



SECRETARÍA DE  
MOVILIDAD



DS

202510007070781

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Bogotá D.C., mayo 26 de 2025

**Señor(a)**

**DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA**

Concejo De Bogota

Calle 36 28a 41

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

Bogota - D.C.

**REF:** Respuesta Proposición 631-2025 **Tema:** ¿QUÉ ESTÁ PASANDO CON LOS AGENTES DE TRÁNSITO EN BOGOTÁ?

Respetado Doctoro Giraldo

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

### **SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD**

**Con relación a la Ley 1310 de 2009 en su artículo 11<sup>1</sup> permítase responder:**

**1. ¿Actualmente el Distrito cuenta con una Comisión de Tránsito y Participación Ciudadana? De ser afirmativo permítase informar desde que fecha fue creada y cada cuanto se reúne o sesiona.**

Actualmente el Distrito no cuenta con una Comisión de Tránsito y Participación Ciudadana, sin embargo, la Administración Distrital ha dispuesto y fortalecido diversos espacios e instancias de participación y articulación interinstitucional que atiende las necesidades de diferentes grupos sociales, con relación a los asuntos de tránsito y transporte, y emitir y que se convierten en un verdadero canal de comunicación entre la ciudadanía y los miembros de la Secretaría Distrital de Movilidad. A través de estos mecanismos, se promueve la vinculación activa de la ciudadanía, las organizaciones sociales y comunitarias, así como

<sup>1</sup> *Comisión de Tránsito y Participación Ciudadana. Créase la Comisión de Tránsito y Participación Ciudadana, como mecanismo del más alto nivel, encargada de orientar y fiscalizar las relaciones entre la ciudadanía, los agentes de tránsito de las Entidades Territoriales y las autoridades administrativas. Esta comisión tiene por objeto atender las necesidades de distintos grupos sociales, con relación a los asuntos de tránsito y transporte, y emitir recomendaciones sobre el conjunto de normas procedimentales y de comportamiento que regulan los servicios de la institución.*

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

**PA01-PR15-MD01 V4.0**

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

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

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



de diferentes actores del sector transporte, en la construcción colectiva de estrategias, acciones y políticas orientadas a mejorar las condiciones de movilidad en Bogotá D.C.

De esta manera, en el marco del Plan Institucional de Participación Ciudadana de la Secretaría Distrital de Movilidad, la participación ciudadana se reconoce como un pilar fundamental para la construcción de una ciudad más equitativa, eficiente y comprometida con la movilidad sostenible. En este sentido, la entidad cuenta con varias instancias de participación que se describen a continuación.

**Las Comisiones y Consejos Locales de Movilidad**, como instancias de diálogo, concertación y control social, cumplen un rol estratégico al canalizar las voces de la ciudadanía, con el fin de promover la corresponsabilidad y fortalecer la gobernanza en la movilidad de la ciudad. Son espacios de participación ciudadana donde se abordan temáticas de movilidad atendiendo las solicitudes y necesidades presentadas por los grupos de interés y valor. Estos grupos trabajan colaborativamente en la construcción conjunta de ideas, iniciativas o aportes a la construcción de una movilidad sostenible, segura y eficiente. Así mismo, es de destacar que en estos espacios, se programan sesiones en las que se presentan los diferentes planes, programas, proyectos, trámites, servicios y gestión que se desarrolla en cumplimiento a su Plan de acción. Así mismo, es de destacar que en estos espacios, se programan sesiones en las que se presentan los diferentes planes, programas, proyectos, trámites, servicios y gestión que se desarrolla en cumplimiento a su Plan de acción.

Entre sus principales objetivos están:

- Promover la participación y la organización en temas de movilidad.
- Establecer procesos estratégicos, que orienten en el diseño y ejecución de acciones participativas para así minimizar los riesgos en la vía.
- Hacer seguimiento a las solicitudes que presenta la comunidad de las diferentes localidades, con el fin de disminuir tiempos de desplazamientos y mejorar los canales de interacción entre la ciudadanía y la Secretaría Distrital de Movilidad.

### **Los Consejos Locales de la Bicicleta y el Consejo Distrital de la Bicicleta**

Los Consejos Locales de la Bicicleta tienen como objetivo principal fortalecer los espacios de participación ciudadana relacionados con la movilidad activa en Bogotá, (Decretos Distritales 495 de 2019 y 498 de 2022), permitiendo que los ciudadanos puedan dialogar, proponer y hacer seguimiento a temas prioritarios para sus territorios. Estos Consejos se constituyen como instancias de participación local que buscan articularse con las entidades del Distrito, particularmente las entidades que por decreto hacen parte del Consejo Local

2

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



de la Bicicleta, como son la Alcaldía Local encargada de ejercer la presidencia, el Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal (IDPAC), el Instituto de Distrital de Recreación y Deporte (IDRD), la Secretaría Distrital de la Mujer, la Secretaría Distrital de Seguridad, Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, la Secretaría Distrital de Movilidad como secretaria técnica, una mujer delegada del Colectivos Operativos Locales de Mujer y Género - COLMYG y 5 o 7 Consejeros (as) de la bicicleta elegidas por voto popular, a través de elecciones plataforma VOTEC del IDPAC por 4 años, con el objetivo de generar la mayor incidencia en las acciones en torno al uso de la bicicleta y temas relacionados y la seguridad vial.

Uno de los aspectos más relevantes de estos Consejos es su papel dentro del control social, ya que permiten a la ciudadanía participar activamente en la revisión y seguimiento de los avances en materia de ciclo infraestructura. A través de estos espacios, se promueve la veeduría ciudadana y se fortalecen los procesos de corresponsabilidad entre el gobierno local y la comunidad ciclista.

Entre los logros más significativos de los Consejos Locales de la Bicicleta se encuentra la instalación de 18 Consejos en las diferentes localidades de Bogotá. Este avance representa una ampliación efectiva de los canales de participación ciudadana en torno a la bicicleta, generando oportunidades para que las comunidades puedan incidir en la revisión de los productos y acciones de la Política Pública de la Bicicleta. Al respecto, se resalta la apertura del Consejo Local de la Bicicleta en la zona rural de Sumapaz, un hito que demuestra el compromiso por garantizar la participación de todos los territorios más allá de las zonas urbanas.

Además, actualmente, la Secretaría Distrital de Movilidad cuenta con 16 Comisiones y 2 Consejos Locales de Movilidad y Seguridad Vial conformados, de los cuales 13 son informales y 5 que han sido adoptados formalmente, tal como se relaciona a continuación:

- Localidad de Suba - Decreto Local 015 de 2012
- Localidad de Puente Aranda -Decreto Local 06 del 2014
- Localidad de Teusaquillo Decreto Local 018 del 2017, actualizado por el Decreto Local 009 del 2023
- Localidad de Usaquén -Acuerdo Local 004 del 2022 Consejo Local de Cultura Vial y Movilidad
- Localidad de San Cristóbal - Acuerdo Local 127 del 2023 Consejo Local de Movilidad y cultura vial

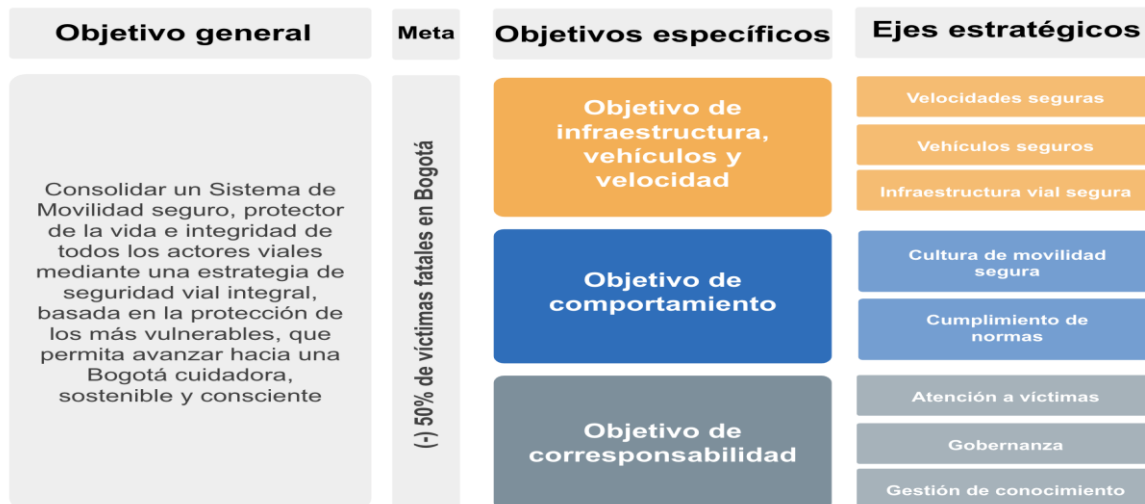
Así mismo desde el 2012 se ha garantizado la participación ciudadana a través de las Comisiones de Movilidad no normadas, en las localidades de Chapinero, Usme, Tunjuelito, Bosa, Kennedy, Fontibón, Engativá, Barrios Unidos, Los Mártires, Antonio Nariño, Santa fe, Rafael Uribe, Ciudad Bolívar.

