objeto *"Diseñar, desarrollar, implementar y operar el Estándar de Interoperabilidad del Sistema Interoperable de Recaudo "SIR", junto con la metodología de verificación de su cumplimiento, además de diseñar, desarrollar, implementar y operar el Sistema Central de Compensación de Recaudo"*, en el que se realizará la implementación del SIR, que permitirá la integración y la incorporación de nuevos medios de pago en el actual sistema troncal, zonal, cables y metro, así como múltiples esquemas tarifarios, nuevos esquemas de venta de derechos de viaje (paquetes, mensualidades, otros), permitiendo actualizar el actual sistema de recaudo a un sistema interoperable con la tecnología adecuada para soportar los esquemas de operación y de integración de los servicios conexos de movilidad, como el sistema de bicicletas compartidas, con el actual sistema de transporte público, como acción de mejora de las condiciones de acceso y comodidad para los usuarios.

Así mismo, en el marco de cumplimiento de lo definido en el Decreto 168 de 2023, la Secretaría Distrital de Movilidad, adelanta la estructuración del proceso cuyo objeto es *"Realizar el análisis integral y la priorización de la implementación de los nuevos medios de pago: tarjeta sin contacto ISO 14443-1 tipo A (TISC), tarjetas de pago estándar EMV, NFC, QR y billeteras electrónicas; y definir estrategias que incentiven el uso de estos nuevos medios de pago y el uso de los sistemas de transporte público y servicios conexos de movilidad"*, que permitirá, entre otros, identificar estrategias y recomendaciones sobre incentivos para el despliegue de los nuevos medios de pago, tanto en los actuales usuarios del transporte público como en los usuarios de servicios conexos de movilidad, incluyendo el sistema de bicicletas compartidas.



Por lo anterior, se estima que con la implementación del SIR (proyectado para el año 2027) y de los nuevos medios de pago (tarjeta TISC año 2027), las actuales brechas tecnológicas sean superadas y se facilite la integración con los servicios conexos de movilidad, de acuerdo con las condiciones de operación y de tarificación de cada uno de los sistemas, facilitando así la posterior implementación de acciones sobre la integración tarifaria.

Estas medidas reflejan el compromiso de la SDM por integrar el SBC con el SITP, ofreciendo tarifas combinadas y otros incentivos que fomentan el uso de medios de transporte sostenibles y accesibles para todos los ciudadanos.

39. ¿Cuáles son los planes de la administración distrital para mejorar la infraestructura de ciclorrutas y la seguridad vial en torno a las estaciones de bicicletas compartidas?

En cuanto al mejoramiento de la infraestructura de ciclorrutas, de acuerdo con lo establecido en el Decreto Distrital 555 de 2021 *“Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”*, es función del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) la construcción de la malla vial intermedia y local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal, así como la elaboración de proyectos de intervención y construcción de la malla de integración regional, la malla vial arterial y las mallas por donde circule el componente flexible del sistema de transporte público de la ciudad; por su parte, a los Fondos de Desarrollo Local (FDL) les corresponde la elaboración de proyectos y construcción de la malla vial local, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal y finalmente por parte de la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV) se tiene como función adelantar intervenciones de conservación del espacio público para la movilidad y adelantar labores de conservación de la malla vial local, intermedia, rural, la red de cicloinfraestructura y la red de infraestructura peatonal.

En línea con lo anterior, en el Artículo 5 del Acuerdo Distrital 740 de 2019 se establece que es competencia de las alcaldías locales *“...3. Adelantar el diseño, construcción y conservación de la malla vial local e intermedia, del espacio público y peatonal local e intermedio; así como de los puentes peatonales y/o vehiculares que pertenezcan a la malla vial local e intermedia, incluyendo los ubicados sobre cuerpos de agua. Así mismo, podrán coordinar con las entidades del sector movilidad su participación en la conservación de la malla vial y espacio público arterial, sin transporte masivo...”*.

Por su parte, en el Artículo 109 del Acuerdo Distrital 257 de 2006 se estipulan las funciones de la UAERMV así: *“...La Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y*

48

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





Mantenimiento Vial está organizada como una Unidad Administrativa Especial del orden distrital del Sector Descentralizado, de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa y presupuestal y con patrimonio propio, adscrita a la Secretaría Distrital de Movilidad. Tiene por objeto programar y ejecutar las obras necesarias para garantizar la rehabilitación y el mantenimiento periódico de la malla vial local, intermedia y rural; así como la atención inmediata de todo el subsistema de la malla vial cuando se presenten situaciones que dificulten la movilidad en el Distrito Capital...”