## 2. Desde su creación ¿Qué iniciativas, proyectos, programas de planeación, prevención, seguridad y control vial ha propuesto para el mejoramiento de la seguridad vial?

Adicional a la respuesta dada en el numeral anterior, respecto del “mejoramiento de la seguridad vial”, nos permitimos informarle que además de las instancias mencionadas en la respuesta anterior, Bogotá cuenta con el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, a partir del cual se adopta el enfoque del sistema seguro, así como las orientaciones del Plan Mundial - Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030, y del actual Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-203.

El Plan Distrital de Seguridad Vial cuenta con diferentes áreas de intervención que se explican en el siguiente esquema:

**Figura 1. Áreas de intervención del Plan Distrital de Seguridad Vial**



Fuente: Elaboración SDM



En relación con los objetivos de la Comisión a la cual hace referencia su petición (Artículo 11 de la Ley 1310 de 2009), si bien en la respuesta 1 se aclara que esta no ha sido implementada, desde el eje 5 - Cumplimiento de Normas - del Plan Distrital de Seguridad Vial se definen estrategias para fomentar el cumplimiento de normas a través de los diferentes recursos con que cuenta la Secretaría Distrital de Movilidad.

### Eje 5 - Cumplimiento de normas

Este eje está orientado a promover vías de la ciudad de Bogotá más seguras para todas las personas usuarias del Sistema de Movilidad, mediante el fortalecimiento del control sobre comportamientos de riesgo, como la conducción en embriaguez alcohólica y no alcohólica, cruce de semáforo en rojo, entre otros.

Las acciones del eje se establecen siguiendo un desarrollo lógico que permite abordar los problemas de control en las vías, desde una perspectiva estratégica en la coordinación de los cuerpos de Agentes de Tránsito, innovando con el uso de tecnología para mejorar las acciones de vigilancia de los factores de riesgo y la efectiva imposición de sanciones a los infractores.

Como resultado final los programas y acciones del eje “Cumplimiento de Normas”, juegan un papel importante en la tarea de reducir la siniestralidad vial a través de:

- Disminuir comportamientos de riesgo en las vías de Bogotá a través de la promoción del cumplimiento de lo establecido en el Código Nacional de Tránsito.
- Favorecer el cierre del ciclo de fiscalización para cambiar comportamientos de riesgo, mediante el desarrollo de un proceso sancionatorio efectivo para los ciudadanos infractores que ponen en riesgo sus vidas y las de los demás actores viales.

Los programas y sus respectivas acciones de acuerdo con la codificación consecutiva asignada a partir del número del eje y su orden son:

**Tabla 1. Programas y acciones del Eje 5 - Cumplimiento de Normas**

PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
5.1 Fortalecimiento de operaciones de control en factores de riesgo priorizados	5.1.1 Potenciar el uso de la estadística espacial en la planeación de las operaciones de control de acuerdo con los factores de riesgo predominantes en Bogotá	Secretaría Distrital de Movilidad: Subdirección de Control de Tránsito y Transporte Dirección de Inteligencia para la Movilidad

5

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



PROGRAMA	ACCIÓN	RESPONSABLES
		Oficina de Seguridad Vial
	5.1.2 Incrementar las acciones de control operativo en vía enfocados en los factores de riesgo	Secretaría Distrital de Movilidad: Subdirección de Control de Tránsito y Transporte Oficina de Seguridad Vial
	5.1.3 Implementar medios electrónicos para el levantamiento de siniestros viales (IPAT electrónico)	Secretaría Distrital de Movilidad: Dirección de Gestión y Control de Tránsito y Transporte Subdirección de Control de Tránsito y Transporte Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones Dirección de Inteligencia para la Movilidad
5.2 Estrategia de control de automático	5.2.1 Ampliar el control automático de conductas de riesgo en la malla vial arterial con SAST	Secretaría Distrital de Movilidad: Dirección de Gestión y Control de Tránsito y Transporte Oficina de Seguridad Vial Dirección de Inteligencia para la Movilidad
5.3 Estrategia de control y prevención de la embriaguez alcohólica	5.3.1 Complementar todas las acciones de control en vía con pruebas de tamizaje aleatorias para el control de la embriaguez	Secretaría Distrital de Movilidad: Subdirección de Control de Tránsito y Transporte

**Fuente: Elaboración SDM**

En este eje se incluyen programas, acciones y proyectos en materia de control en vía que favorecen la seguridad vial, las cuales se definen anualmente en un Plan de Acción. El seguimiento a estos proyectos, junto con las entidades que los tienen a cargo, se hace en el marco de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial - CISV, instancia creada mediante el Decreto 185 de 2012, encargada de articular y coordinar a las entidades y organismos distritales responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o programas contemplados en el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá vigente. En dicho plan se establecen las entidades responsables de su ejecución.



De esta forma, la CISV registra de manera trimestral el detalle de las acciones así como el avance de sus proyectos. Para conocer estos proyectos y hacer seguimiento, le invitamos cordialmente a consultar la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad en el siguiente enlace [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias\\_de\\_coordinacion](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion) siguiendo la ruta Comisión Intersectorial de Seguridad Vial -> Actas y Anexos.

**3. Desde su creación ¿Qué iniciativas ha propuesto exclusivamente relacionadas con programas de desarrollo, salud, vivienda, educación y bienestar para los funcionarios de los organismos de tránsito?**

En atención a su solicitud es importante precisar que en el marco normativo actualmente vigente en la materia (Decreto 1083 de 2015, y Ley 909 de 2004), los planes de bienestar e incentivos propenden de manera integral por mejorar la calidad de vida de los trabajadores y aumentar su productividad, creando un ambiente de trabajo positivo y saludable, especialmente en temas de salud mental y física, vivienda, ocio, recreación, capacitación no formal y educación, de cara a impactar el grupo familiar de todos y cada uno de los funcionarios de la SDM sin distinción, con el único ánimo de no generar segregación ni exclusión de los servidores públicos de la Entidad.

Como evidencia de lo anterior se adjunta el Plan de bienestar e incentivos para la actual vigencia. (ver link de anexos punto 3)

Frente a las anteriores vigencias, desde su creación, todos los funcionarios de la Secretaría Distrital de Movilidad, sin excepción han contado con los servicios que desde la caja compensación familiar se prestan en materia de programas de capacitación no formal, salud, vivienda, educación, recreación y deporte. Adicionalmente se llevan a cabo al interior de la entidad ferias de vivienda, educación, emprendimiento y ofertas de turismo familiar.

En cuanto a temas de salud, se llevan a cabo los exámenes periódicos ocupacionales con sus respectivos seguimientos, pausas activas semanales con el apoyo de la ARL Positiva y la caja de compensación familiar Compensar. Asimismo, se cuenta con puntos de primeros auxilios en las sedes principales de la entidad, además de contar con el equipo de seguridad y salud en el trabajo que dentro del marco del plan de trabajo generan diferentes acciones enfocadas a la prevención de enfermedades laborales y la promoción de estilos de vida saludables.

**4. Atendiendo la composición de esta Comisión ¿Cómo se está garantizando que la representación de los diversos grupos sociales de la ciudad, incluyendo los actores viales más vulnerables sea efectiva?**



Como se indica en la respuesta al punto 1, la Administración Distrital ha dispuesto y fortalecido diversos espacios e instancias de participación y articulación interinstitucional que permiten el abordaje de temas relacionados con la movilidad y la seguridad vial. En ese sentido, a través de dichos espacios se promueve la vinculación activa de la ciudadanía, de las organizaciones sociales y comunitarias y los diferentes actores del sector, en la construcción colectiva de estrategias orientadas a mejorar la movilidad en Bogotá D.C.

El Distrito Capital ha abordado de manera integral el análisis y gestión de la siniestralidad vial como una prioridad concreta a través del PDSV 2023-2032 a través del cual Bogotá ratifica la Política Pública de Visión - Cero Muertes en el Tránsito - y adopta el Enfoque de Sistema Seguro evolucionando de 5 a 8 ejes de acción, manteniendo los ejes de infraestructura, cultura, víctimas, controles y gobernanza; y posicionando con carácter estratégico y como eje de acción la gestión de velocidades seguras, el uso de vehículos seguros y de elementos de protección y la gestión del conocimiento para la toma de decisiones basadas en la evidencia.

El PDSV 2023-2032 fija como objetivo general: “Consolidar un Sistema de Movilidad seguro, protector de la vida e integridad de todos los actores viales mediante una estrategia de seguridad vial integral, basada en la protección de los más vulnerables, que permita avanzar hacia una Bogotá cuidadora, sostenible y consciente” y tres objetivos específicos:

1. Objetivo de infraestructura, vehículos y velocidad. Fortalecer la seguridad de la infraestructura de transporte, los vehículos y las velocidades, de tal forma que el sistema de movilidad sea indulgente con el error humano y considere la vulnerabilidad de las personas.
2. Objetivo de comportamiento. Promover comportamientos de autocuidado y cuidado hacia los demás actores viales para reducir el riesgo de perder vidas y sufrir lesiones graves en las vías.
3. Objetivo de corresponsabilidad. Fortalecer la corresponsabilidad entre actores que inciden en la mitigación de los efectos de la siniestralidad vial.

Como se puede apreciar, los objetivos específicos establecen la meta del Distrito en seguridad vial que se plantean desde un abordaje integral **enfocado a todos los actores viales, en especial a los más vulnerables, entre ellos: menores de edad, personas mayores y población de distintas vulnerabilidades.**

En concordancia con lo anterior, la Oficina de Gestión Social, a través de los Equipos de Gestión Social y Participación, formula e implementa metodologías y adelanta acciones de cualificación orientadas al fortalecimiento de las capacidades ciudadanas en materia de participación incidente y apropiación del espacio público. Estas iniciativas buscan propiciar

8

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







la vinculación efectiva de las diversas poblaciones que integran el tejido social del Distrito Capital en la formulación y desarrollo de programas y estrategias en seguridad vial, con especial atención a grupos poblacionales en condición de vulnerabilidad, tales como niñas, niños y adolescentes, personas mayores, personas con discapacidad, mujeres y personas pertenecientes al sector social LGBTI.

**5. ¿Qué mecanismos concretos se han establecido para que las recomendaciones de la Comisión se traduzcan en políticas y acciones efectivas por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad?**

Aunque la Comisión de Tránsito y Participación Ciudadana no ha sido implementada, como ya se ha señalado, el Distrito Capital cuenta con otras instancias de participación y articulación para abordar temas de movilidad y seguridad vial. Estos espacios permiten la vinculación activa de la ciudadanía y actores del sector.

La Secretaría Distrital de Movilidad, desde la Oficina de Gestión Social, y específicamente a través del equipo de Gestión Social Local, implementa la Línea estratégica 4 del Plan Institucional de Participación Ciudadana -PIP-, denominada *Gestión Social Territorial*, que tiene como propósito fomentar espacios de participación ciudadana que faciliten el diálogo permanente entre la Secretaría y la ciudadanía, en las 20 localidades del distrito. Esto a través del trabajo de gestión social local, el cual fortalece el relacionamiento directo con las comunidades para vincularlas activamente en la formulación y seguimiento de políticas, programas y proyectos de movilidad. Esta estrategia promueve el control social y la corresponsabilidad mediante acciones de cualificación, socialización, articulación interinstitucional, orientación a la ciudadanía y resolución de conflictos derivados de la implementación de dichas políticas y proyectos.

En este sentido la Línea Estratégica No.4 Gestión Social Territorial del Plan Institucional de Participación Ciudadana - PIP-, establece la Gestión de Agendas Participativas de trabajo, en cuyo desarrollo la Oficina de Gestión Social de la SDM, atiende de manera directa las solicitudes ciudadanas asociadas a la implementación de escenarios de participación como reuniones con la ciudadanía, las Comisiones y los Consejos de Movilidad, mesas de trabajo, recorridos territoriales, y acciones de cualificación, entre otros.

Ahora bien, en lo que respecta a las solicitudes presentadas en dichos espacios y que estén asociadas a la implementación de proyectos de señalización, infraestructura, seguridad vial, semaforización, control del tránsito, entre otras, en desarrollo de un trabajo de articulación intra interinstitucional, éstas son orientadas y direccionadas hacia las áreas competentes para el trámite respectivo.



Adicionalmente, la SDM, a través de la Oficina de Gestión Social y su equipo local, asiste periódicamente a las instancias de participación creadas e implementadas en cada una de las localidades, asociadas a las políticas públicas poblacionales y sociales del distrito, con el fin de dar una respuesta articulada a los requerimientos y necesidades de la ciudadanía, y promover la incidencia desde lo local, en cada uno de los programas, políticas y proyectos de la entidad.

#### **6. ¿Cómo se mide y evalúa el impacto de las acciones derivadas de las recomendaciones de esta Comisión en la reducción de siniestros viales?**

Es de precisar que con el fin de articular acciones en pro de la reducción de siniestros viales, se estableció la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial mediante el Decreto Distrital 185 de 2012 *“Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial”*, adicionado por el Decreto Distrital 594 de 2015 y modificado y adicionado por el Decreto Distrital 444 de 2021, la Secretaría Técnica de esta Comisión es ejercida por la Oficina de Seguridad Vial de la Secretaría Distrital de Movilidad. Esta instancia es la “encargada de articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o programas contemplados en el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital y efectuar el seguimiento a la ejecución del mismo”, y de acuerdo al artículo 6 del Decreto de creación se reúne de forma ordinaria cada trimestre y en ellas se realiza el seguimiento a la implementación del Plan de Acción anual del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023 - 2032 adoptado mediante el Decreto Distrital 494 de 2023.

El Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032, adoptado mediante Decreto Distrital 494 de 2023, es la estrategia de la ciudad en seguridad vial. Este Plan adopta la visión cero y el enfoque de sistema seguro, por lo que contiene ocho ejes estratégicos que enmarcan las acciones para la reducción de la siniestralidad vial en el distrito, estos ejes son: velocidades seguras, infraestructura vial segura, vehículos seguros, cultura para la movilidad, cumplimiento de normas, atención y cuidado a víctimas de siniestros viales, gobernanza y gestión de conocimiento.

Estos ocho ejes orientan la implementación del Plan y para ello se establecen programas y acciones que se ejecutan por medio de actividades o proyectos por parte de cada una de las entidades que hacen parte de la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial - CISV y de acuerdo al Plan de Acción acordado para la vigencia, esto incluye a la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), a las entidades del Sector Movilidad y las demás entidades que conforman la CISV.



Si bien, la implementación del Plan es constante, el seguimiento a las acciones del PDSV se realiza en el marco de las competencias que rigen a la misma Comisión, y se registra en los reportes consolidados que se hacen de manera trimestral. El seguimiento a estos reportes se puede consultar en la página web de la SDM. A este puede acceder ingresando a la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad, dirigiéndose a la pestaña de 'transparencia y acceso a la información', posteriormente a la sección 9.1 de 'Informes, estudios, investigaciones y otras publicaciones' hacer clic en 'instancias de coordinación' y allí dirigirse a la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial, a la opción de 'actas y anexos'. Allí podrá señalar el año 2025 y encontrar los reportes trimestrales. Para acceder de manera más rápida facilitamos el siguiente enlace [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias\\_de\\_coordinacion](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion).

Dentro del enlace proporcionado se encuentran además las actas y anexos de la comisión, dentro de los que se puede encontrar los diferentes indicadores con que cuenta el Plan Distrital de Seguridad Vial para 2023 - 2032, los cuales se miden de forma anual y cuyo resultado se encuentra en los anexos de la sesión de abril del año en cursos, a través de esta herramienta se mide el avance en la implementación del mismo.

**7. Sírvase detallar de manera discriminada en tabla Excel ¿Con cuántos agentes de tránsito cuenta la ciudad? Especifíquelos año por año, desde el 2021 a la fecha.**

En atención a su requerimiento, me permito informar que la Secretaría Distrital de Movilidad cuenta actualmente con un total de **450 empleos de Agentes de Tránsito**, los cuales están distribuidos conforme a las necesidades operativas y logísticas de la entidad.

De manera detallada, se remite en **archivo Excel adjunto** la evolución en la creación de empleos y vinculación de agentes de tránsito por parte de la SDM (ver *link de anexos, punto 7*).

**8. Sírvase informar, en formato tabla Excel, la siguiente información sobre los agentes de tránsito actualmente vinculados así:**

- Nombre
- Cédula
- Género: (Masculino/Femenino)
- Cargo
- Edad: (Rango de edad)
- Tipo de vinculación
- Salario
- Antigüedad en la institución

11

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





Se remite en archivo excel adjunto (*ver link de anexos punto 8*), la base de datos con las características solicitadas en relación al cuerpo de agentes de tránsito vinculados a la entidad a la fecha.