En ese sentido, en lo correspondiente al sector movilidad, a través del IDU y la UAERMV, y en coordinación con la SDM, se realizan las intervenciones de construcción, conservación y/o mantenimiento de cicloinfraestructura, que para el Plan de Distrital de Desarrollo 2024-2027, tienen la meta de construir 31 km y conservar 142 km¹².

Ahora bien, en lo que respecta a la SDM, para la vigencia 2024-2027, enmarca parte de su labor en el cumplimiento de las metas establecidas en el Plan Distrital de Desarrollo a través del Proyectos de Inversión 7998 “**Fortalecimiento de la red de Cicloinfraestructura de la ciudad de Bogotá D.C.**” y 8000 “**Fortalecimiento del sistema de Señalización para la movilidad enfocada en la mejora de la seguridad vial en Bogotá D.C.**”, que se traduce en un beneficio para la comunidad especialmente en términos de mejora de las condiciones de seguridad vial, propendiendo por la implementación de una señalización robusta en cada intervención realizada. Para el caso específico del Proyecto de Inversión 7998 se establecieron las siguientes metas:

- 60 km de mantenimiento de señalización y/o demarcación en cicloinfraestructura en la ciudad.
- Implementar 28 km de señalización y/o demarcación de cicloinfraestructura en la ciudad.

Para la ejecución de los proyectos de inversión, incluido el 7998, la Secretaría Distrital de Movilidad adelantó la licitación pública del proceso de contratación SDM-LP-95-2024 el cual tiene por objeto: **“REALIZAR ACTIVIDADES INHERENTES AL SUMINISTRO E IMPLEMENTACIÓN DE ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.”**. Así mismo, adelantó el concurso de méritos para el proceso de contratación SDM-CMA-116-2024 para la adjudicación de los contratos de interventoría a los contratos integrales de señalización, el cual tiene por objeto: **“INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, CONTABLE Y JURÍDICA A LOS CONTRATOS DE OBRA CUYO OBJETO ES: “REALIZAR LAS**

¹² Reporte de gestión por Sector Fecha de Corte: 31/12/2024 <https://www.sdp.gov.co/gestion-a-la-inversion/programacion-y-seguimiento-a-la-inversion/seguimiento/seguimiento-a-los-compromisos-del-plan-de-desarrollo-bcs-gestion>



ACTIVIDADES INHERENTES AL SUMINISTRO E IMPLEMENTACIÓN DE ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C.”.

En la siguiente tabla se relaciona la información de los contratos de obra de señalización e interventoría, adjudicados para la vigencia 2025, en la que se contempla el presupuesto asignado para cada zona en la que está dividida la ciudad para desarrollo de la actividad **“instalación y mantenimiento de la señalización vial en la ciudad”** de Bogotá D.C., en el caso especial de la red de ciclorrutas que está dentro del área de influencia del Sistema Bicicletas Compartidas (SBC) estaría en la zona norte - oriental y norte - centro.

Tabla 7. Contratos de Obra e Interventoría de Señalización. Vigencia 2024-2027.

PROCESO	ZONA NORTE-ORIENTE	ZONA NORTE-CENTRO	ZONA OCCIDENTE	ZONA CENTRO SUR	ZONA OCCIDENTE-SUR	ZONA SUR-OCCIDENTE	ZONA SUR-ORIENTE
MODALIDAD DE SELECCIÓN	Licitación pública (Obra pública)						
OBJETO	"REALIZAR ACTIVIDADES INHERENTES AL SUMINISTRO E IMPLEMENTACIÓN DE ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C." ZONA NOR-ORIENTE."						
	PRESUPUESTO OFICIAL DEL PROYECTO OBRA : \$131.400.313.996						
PRESUPUESTO OFICIAL (POR ZONA)	\$ 18.771.473.428	\$ 18.771.473.428	\$ 18.771.473.428	\$ 18.771.473.428	\$ 18.771.473.428	\$ 18.771.473.428	\$ 18.771.473.428
NÚMERO DEL CONTRATO	2024-3647	2024-3648	2024-3649	2024-3650	2024-3652	2024-3651	2024-3653
EMPRESA CONTRATISTA	C. SEÑALIZANDO BOGOTÁ GYP-2024	UT VIAS SEGURA'S	CONSORCIO MOVILIDAD INTEGRAL	CONSORCIO SEG VIAL BOGOTÁ	CONSORCIO SEÑALIZAR BOGOTÁ 2025	CONSORCIO SEGURVIAL BOGOTÁ	UTES2024
	PRESUPUESTO OFICIAL DEL PROYECTO INTERVENTORIA: \$37.807.647.647						
PRESUPUESTO OFICIAL (POR ZONA)	\$ 5.401.092.458	\$ 5.401.092.458	\$ 5.401.092.458	\$ 5.401.092.458	\$ 5.401.092.458	\$ 5.401.092.458	\$ 5.401.092.458
CONTRATO DE INTERVENTORIA (Concurso de méritos SDM-CMA-116-2024)	2024-3645 VELNEC S.A.	2024-3663 CONSORCIO SEÑALIZACIÓN CCI	2024-3664 CONSORCIO DIPROY	2024-3665 Consortio Intervial IP	2024-3667 CONSORCIO INTEROBRAS POSSO-ALDEIC	2024-3666 CONSORCIO SEGURIDAD CAPITAL 24-27	2024-3668 JOYCO S.A.S BIC

Fuente: Secop II-Procesos SDM-LP-95-2024-SDM-CMA-116-2024.



En lo que respecta a los proyectos a ejecutar, para la vigencia 2025 se tiene programado el mantenimiento de 19 km de la señalización y/o demarcación de las ciclorrutas existentes.

Para el caso del mantenimiento de señalización y/o demarcación en cicloinfraestructura, a la fecha están en proceso el mantenimiento de la señalización asociada a la cicloinfraestructura existente en los corredores arteriales, contemplando el reemplazo, mantenimiento y/o adecuación de señalización vertical, horizontal y dispositivos de segregación y/o pacificación. Los corredores previstos para intervención son la Avenida Alberto Lleras Camargo (AK 7, entre la Plaza de Bolívar y la Calle 24), la Avenida Los libertadores (Autonorte, calzada occidental), la Avenida Ciudad de Quito (AK 30), la Avenida Calle 26, la Avenida Calle 80 y la Autopista Sur.

El desarrollo de las actividades de señalización se encuentra supeditado al estado del pavimento al momento de programar la implementación, así como las actividades complementarias que se requieran.

En lo que respecta a la implementación de señalización y/o demarcación de cicloinfraestructura, la SDM desarrolló una metodología para la identificación y priorización de zonas potenciales de la ciudad para conectar y ampliar la red de cicloinfraestructura, la cual está disponible en la página web de la Entidad¹³. La metodología fue desarrollada a partir de las lecciones aprendidas producto de la planificación e implementación de proyectos de cicloinfraestructura en vigencias anteriores, los lineamientos actualizados con la adopción del Plan de Ordenamiento Territorial (POT), el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS), las Unidades de Planeamiento Local (UPL) y la inclusión de las apuestas del Plan Distrital de Desarrollo 2024-2027.

A partir de lo anterior, se están adelantando los análisis para la definición de los trazados a implementar para la conformación de cicloinfraestructura, con el propósito de garantizar la conectividad con la red de ciclorrutas existentes, seguridad, comodidad y usabilidad para el ciclista en distintas localidades de la ciudad; en la siguiente tabla se presentan los trazados indicativos:

Tabla 8. Extensión red de ciclorruta a construir por localidad por parte SDM

¹³ https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Temas/2025-02-11/dts_planeacion_cicloinfraestructura_2024-2027.pdf



Proyecto	Localidad	Temporalidad
Ciudad de Kennedy inclusiva e innovadora (CL 38C sur entre KR 78 K y AK 80; KR 78 M entre CL 36 Sur y CL 38 C sur; KR 79 entre CL 38C sur y CL 40; CL 40 Sur entre KR 79 y AK 80; CL 40 A sur entre KR 79 y KR 79 F; CL 39 A sur entre KR 79 C y AK 80; KR 79 F entre CL 38C Sur y CL 40 Sur	Kennedy	2025
Avenida Batallón Caldas (AK 50) entre Autopista Sur Hasta Avenida Américas	Puente Aranda	2025
TV 42 entre Avenida Batallón Caldas (AK 50) hasta Avenida Comuneros (AC 6)	Puente Aranda	2025
Avenida Celestino Mutis (AC 63) entre Carrera 13 hasta la Avenida Batallón Caldas (AK 50)	Barrios Unidos	2025
Conexión Calle 63 con Avenida NQS (CL 63 D entre AK 30 y KR 35; KR 35 entre CL 63D y CL 63C; CL 63C entre KR 35 y KR 36A; KR 36 A entre AC 63 y CL 63C.	Barrios Unidos	2025
Calle 75 y Calle 78 entre Avenida NQS hasta Carrera 96	Barrios Unidos	2025
Conexión Ciclo puente Av. Boyacá con AC 80 hasta Proyecto calle 75 (DG 79 C entre KR 71B y AK 72; KR 71B entre CL 79A y DG 79C; CL 79 A entre KR 71 a KR 71B; KR 71 entre TV 70C BIS y CL 79 A; TV 70C BIS entre CL 75 a KR 71.	Engativá	2025
Carrera 11 entre Calle 119 y Calle 127	Usaquén	2025

Fuente: SDM.