• **Han tenido algún tipo de queja ciudadana ¿Cuántas? ¿De qué tema?**

Revisada la base de los procesos disciplinarios a cargo de la Oficina de Control Disciplinario Interno de la Secretaría Distrital de Movilidad, se informa que durante las vigencias 2021 a lo que va corrido de 2025, se han recibido 419 quejas formuladas por presuntos comportamientos irregulares atribuibles a agentes de tránsito vinculados a la entidad, que se discriminan, por tipología, así:

**Tabla No. 02 Quejas AGT 2021 a 2025**

TIPOLOGÍA (Tema Queja)	2021	2022	2023	2024	2025
INCUMPLIMIENTO DEL MANUAL DE FUNCIONES Y DE LOS PROCEDIMIENTOS.	1	5	72	91	56
ACOSO LABORAL	0	0	0	1	0
ACTOS DE CORRUPCIÓN	1	4	9	17	1
ABUSO DE AUTORIDAD	0	7	15	39	20
NO TRATAR CON RESPETO A LAS PERSONAS CON QUE TENGA RELACIÓN POR RAZÓN DEL SERVICIO.	0	4	2	29	18
INCUMPLIMIENTO A REQUERIMIENTO DE AUTORIDADES	0	0	1	0	0
FALSEDAD O ADULTERACIÓN DE DOCUMENTOS	0	0	2	2	2
SOLICITAR DINERO, DÁDIVAS, AGASAJOS, REGALOS O CUALQUIER OTRA CLASE DE BENEFICIOS.	0	0	1	1	0
COACCIONAR A PARTICULAR EN EJERCICIO DE FUNCIONES PÚBLICAS A FIN DE CONSEGUIR PROVECHO PERSONAL.	0	0	0	1	0
EXTRALIMITARSE EN EL EJERCICIO DE LAS FUNCIONES ASIGNADAS A SU CARGO	0	0	0	3	0
DAR LUGAR A LA PÉRDIDA DE BIENES QUE HAYAN LLEGADO A SU PODER POR RAZÓN DE SUS FUNCIONES.	0	0	0	1	0



TIPOLOGÍA (Tema Queja)	2021	2022	2023	2024	2025
DAR LUGAR A LA PÉRDIDA DE LOS DOCUMENTOS QUE HAYAN LLEGADO A SU PODER POR RAZÓN DE SUS FUNCIONES.	0	0	0	1	0
CUIDAR QUE LOS BIENES Y VALORES QUE LE HAN SIDO ENCOMENDADOS SEAN UTILIZADOS DEBIDAMENTE.	0	0	0	0	1
EJERCICIO DE FUNCIONES Y PRERROGATIVAS DE MANERA INDEBIDA	0	0	0	1	0
IRREGULARIDADES ADMINISTRATIVAS	0	0	0	9	0
POSIBLE INCURSIÓN EN DELITOS RELACIONADOS CON LA FUNCIÓN PÚBLICA	0	0	0	1	0
TOTAL	2	20	102	197	98
TOTAL QUEJAS AGT (Corte 19-05-2025)	419				

Fuente Propia OCDI

Tabla No. 03 Total quejas por Tipología 2021-2025

TIPOLOGÍA (Tema Queja)	TOTAL POR TIPOLOGÍA
INCUMPLIMIENTO DEL MANUAL DE FUNCIONES Y DE LOS PROCEDIMIENTOS.	225
ACOSO LABORAL	1
ACTOS DE CORRUPCIÓN	32
ABUSO DE AUTORIDAD	81
NO TRATAR CON RESPETO A LAS PERSONAS CON QUE TENGA RELACIÓN POR RAZÓN DEL SERVICIO.	53
INCUMPLIMIENTO A REQUERIMIENTO DE AUTORIDADES	1
FALSEDAD O ADULTERACIÓN DE DOCUMENTOS	6

13

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



TIPOLOGÍA (Tema Queja)	TOTAL POR TIPOLOGÍA
SOLICITAR DINERO, DÁDIVAS, AGASAJOS, REGALOS O CUALQUIER OTRA CLASE DE BENEFICIOS.	2
COACCIONAR A PARTICULAR EN EJERCICIO DE FUNCIONES PÚBLICAS A FIN DE CONSEGUIR PROVECHO PERSONAL.	1
EXTRALIMITARSE EN EL EJERCICIO DE LAS FUNCIONES ASIGNADAS A SU CARGO	3
DAR LUGAR A LA PÉRDIDA DE BIENES QUE HAYAN LLEGADO A SU PODER POR RAZÓN DE SUS FUNCIONES.	1
DAR LUGAR A LA PÉRDIDA DE LOS DOCUMENTOS QUE HAYAN LLEGADO A SU PODER POR RAZÓN DE SUS FUNCIONES.	1
CUIDAR QUE LOS BIENES Y VALORES QUE LE HAN SIDO ENCOMENDADOS SEAN UTILIZADOS DEBIDAMENTE.	1
EJERCICIO DE FUNCIONES Y PRERROGATIVAS DE MANERA INDEBIDA	1
IRREGULARIDADES ADMINISTRATIVAS	9
POSIBLE INCURSIÓN EN DELITOS RELACIONADOS CON LA FUNCIÓN PÚBLICA	1
<b>TOTAL</b>	<b>419</b>

Fuente Propia OCDI

**9. Informe ¿Cuál es el presupuesto asignado para la operación de los Agentes de Tránsito de la ciudad desde el año de su creación hasta la fecha? Especifique costo de los salarios, herramientas de trabajo, parque automotor y demás rubros que sean empelados en talento humano y funcionamiento de los Agentes de Tránsito.**

14

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

La Secretaría Distrital de Movilidad, con ocasión del proceso de rediseño organizacional, adelantado en las vigencias 2021, 2022 y 2023, conformó el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito para la ciudad de Bogotá, en este contexto se crearon un total de 450 empleos que incluyen cargos de Agente de Tránsito, Técnico Operativo de Tránsito, Subcomandante de Tránsito y Comandante de Tránsito.

**Tabla 04 Costo Anualizado Cuerpo de Agentes de Tránsito -2021 - 2024**

Vigencia	Costo Anualizado Cuerpo de Agentes de Tránsito
2021*	N/A
2022	\$ 30.117.724.734
2023	\$ 34.605.387.156
2024	\$ 38.437.175.468

\*Como se mencionó en líneas anteriores el CACTT fue creado en el año 2021, pero provisto a partir del 2022.

**Fuente: Elaboración propia a partir de la proyección de Nómina**

El presupuesto asignado para el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito está contenido dentro de los recursos de funcionamiento asignados para la planta de personal, con lo que se cubre salarios y parafiscales, sin discriminar por dependencias según Decreto Distrital 470 de diciembre 19 de 2024<sup>2</sup>.

El valor proyectado para la vigencia 2025 en cuanto a servicios personales de nómina del cuerpo de Agentes de Tránsito de Bogotá es de \$ 56.038.716.106 M/cte, el valor incluye los siguientes conceptos:

**Tabla 05. Descripción conceptos valor de Nómina Cuerpo de Agentes de Tránsito - 2025**

Concepto	Valor Anualizado
Asignación Básica	\$ 19.569.657.666

<sup>2</sup> “Por medio del cual se liquida el Presupuesto Anual de Rentas e Ingresos y de Gastos e Inversiones de Bogotá, Distrito Capital, para la vigencia fiscal comprendida entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2025 y se dictan otras disposiciones, en cumplimiento del Acuerdo Distrital 940 del 19 de diciembre de 2024”



Concepto	Valor Anualizado
Horas extras, Dominicales y Festivos*	\$ 9.784.828.923
Prestaciones Sociales legales	\$ 11.639.411.627
Contribuciones Inherentes a la Nómina	\$ 15.044.817.890

\*Es de aclarar que el cuerpo de agentes no generan horas extras, ellos por el ejercicio de sus funciones generan son recargos

**Fuente: Elaboración propia a partir de la proyección de Nómina.**

De manera complementaria, los recursos para disponer de los equipos y elementos de apoyo de las actividades operativas, incluyen diferentes conceptos que dependen directamente del diseño de la operación, por lo tanto, su valor es variable y acorde a las dinámicas de ciudad que se requieran atender para aportar con la gestión de las condiciones de movilidad y de seguridad vial.

A través del proyecto de inversión 8009 - FORTALECIMIENTO DE LAS INTERVENCIONES DE CONTROL Y PREVENCIÓN DEL TRÁNSITO Y EL TRANSPORTE PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL EN BOGOTÁ D. C. (anterior 7573 - Apoyo a las Acciones de Regulación y Control de Tránsito y Transporte) son gestionados los recursos con los cuales se aporta a generar solución a las diferentes problemáticas de movilidad con la implementación de una serie de actividades que permiten ejercer, con personal idóneo y equipos especializados, gestión y control en vía para fortalecer las condiciones de Movilidad del Distrito Capital y de Seguridad Vial.

Los costos asociados al esquema de operación que se implementa comprenden la adquisición y mantenimiento de vehículos, motocicletas, suministro de combustible, mantenimiento de la infraestructura física, así como la provisión de medios técnicos y tecnológicos, entre los que se incluye comparenderas electrónicas (Personal Digital Assistant - PDA), cámaras corporales, radios de comunicación, entre otros dispositivos. Asimismo, se incluye uniformes, equipos de medición y demás insumos necesarios para garantizar el adecuado funcionamiento de la operación.

Para la adquisición de los bienes y servicios que respaldan el esquema de operación se suscriben una serie de contratos, los cuales son estructurados para cada vigencia y la información general de los mismos se incluye en los planes anuales de adquisición.

En la página WEB de la Entidad en el enlace "TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN" y en la viñeta "Presupuesto de gastos" de los NUMERALES 4 y 4.1 (denominados "Planeación, Presupuesto e Informes" y "Presupuesto general de ingresos,



gastos e inversión”, respectivamente) se puede consultar Plan Anual de Adquisiciones por vigencia para el proyecto de inversión 8009 (denominado hasta junio de 2024 como proyecto de inversión 7573), enlace WEB:

[https://www.movilidadbogota.gov.co/web/presupuesto\\_de\\_gastos](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/presupuesto_de_gastos)

**Tabla 06 .Proyecto de Inversión 7573 - Apoyo a las Acciones de Regulación y Control de Tránsito y Transporte**

Vigencia	Presupuesto Asignado	Presupuesto ejecutado
2.021	9.465.959.643	9.465.959.643
2.022	6.015.059.268	6.015.059.268
2.023	14.644.633.137	14.644.633.137
2.024	8.578.466.779	8.578.466.779

**Fuente: Plan Anual de Adquisiciones 2021 a 2024 (mayo)**

**Tabla 07. Proyecto de inversión 8009 - FORTALECIMIENTO DE LAS INTERVENCIONES DE CONTROL Y PREVENCIÓN DEL TRÁNSITO Y EL TRANSPORTE PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL EN BOGOTÁ D. C.**

Vigencia	Presupuesto Asignado	Presupuesto ejecutado
2.024	13.587.406.755	13.587.406.755
2.025	26.989.678.751	2.708.769.400

**Fuente: Plan Anual de Adquisiciones 2024(junio) -2025**

**10. Atendiendo los estándares internacionales ¿Por cada mil habitantes, cuántos agentes de tránsito deben operar en las Ciudades Capitales? ¿Bogotá cumple tal lineamiento? Especifique ¿Cuántos Agentes de Tránsito hay por cada 1.000 Bogotanos y Bogotanas?**

La cantidad de Autoridades de Tránsito en cada ciudad varía según las características particulares en términos de demografía, infraestructura, movilidad y transporte, entre otros. Factores como la densidad de población, la infraestructura vial, los índices de

17

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



siniestralidad y las normas de tránsito y transporte influyen en la necesidad del personal para atender las distintas necesidades.

En virtud de lo anterior, la vinculación de agentes de tránsito, está reglamentada en la Ley 1310 de 2009, *“Mediante la cual se unifican normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones”*, normativa que establece en cuanto a la actividad de agente de tránsito y transporte lo siguiente:

*“Artículo 2°. Definición. Para la aplicación e interpretación de esta ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:*

*“Agente de Tránsito y Transporte: Todo empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales”.*

A su turno, la precitada Ley, preceptúa en el artículo 7 frente a los requisitos para el ingreso de los agentes de tránsito lo siguiente:

*“Artículo 7°. Requisitos de creación e ingreso. Para ingresar a los cuerpos de agentes de tránsito y transporte de las entidades territoriales se requiere, además:*

- 1. Ser colombiano con situación militar definida.*
- 2. Poseer licencia de conducción de segunda (2ª) y cuarta (4ª) categoría como mínimo.*
- 3. No haber sido condenado en cualquier época por sentencia judicial, pena privativa de la libertad, excepto por delitos políticos culposos.*
- 4. Ser mayor de edad.*
- 5. Cursar y aprobar el programa de capacitación (cátedra de formación e intensidad mínima establecida por la autoridad competente). (Nota: Numeral reglamentado por la Resolución 4548 de 2013, M. de Transporte).*
- 6. Poseer diploma de bachiller, certificado o constancia de su trámite.*

*Parágrafo. Para la creación de los cargos de agentes de tránsito y transporte de las entidades territoriales deberá evaluarse la conveniencia y oportunidad según el número de habitantes y la cantidad de vehículos que transitan en el municipio.”*

De acuerdo a la referida norma, corresponde a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial para la creación de los cargos de agentes de tránsito y transporte evaluar la conveniencia y oportunidad según el número de habitantes y la cantidad de vehículos que transitan en el municipio, sin que en la citada Ley haya establecido un lineamiento o estándar respecto del número de habitantes y la cantidad de vehículos que transitan en el



municipio, para poder establecer el número de cargos de agentes de tránsito y transporte que se deben crear.

**11.¿Qué estrategias tiene la Secretaría Distrital de Movilidad para fortalecer la capacidad operativa y/o talento humano destinado al control de tránsito y transporte, incluyendo la evaluación de la necesidad de ampliar los cuerpos de control (PONAL SETRA o agentes de tránsito y transporte)? ¿Hay estudios técnicos en este sentido?**

En atención a su solicitud relacionada con las estrategias que adelanta la Secretaría Distrital de Movilidad para fortalecer la capacidad operativa y el talento humano destinado al control de tránsito y transporte en el Distrito Capital, así como la evaluación sobre la necesidad de ampliar los cuerpos de control (PONAL – SETRA o Agentes Civiles de Tránsito), se informa lo siguiente:

La Secretaría Distrital de Movilidad ha implementado una estrategia institucional orientada a fortalecer su capacidad operativa en materia de control de tránsito, en cumplimiento de la Política Marco de Convivencia y Seguridad Ciudadana 2019 – 2022, la cual estableció que las funciones de tránsito ejercidas por la Policía Nacional en distritos y ciudades capitales debían ser desmontadas gradualmente, con el fin de reubicar a dichos uniformados en labores de vigilancia y permitir que los entes territoriales asumieran directamente las funciones de regulación y control del tránsito mediante la conformación de un esquema civil especializado.

En este contexto, la Secretaría procedió con la creación del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte de Bogotá, con fundamento en la siguiente normativa:

- La Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre, que en su artículo 7 establece que los organismos de tránsito deben contar con su propio cuerpo de agentes dentro de su jurisdicción.
- La Ley 1310 de 2009, mediante la cual se unifican normas sobre agentes de tránsito y grupos de control vial en las entidades territoriales.

Para la implementación de este nuevo modelo, se adelantaron procesos de rediseño organizacional durante las vigencias 2021, 2022 y 2023, los cuales fueron objeto de análisis y validación por parte del Departamento Administrativo del Servicio Civil Distrital (viabilidad técnica) y la Secretaría Distrital de Hacienda (viabilidad financiera). Como resultado de este proceso, se expedieron los Decretos Distritales 393 y 430 de 2021, mediante los cuales se formalizó la nueva estructura institucional.



Posteriormente, se surtieron los trámites administrativos para la provisión de los nuevos empleos asociados al cuerpo de agentes civiles, quienes iniciaron labores el 2 de noviembre de 2021.

Finalmente, en la actualidad la Secretaría Distrital de Movilidad, entró nuevamente en análisis de la operatividad del CACTT, con el fin de determinar la necesidad de ampliación para aumentar la cobertura, respecto a la demanda que está generando la ciudad a la entidad.

**12. En caso de que la ampliación del cuerpo de agentes de tránsito y transporte sea una estrategia considerada, ¿podría la Secretaría detallar los posibles esquemas de vinculación que se están explorando para este fin? ¿En qué consisten?**

En cuanto al interrogante sobre una ampliación de planta del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito, resulta pertinente indicar que la entidad se encuentra adelantando los trámites previstos en la Circular 010 de 2024 expedida por la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., con el fin recibir concepto previo para el inicio de trámite relacionado con la modificación de la planta de Agentes Civiles de Tránsito.

Ahora bien, en lo que concierne a las estrategias de vinculación, la Secretaría Distrital de Movilidad deberá acatar rigurosamente el procedimiento estipulado en el Decreto 1083 de 2015 y la Ley 909 de 2004, en lo concerniente a la provisión de los cargos de la planta de personal de la entidad.