Estos trazados pueden ser objeto de modificación o complemento de acuerdo con la evaluación técnica de tránsito, transporte, infraestructura y seguridad vial.

Por su parte, la SDM realiza de manera constante la ejecución de actividades relacionados con el componente de Seguridad Vial, especialmente llevando a cabo las siguientes acciones:

- *Revisión de que el sistema propenda por la seguridad vial en su operación:* en el marco del cual se han realizado revisiones y emitido recomendaciones para que la ubicación y conformación del sistema y de sus estaciones opere de forma segura
- *Análisis de datos de siniestralidad y seguimiento a estrategias de seguridad vial.* Revisión de los datos de siniestralidad recolectados por el aprovechador, seguimiento a las acciones desarrolladas para su mitigación y recomendaciones a las estrategia de Seguridad vial.

40 ¿Qué medidas ha implementado TEMBICI para garantizar la seguridad digital y la protección de los datos personales y financieros de los usuarios? ¿Se han identificado vulnerabilidades o incidentes de seguridad?

Los componentes de la plataforma tecnológica están protegidos por los certificados SSL o Secure Sockets Layer (capa de sockets seguros), la tecnología estándar para mantener segura una conexión a internet.

Figura 7. Visualizador de certificados



Visualizador de certificados: tembici.com.co

General Detalles

Emitido a

Nombre común (CN)	tembici.com.co
Organización (O)	<No forma parte de un certificado>
Unidad organizativa (OU)	<No forma parte de un certificado>

Proporcionada por

Nombre común (CN)	R10
Organización (O)	Let's Encrypt
Unidad organizativa (OU)	<No forma parte de un certificado>

Período de validez

Emitido el	jueves, 20 de febrero de 2025, 12:16:33 a. m.
Vence el	miércoles, 21 de mayo de 2025, 12:16:32 a. m.

Huellas digitales SHA-256

Certificado	b6dedf3f38896967afe021c32fe2bb2bbe186aa143d6e9963868a8c467875b13
Clave pública	d8fbd9057821920d310319772872a684de658f783d88f5b065ebf76b587f4385

Fuente: <https://tembici.com.co/>

De conformidad con la arquitectura presentada por el contratista, todo el hardware de la plataforma está definido e instalado para trabajar en alta disponibilidad y redundado. El hardware está provisto por las garantías del fabricante y extendido su mantenimiento durante toda la vida de hardware, disponible 24 x 7 tiempo de respuesta 4 horas.

Todos los elementos de Tecnologías de la Información y la Comunicación - TIC están protegidos con los mecanismos adecuados para el control de software malicioso y todos los servidores tienen actualizadas las versiones de antivirus y sus firmas, siendo escaneados periódicamente para detectar cualquier situación anómala.

Todos los elementos TIC están correctamente actualizados y con los parches de seguridad adecuados para evitar vulnerabilidades. Todos los sistemas, incluidas las redes de datos, son escaneados periódicamente para identificar posibles vulnerabilidades y aplicar las acciones necesarias para su corrección.

Los firewalls están configurados para evitar una intrusión en la plataforma, sólo tienen acceso a internet aquellos equipos que lo necesitan y cualquier acceso externo filtrado mediante un listado de accesos permitidos y abiertos solo puertos específicos. Los servidores están segregados mediante VLAN para gestionar el correcto tráfico de red.



41 ¿Qué acciones se han tomado para incorporar fuentes de energía limpia o renovable en las estaciones del sistema?