No obstante lo anterior, y hasta su provisión definitiva a través de convocatoria pública de méritos a través de la Comisión Nacional del Servicio Civil y en el evento en que no sea viable la aplicación del procedimiento para su provisión mediante la figura de encargos, se ha procedido a su provisión mediante la figura excepcional del nombramiento provisional, lo anterior, en virtud de lo dispuesto en el Decreto 760 de 2005.

Si bien es cierto que, el nombramiento provisional corresponde a una facultad discrecional del nominador para seleccionar a los aspirantes a dichos empleos, la Secretaría Distrital de Movilidad en virtud del principio de transparencia, igualdad y mérito, desde la creación y sus dos ampliaciones de planta de empleos correspondiente al Cuerpo de Civiles de Tránsito (nombramientos en provisionalidad), ha adelantado procesos de selección garantizando la transparencia y el cumplimiento de los requisitos establecidos para dichos empleos en el Manual de Funciones y Competencias Laborales pueda participar y acceder a un nombramiento en provisionalidad.



De acuerdo con lo anterior, y en el supuesto de un nuevo proceso de rediseño organizacional que dé como resultado la ampliación de la planta de empleos del Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito, desde la entidad se adelantará igualmente el proceso de selección verificando el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Manual de Funciones y Competencias Laborales a los aspirantes y la valoración de componentes técnicos, teóricos y prácticos que permitan determinar la experticia y conocimiento en Regulación y Control de Tránsito y Transporte y Seguridad Vial, que permita la vinculación de personal competente y preparado para el ejercicio de las funciones establecidas para el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito.

### **13. ¿Qué estrategias se están implementando para optimizar el uso de los recursos existentes y mejorar la eficiencia de los agentes de tránsito?**

La Secretaría Distrital de Movilidad cuenta con un cuerpo especializado de agentes civiles de tránsito y transporte, que corresponde a un grupo de funcionarios o funcionarias públicas investidos de autoridad como Agentes de Tránsito y Transporte, dependientes de la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte de la SDM, cuya labor es velar por el orden del flujo vehicular y peatonal en las vías públicas, mediante acciones preventivas, de asistencia técnica, vigilancia, regulación y control de las normas de tránsito y transporte, propendiendo por la seguridad vial y en general por el fortalecimiento de las condiciones de movilidad del Distrito Capital, los cuales trabajan de manera articulada con los agentes de tránsito de la Policía Nacional, quienes son distribuidos y programados conforme las dinámicas de la ciudad y los análisis de los sectores a intervenir conforme al enfoque operativo y el impacto a generar.

En ese sentido, y con relación a su pregunta se advierte que la SDM a través de la Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte, dirige la ejecución de políticas, planes, programas y proyectos en materia de gestión del tránsito, con la finalidad de mejorar las condiciones de movilidad de los diferentes actores viales y vigilar el cumplimiento de la normatividad de tránsito en la ciudad, ha formulado desde la planeación estratégica la dinámica a seguir y la implementación de proyectos aplicados para mejorar las condiciones de tránsito y de seguridad vial.

Estas estrategias para mejorar la eficiencia en el control, están precisadas en la Guía de Buenas Prácticas de Gestión y Control de Tránsito y Transporte, la cual describe el proceso realizado en los planes operativos de control, las partes que intervienen, y los medios técnicos y tecnológicos con los que se cuenta, para cumplir con el objetivo principal: el control. Dicho control es implementado a través de los denominados “planes”, que se realizan de forma periódica, que responden a diferentes problemáticas de movilidad y



seguridad vial, esto, a partir de cinco enfoques: Seguridad vial, Gestión vehicular, Ambiente y Carga, Transporte Especial y Escolar Ruta Pila e ilegalidad en servicios de transporte (Transporte Público Colectivo, Transporte público individual y Bicitaxis).

Cada plan está diseñado para alcanzar los objetivos propuestos y supeditado por el alcance de operación y control que realiza la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte de la SDM y demás entidades que apoyan y gestionan las diferentes actividades. Así, las regulaciones dispuestas por la entidad se encuentran alineadas con la normatividad nacional y distrital vigente en materia de tránsito, transporte, movilidad y seguridad vial.

De acuerdo con la información recopilada en las visitas técnicas, los informes periódicos obtenidos y los resultados recientes de intervenciones de un sector o corredor específico se procede a programar un nuevo control o replantear la estrategia de intervención empleada, variando los siguientes aspectos:

- Lugar del control
- Horario de intervención
- Cantidad de grúas
- Cantidad de Agentes de Tránsito
- Acompañamiento de otras entidades

Adicionalmente, con la evaluación de los controles, se busca determinar cuáles de los sectores han disminuido la problemática, con el fin de estructurar las estrategias de intervención y/o realizar un posible ajuste del recurso solicitado para determinada intervención. Por tanto, a partir de la ejecución del operativo de control en vía surge la formulación de nuevas estrategias, la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte de la SDM, realiza un análisis detallado de las características de cada intervención y su posible variación para optimizar los resultados en futuras intervenciones.

**14.El actual parque automotor asignado a los agentes de tránsito ¿cumple con las especificaciones y necesidades propias del servicio? ¿En los procesos de adquisición de dichos elementos se hace partícipe a los agentes o representantes de estos para atender las necesidades del talento humano en relación con sus herramientas?**

Sí, el parque automotor actualmente asignado al servicio de los agentes de tránsito cumple con las especificaciones técnicas y operativas requeridas para la prestación del servicio.



En el año 2022 se realizó la adquisición de ocho (8) vehículos tipo panel destinados para el traslado de equipos y elementos necesarios en los operativos de tránsito y 181 motocicletas para facilitar la movilidad de los agentes civiles. Adicionalmente, en el año 2024 se dieron a la operación 88 motocicletas para el uso de los funcionarios del Cuerpo de Agentes Civiles. Estas adquisiciones se realizaron con base en las condiciones operativas de ese momento y ha contribuido significativamente en el fortalecimiento de la capacidad operativa del cuerpo de agentes.

Es importante destacar que las características técnicas de los equipos que conforman el parque automotor del CACTT se definen no sólo en función de las necesidades operativas, sino también de los recursos disponibles. Lo anterior implica que los equipos del parque automotor en operación son unidades viables y adecuadas para apoyar de manera eficiente las diferentes actividades operativas.

El parque automotor utilizado por los funcionarios del CACTT cumple con especificaciones técnicas que les permiten desarrollar sus actividades diarias con eficiencia y efectividad en las diferentes zonas de la ciudad. El parque automotor empleado por CACTT cumple con el propósito de cubrir adecuadamente las necesidades logísticas y para el cumplimiento de los objetivos institucionales.

**15. ¿Se ha considerado la adquisición de nuevos vehículos operativos para fortalecer las capacidades de cobertura, atención y respuesta de los agentes de tránsito y transportes? ¿Cuándo se realizó esta adquisición? ¿Bajo qué tipo de contratación? ¿Cuál fue el número de contrato? ¿Cuál fue el costo? De ser afirmativo informe las siguientes especificaciones: modelo, cilindraje y línea de carrocería**

Si se ha considerado la adquisición de nuevos vehículos operativos con el objetivo de fortalecer las capacidades de cobertura, atención y respuesta del cuerpo de agentes de tránsito y transporte, en este sentido, en la vigencia 2025 se adelantan las gestiones precontractuales para un proceso de selección que permita adquirir nuevos vehículos.

Se precisa que la única contratación que se ha realizado para adquirir vehículos fue en el año 2022, mediante la modalidad de Selección abreviada Acuerdo Marco de Precios con el contrato 2022-1976 y orden de compra No. 100063, por un valor de \$ 673.383.160, en donde se adquirieron ocho (8) vehículos tipo panel, modelo 2023 con cilindraje 1368 cc.

**16. ¿Cómo se garantiza que los nuevos agentes reciban una formación integral que incluya no solo el conocimiento de la ley, sino también habilidades de comunicación, manejo de conflictos y buenas prácticas hacia los ciudadanos? Permítase detallar fechas, duración y cantidad de asistencia a este tipo de capacitaciones desde el 2024**

23

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





a la fecha. Especifique el perfil de las personas o empresas que dictan tales capacitaciones.

De conformidad con el Plan Institucional de Capacitación de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), desde el año 2024 se ha venido garantizando una formación integral para los nuevos agentes de tránsito, orientada no sólo al conocimiento técnico y normativo, sino también al desarrollo de competencias blandas esenciales como la comunicación asertiva, el manejo de conflictos y la atención ciudadana.

Las acciones formativas implementadas han contado con los siguientes componentes y características

**Tabla 08. Plan de Capacitación Institucional - 2024**

Actividad	Capacitación	Temáticas
1	Curso de actualización en normas procedimientos de tránsito y transporte, seguridad vial, policía judicial, relaciones humanas, éticas y morales	Relaciones Humanas Relaciones Morales Atención al Ciudadano Ética Moral Valores Cultura ciudadana Responsabilidad del servidor público (penal, fiscal, disciplinaria y administrativa)
2	Certificación y manejo de Cinemómetros (Operación sensores de velocidad.)	Metrología Autoridades de control Metrológico Pirámide metrológica. Especificaciones mínimas de cinemómetros. Operación de equipo (de acuerdo al modelo que tenga la secretaria de movilidad). Recomendaciones de almacenamiento. Manejo de equipo.
3	Manejo de alcohosensores	Operación de alcohosensores Ley 1696 de 2013 disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas. Resolución 1844 2015 medicina legal Resolución 712 del 2016 de medicina legal
4	Comunicación asertiva	Tipos de comunicación
5	Inducción	Inducción general Secretaría Distrital de Movilidad

**Fuente Dirección de Talento Humano - 2024**



La Dirección de Talento Humano tiene proyectado para el año 2025 continuar con el fortalecimiento de las competencias de los agentes civiles de tránsito, enfocándose en:

- Curso de actualización en normas, procedimientos de tránsito y transporte, seguridad vial, policía judicial, relaciones humanas, éticas y morales
- Certificación y manejo de Cinemómetros
- Manejo de alcohosensores
- Primeros auxilios en vía y primeros auxilios psicológicos
- Procedimientos en casos de embriaguez.

De esta forma, la Secretaría Distrital de Movilidad busca formar a los agentes no solo conocedores de la norma, sino también cercanos a la comunidad, capaces de actuar con equidad, respeto y compromiso ciudadano.

A continuación, se relacionan las actividades que se ejecutaron en el marco del Plan Institucional de capacitación en el año 2024:

**Tabla 09 Participación del CACTT en el Plan Institucional de Capacitación - 2024**

FECHA	TEMA	DURACIÓN	CANTIDAD DE PARTICIPANTES
Diciembre 2024	Comunicación Asertiva	6 horas	10
Octubre 2024	Servicio a la ciudadanía	8 horas	26
Noviembre 2024	Trabajo en equipo	8 horas	13
Noviembre	Actualización en normas, procedimientos de tránsito y transporte, seguridad vial, policía judicial, relaciones humanas, éticas y morales.	56 horas	337

**Fuente: Dirección de Talento Humano - 2024**



En cuanto al perfil de la Institución Universitaria que ejecutó estas actividades de capacitación fue la Universidad Nacional de Colombia que cuenta con amplia trayectoria, reconocimiento institucional y personal docente altamente calificado en las áreas temáticas en formación integral de los servidores públicos, y con entes gubernamentales, y de la ciudadanía en general, mediante el desarrollo de cursos innovadores de educación continuada que fortalecen sus competencias no solo de manera presencial sino también virtual, lo que garantiza la calidad y pertinencia de los contenidos.

**17. ¿Cuál es el esquema de rotación de turnos implementado para los Agentes de Tránsito, y ¿cómo se realiza el estudio de cargas laborales para la distribución de estos turnos de cara a la cantidad total de Agentes de Tránsito de la ciudad?**

Mediante el protocolo de programación PM02-PR16-PT08 se establecen los lineamientos para definir las actividades a realizar por el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte, para cubrir las necesidades de la ciudad en materia de control y regulación de tránsito y transporte, eventos, emergencias, solicitudes internas y externas y demás requerimientos o necesidades del servicio, dentro de la misionalidad de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Ahora bien, de acuerdo con los requerimientos internos y externos, se realiza una evaluación del recurso disponible para cubrir las necesidades del servicio allegados a la Subdirección de Control de Tránsito y Transporte de la SDM, generando un análisis técnico de planeación operativa de manera semanal o diaria dependiendo de la contingencia en que se encuentre la ciudad. Mensualmente se define la jornada laboral y horario de trabajo que tendrá cada agente. El día está dividido en tres jornadas y cada jornada es de 8 horas, mañana (05:00 a 13:00), tarde (13:00 a 21:00) y noche (21:00 a 05:00). También se definen los descansos semanales, compensatorios, vacaciones, permisos sindicales conocidos previamente, descansos compensados, esto de acuerdo a la información y teniendo en cuenta los lineamientos enviados por la Dirección de Talento Humano de la Secretaría Distrital de Movilidad, tiempos internos, análisis técnico operativo y circulares o resoluciones institucionales, donde se podrán realizar ajustes de acuerdo a las necesidades del servicio.

**18. nuevas tecnologías (cámaras corporales, sistemas de monitoreo, etc.) en el control y prevención de accidentes, y cómo se están integrando con el trabajo de los agentes de tránsito?**

En atención a su consulta sobre el papel que desempeñan las nuevas tecnologías, referente a cámaras corporales - Bodycams y sistemas de monitoreo, en el control y la prevención de siniestros viales, y su integración con la labor de los agentes de tránsito, teniendo

26

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



presente la Resolución 229969 de 2023 que regula el uso de cámaras corporales por parte de los agentes civiles de tránsito y fundamentado en el objetivo principal cuyo enfoque es la transparencia y fortalecimiento en la confianza y seguridad tanto de los agentes civiles de tránsito, como de la ciudadanía, en referencia al apoyo tecnológico ofrecido por las cámaras corporales, tenemos:

1. Las cámaras corporales capturan registros objetivos de los procedimientos brindando la documentación audiovisual de las interacciones y proporcionando una base imparcial para la clarificación de hechos relacionados con posibles infracciones que puedan derivar en siniestros viales.
2. Las cámaras son dispositivos tecnológicos que actúan como un elemento disuasorio para conductas de riesgo.
3. Las grabaciones capturadas por estos dispositivos constituyen un soporte probatorio robusto para la imposición de sanciones ante infracciones que comprometen la seguridad vial, contribuyendo a la reducción de comportamientos peligrosos.
4. El material registrado ofrece valiosas oportunidades para el análisis de situaciones reales y la identificación de mejores prácticas en la prevención y el control de accidentes.
5. La geolocalización en Tiempo Real (Aspecto Tecnológico: GPS, sistemas de posicionamiento, alertas e información captada por la cámara) permiten la optimización de la distribución de agentes en zonas de riesgo, una respuesta más ágil ante incidentes y una mayor seguridad para los agentes en situaciones de emergencia.
6. Para la ciudadanía, implica una respuesta oportuna, una logística adecuada y una toma de decisiones para dinamizar los procesos y operaciones en vía.
7. La marcación y almacenamiento de Video como aspecto Tecnológico basado en las funcionalidades de etiquetado en el sistemas de gestión de video de las cámaras corporales, permite la identificación y el análisis eficiente de momentos clave en las grabaciones relacionados con incidentes o infracciones, agilizando la revisión de la evidencia.



8. Los datos obtenidos de los registros permiten verificar comportamientos de riesgo y patrones precursores de accidentes a partir del análisis del material filmico, proporcionando datos cruciales para la toma de decisiones y estrategias logísticas.

Uno de los hitos referente a la implementación y adopción de este tipo de tecnología puntualmente en lo referente al uso de cámaras corporales es que contribuye a la persuasión ciudadana al generar mayor confianza en la labor de los agentes y fomentar el cumplimiento de las normas. Asimismo, robustece la seguridad tanto para los agentes (al contar con un registro de sus actuaciones) como para la ciudadanía (al disuadir conductas peligrosas y permitir una intervención más eficaz en situaciones de riesgo).

La evidencia filmica recopilada a través de tecnologías como las cámaras corporales se erige como un pilar fundamental en los procesos contravencionales, al proporcionar un registro visual y auditivo objetivo de los hechos. Este material permite esclarecer la secuencia de los acontecimientos con mayor precisión, ofreciendo a la ciudadanía una comprensión más clara y transparente de las circunstancias que rodean una infracción. Al contar con pruebas fehacientes, se fortalece la legitimidad de los procesos y se fomenta la confianza en las decisiones de las autoridades de tránsito, contribuyendo a una mayor aceptación y comprensión de las normativas viales.

La información recopilada a través de la plataforma tecnológica y la solución implementada permite una verificación del cumplimiento de las labores asignadas a los agentes civiles de tránsito, así como la ejecución de los operativos y actividades previamente programadas en concordancia con los lineamientos establecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM). Este seguimiento digital facilita la supervisión de la efectividad de las acciones en campo, la identificación de áreas de mejora y la garantía de que las operaciones se desarrollen conforme a la planificación y la normativa vigente.