Como primera medida debe destacarse que al Sistema se le puede atribuir una reducción de emisiones (emisiones evitadas) de Gases de Efecto Invernadero (GEI) por cuenta de los usuarios de este sistema que anteriormente o ante la ausencia del mismo, utilizarían otros modos de transporte para movilizarse, varios de los cuales (vehículos particulares, taxis, vehículos de aplicación, motocicletas, transporte público) tienen como fuente de energía combustible fósiles. Es así como el SBC de Bogotá, ha logrado reducir (o evitar la emisión potencial) 392,23 toneladas de CO₂ durante todo su periodo de operación, correspondiendo al primer año (septiembre de 2022 a septiembre de 2023) 205,70 toneladas de CO₂ y para el segundo año (septiembre de 2023 a septiembre de 2024) 186,53 toneladas de CO₂.

Por otra parte, para las labores de “rebalanceo” del SBC que es la distribución equitativa de bicicletas en las estaciones del sistema en momentos críticos del día, se emplea una flota de vehículos 100% eléctricos, como parte del compromiso del sistema con la sostenibilidad y la reducción de las emisiones de gases contaminantes. Estos vehículos tipo camión se utilizan exclusivamente para el rebalanceo, garantizando una operación más eficiente y con menor impacto ambiental y reducción de la huella de carbono.

42 ¿Qué mantenimiento preventivo se realiza a las bicicletas y estaciones del sistema y con qué frecuencia?

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 1.2.1.2 *Requisitos de la Etapa de Alistamiento del Anexo Técnico No. 1 - Definición Técnica*, el contratista presentó a la SDM el Plan de conservación vial y del espacio público el cual se rige según los lineamientos establecidos en el numeral 4 del Anexo 6 “Operación”.

Este Plan estableció el procedimiento de mantenimiento y conservación de los espacios públicos entregados al contratista para realizar el aprovechamiento económico de la actividad y su cumplimiento se soporta en informes que consignan las intervenciones y acciones ejecutadas de acuerdo con el cronograma de actividades establecido.

Sumado a lo anterior, de conformidad con lo dispuesto en el literal j del artículo 10 de la Resolución 93495 de 2021 *“Por Medio de la Cual se Reglamenta el Servicio de Vehículos de Movilidad Individual”*, expedida por la SDM, el contratista debe *“Realizar el mantenimiento preventivo y correctivo adecuado de los elementos del sistema de vehículos*



de movilidad individual para garantizar la seguridad de los usuarios y usuarias, así como la calidad de la provisión del servicio”.

Esta actividad está soportada en informes que relacionan los procesos de mantenimiento preventivo y correctivo que incluye todos los elementos del sistema. A su vez, contempla el cronograma de mantenimiento preventivo y correctivo, el mantenimiento implementado en el respectivo periodo, el tipo de mantenimiento realizado mensualmente, los tipos de daños que presentan los elementos y las acciones implementadas para el mantenimiento de los elementos que componen el sistema (bicicletas mecánicas, eléctricas), sus accesorios (manocletas y sillas para niños y niñas), y las estaciones (incluyendo anclajes, bancadas o docks y/o Kioscos o tótems y panel publicitario cuando aplique).

De acuerdo con el informe que remiten a esta entidad, se menciona que de manera preventiva se visitan todas las estaciones una vez cada noventa (90) días y se realizan rutinas para validar su estado general y garantizar su buen funcionamiento. Algunas de las actividades que hacen parte del mantenimiento preventivo de las estaciones (anclajes, bancadas o docks y/o kioscos o tótems) se mencionan a continuación:

- Inspección y verificación de anclaje y desanclaje de bicicletas en sus respectivos docks
- Apertura del kiosco, verificación de puertas y respectivo mantenimiento
- Validación niveles de voltaje de la estación (validación de panel solar o electrificación según corresponda)
- Validación de conexión y transferencia de datos (software COMET)
- Corrección de pabel si se requiere
- Validación estado de batería
- Verificación de señalética y limpieza de estación.

Por otra parte, algunas de las actividades que hacen parte del mantenimiento preventivo a las bicicletas (mecánicas, eléctricas y especiales) son:

- Purga, limpieza y lubricación del sistema de frenos
- Lubricación al sistema de cambios
- Lubricación cajas de dirección
- Lubricación completa del kit de arrastre.

Desde la supervisión del contrato se realiza el seguimiento a los informes presentados por el contratista para garantizar que el sistema opere de forma correcta y adecuada sin afectar





a los usuarios. Estos informes no incluyen el costo de los mantenimientos debido a que el modelo financiero del sistema está bajo su responsabilidad y riesgo.

43 ¿Cuál ha sido el aumento del uso de bicicletas en Bogotá desde 2019 hasta la fecha y qué impacto ha tenido el sistema de bicicletas compartidas en este crecimiento?

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2023¹⁴, instrumento que caracteriza la movilidad de la población igual o mayor a los 5 años de edad en la ciudad, en Bogotá se realizan alrededor de 886.655¹⁵ viajes en bicicleta en un día típico. Al respecto, es importante considerar que este número de viajes ha crecido con el paso de los años, evidenciando el aumento en el uso de la bicicleta como modo de transporte, tal y como se observa en la siguiente tabla:

Tabla 9. Número de viajes y participación de la bicicleta en la partición modal. Bogotá 2019-2023

Año encuesta	Total viajes	Viajes en bicicleta	Participación (%) modal bicicleta
2019	13.363.832	880.367	6,6%
2023	12.143.325	886.655	7,3%

NOTA: No se incluyen viajes a pie de menos de 15 minutos. La Encuesta de Movilidad es una herramienta probabilística con un margen de error, por lo que las estimaciones no deben tomarse como cifras exactas.

Fuente: Encuestas de Movilidad 2019 - 2023. Cálculos: SDM - DIM

Por otra parte, no es posible evaluar el impacto que ha tenido el SBC en el crecimiento de los viajes en bicicleta caracterizados en las Encuestas de Movilidad, dado que la encuesta capta la partición modal de los viajes realizados en un día típico pero su diseño muestral no contempla al SBC.

Sin embargo, a partir de la información suministrada por Tembici, es posible evidenciar el comportamiento o en el uso del sistema en términos de viajes. Desde el inicio de la

¹⁴ Consulta en: <https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/resultados-encuestas-de-movilidad>

¹⁵ La Encuesta de Movilidad es una herramienta probabilística con un margen de error, por lo que las estimaciones no deben tomarse como cifras exactas.



implementación del Sistema de Bicicletas Compartidas de Bogotá (SBC) a 31 de diciembre de 2024 se han efectuado 3.364.897 viajes, los cuales se distribuyen por año de la siguiente manera:

Tabla 10. Viajes reportados desde el inicio de la operación del SBC de Bogotá

Año	Viajes
2022	96.077
2023	1.600.472
2024	1.668.348
Total	3.364.897

Fuente: Tablero Looker de M1 Transportes Sustentaveis LTDA. Sucursal Colombia (Tembici)

Cordialmente,



Claudia Andrea Diaz Acosta
Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 21-03-2025 05:43 PM

Aprobó: Oscar Mauricio Velasquez Bobadilla-Subdirección de la Bicicleta y el Peatón
Aprobó: Adriana Marcela Neira Medina-Subdirección de Transporte Público
Aprobó: Adriana Ruth Iza Certuche-Subsecretaría de Servicios a la Ciudadanía
Aprobó: Ana María Cataño Blanco-Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad
Aprobó: Jose Segundo Lopez Valderrama-Oficina de Seguridad Vial
Aprobó: Juan Carlos Tovar Rincón-Subdirección de Infraestructura
Aprobó: Liliana Paola Oñate Acosta-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Rafael Unda Venegas-Dirección de Inteligencia para la Movilidad
Aprobó: Sandra Esperanza Rodriguez 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 19-03-2025
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 19-03-2025
Sergio Martinez-Asesora del Despacho 21-03-2025
María del Pilar Uribe Pontón - Subsecretaría de Política de Movilidad 17-03-2025

58

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.



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510003249721

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Elaboró Martha Ramírez Esparza - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 13-03-2025
Sandra Raquel Vega - Dirección de Inteligencia para la Movilidad 14-03-2025
Leidy Ximena Cantor Hernández - Subdirección de Transporte Público 13-03-2025
Luis Alberto Rubio Caballero - Subdirección de Bicicleta y el Peatón 13-03-2025
Iván Alberto Caamaño Murillo - Subdirección de Bicicleta y el Peatón 18-03-2025
Yeandri Natalia Moreno López - Subdirección de Bicicleta y el Peatón 13-03-2025
Laura Ximena Pineda Pineda - Subdirección de Infraestructura 13-03-2025
Diana Lucía Riascos Solarte - Subdirección de Transporte Privado 13-03-2025
Carolina Triana - Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad 14-03-2025
César M. Mariño A. - Oficina de Seguridad vial. 14-03-2025
Angelica Marcela Gómez Bolívar - Profesional Especializado -03-2025
Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho
Anexos https://drive.google.com/drive/folders/1msivMlj16AXGY1ViucxfVaxq4IvyKKHw?usp=drive_link

59

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.

Para la SDM la transparencia es fundamental. Reporte hechos de soborno en www.movilidadbogota.gov.co