**19.¿Cuántos reportes se han registrado frente a agresiones o faltas contra los agentes de tránsito? Especifique año y tipo de falta, precisando si estas están tipificadas en el código penal como violencia contra servidor público y cuál es el acompañamiento de la secretaría en estos casos**

En atención a su consulta, es importante aclarar que con relación a hechos de agresión a agentes de tránsito, la SDM, en cumplimiento de sus deberes, brinda asistencia en diferentes frentes, entre los que se encuentran la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo, el seguimiento y consolidación de datos y estadísticas de control al tránsito y al transporte para la toma de decisiones institucionales, la implementación de acciones de orientación en materia extrajudicial con su respectivo acompañamiento y seguimiento extra-procesal.



De esta manera, en el marco del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), el enfoque principal está orientado a la identificación de las condiciones que originan los eventos de riesgo, más que a la clasificación específica del tipo de agresión, de conformidad con lo previsto en el Decreto 1443 de 2014, Artículo 15, el cual establece que *“El empleador o contratante debe aplicar una metodología que sea sistemática, que tenga alcance sobre todos los procesos y actividades ...que le permita identificar los peligros y evaluar los riesgos en seguridad y salud en el trabajo”*

En este sentido, en lo que se refiere a los registros de la Entidad en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo, los eventos relacionados con agresiones se agrupan bajo la categoría general de accidentes por “violencia”, sin hacer una tipificación detallada entre agresión verbal, física u otras modalidades. Esta categorización responde a los lineamientos del SG-SST, cuyo objetivo es establecer medidas preventivas y correctivas frente a los riesgos laborales, **priorizando la prevención mediante el análisis de las causas y condiciones del entorno que propician tales situaciones.**

De acuerdo con la solicitud en mención, se relacionan los casos que han sido reportados como accidentes de trabajo, tipificados como “violencia”:

**Tabla 10 Agresiones a agentes de tránsito por año**

CARGO	2022	2023	2024	2025	TOTALES
AGENTE DE TRÁNSITO	12	29	23	3	67
COMANDANTE DE TRÁNSITO		1			1
SUBCOMANDANTE	1	3			4
TÉCNICO OPERATIVO DE TRÁNSITO	1				1
<b>Total general</b>	<b>14</b>	<b>33</b>	<b>23</b>	<b>3</b>	<b>73</b>

**Fuente: Elaboración propia DTH**

**Ahora bien, en cuanto a los reportes de agresiones o faltas contra los agentes de tránsito que pudieran ser tipificados como el punible de violencia contra servidor público (SCTT),** resulta importante precisar que se ha venido adelantando seguimiento a los incidentes asociados a agresiones contra los agentes de tránsito, por lo cual desde la vigencia 2022 a la fecha, se advierte que se han instaurado un total de treinta y cuatro (34) denuncias en la Fiscalía General de la Nación, como se detalla a continuación:

**Tabla 11 Seguimiento casos violencia Vs. servidor público**



AÑO	ID CASO NOTICIA CRIMINAL
2022	Caso Noticia No: 110016102583202200933
	Caso Noticia No: 110016000012202310844
	Caso Noticia No: 110016000023202202055
	Caso Noticia No: 110016000023202202598
	Caso Noticia No: 110016000012202253449
	Caso Noticia No: 110016199062202204785
	Caso Noticia No: 110016000023202205367
	Caso Noticia No: 110016102583202206521
	Caso Noticia No: 110016000023202280192
2023	Caso Noticia No: 110016000050202353604
	Caso Noticia No: 110016000050202354961
	Caso Noticia No: 110016000013202300845
	Caso Noticia No: 110016000015202302668
	Caso Noticia No: 110016000016202312436
	Caso Noticia No: 110016000013202302752
	Caso Noticia No: 110016000019202302909
	Caso Noticia No: 110016000020202314198
	Caso Noticia No: 110016102767202308434
	Caso Noticia No: 110016000016202316015
	Caso Noticia No: 110016000023202305973



	Caso Noticia No: 110016000049202414088
	Caso Noticia No: 110016000023202307021
2024	Caso Noticia No: 110016000049202445740
	Caso Noticia No: 110016000049202453243
	Caso Noticia No: 110016000050202419784
	Caso Noticia No: 110016000050202433834
	Caso Noticia No: 110016000023202402900
	Caso Noticia No: 110016000017202404441
	Caso Noticia No: 110016000015202480239
	Caso Noticia No: 110016000013202407766
	Caso Noticia No: 110016000023202403953
	Caso Noticia No: 110016000013202406527
	Caso Noticia No: 110016000019202500002
2025	Caso Noticia No: 110016099083202510302

**Fuente: Elaboración propia SCTT.**

Es necesario advertir que las denuncias anteriormente relacionadas, corresponden única y exclusivamente a los casos reportados por nuestros Agentes Civiles de Tránsito y/o en los cuales, se ha solicitado por parte de estos, el apoyo jurídico en la proyección de la respectiva denuncia; aclaración que es obligatoria, por cuanto se han evidenciado casos en los cuales, el Agente Civil de Tránsito, no ha reportado la agresión, o es renuente a la presentación de informes y/o la misma denuncia.

En relación con el acompañamiento de la Secretaría en lo que respecta a este tipo de situaciones, se tiene que desde el mes de julio del 2022, se ha venido impartiendo de forma

31

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





periódica una serie de charlas, capacitaciones y talleres dirigidos a nuestros Agentes Civiles de Tránsito y Transporte, concretamente, en materia penal, para brindar el apoyo y la orientación jurídica y extrajudicial requerida por éstos.

Producto de ello, SDM detectó la necesidad por parte de los Agentes Civiles de Tránsito y Transporte, de contar con medios y tiempos razonables, de asesoría jurídica continua, razón por la cual desde el Grupo Penal de la Dirección de Representación Judicial, se implementó una Sala Virtual de atención permanente para asesorar a los Agentes Civiles de Tránsito en todas las dudas, preguntas y/o solicitudes de asesoría jurídica que se les presentan a diario en el ejercicio de sus actividades laborales.

La antedicha Sala Virtual se implementó desde el 05 de septiembre de 2022, de forma permanente, en un horario de atención de lunes a viernes de 7:00 a. m. a 5:00 p. m., en ésta los Agentes Civiles de Tránsito y Transporte, cada vez que se conecten encontrarán un abogado del Grupo Penal de la Dirección de Representación Judicial, presto a asesorarlos.

Además de la Sala de asesoría virtual, la SDM ha puesto a disposición de los Agentes, la posibilidad de realizar reuniones presenciales en caso de que requieran orientación en la elaboración, radicación y presentación de denuncias y cualquier otro memorial que requieran, con ocasión de los procesos penales iniciados con relación al desarrollo de sus funciones, gracias a lo cual, se han adelantado actividades de acompañamiento extrajudicial, relacionadas con la orientación y el apoyo en la formulación de denuncias penales a sesenta (60) unidades del CACT.

De igual manera, resulta relevante aclarar que, en cuanto a la adecuación típica de las conductas denunciadas, ello corresponde a una función constitucional (art. 250 de la C.N.) y legalmente (art. 114 de la Ley 906/2004) asignada a la Fiscalía General de la Nación, como ente de persecución penal, razón por la cual, aunque una pueda ser la conducta punible denunciada, otra puede ser la definida por la Fiscalía General de la Nación por la cual adelantará la investigación y judicialización del caso respectivo.

En razón a lo anterior, respecto de las denuncias que se han interpuesto por agresiones a nuestros Agentes Civiles de Tránsito y Transporte, y su correspondiente tipificación, se le ha remitido en la tabla denominada “*Seguimiento casos violencia Vs. servidor público*”, la relación de los Códigos Únicos de Identificación - C.U.I., o lo que es igual, el número de radicado de la noticia criminal; a partir del que se puede consultar el delito al que corresponde de cada una, por el cual la Fiscalía General de la Nación ha determinado,





preliminarmente, iniciar la investigación. Dicha información puede ser consultada en el Sistema Penal Oral Acusatorio - SPOA de la página web de la Fiscalía General de la Nación

**Frente al Concurso de Méritos “Distrito 5” adelantada por la Comisión Nacional de Servicio Civil (CNSC)**

**20. Considerando la desvinculación de Agentes de Tránsito y Transporte que ocupaban cargos provisionales tras el concurso ¿Ha evaluado la posibilidad de re incorporar a este personal, teniendo en cuenta su experiencia y capacitación previa en los cargos de provisionalidad con los que cuenta la entidad? ¿Cómo sería este proceso?**

De acuerdo con lo ya expuesto en el numeral 12 de la presente solicitud, es preciso indicar que, ante una eventual ampliación de la planta de empleos de personal correspondiente al Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito, se procederá de conformidad con lo previsto Decreto 1083 de 2015 y la Ley 909 de 2004, en lo concerniente a la provisión de los cargos de la planta de personal de la entidad y mientras se surte la provisión definitiva a través de concurso de méritos en cumplimiento a lo dispuesto en la normatividad vigente, la Secretaría Distrital de Movilidad en virtud de los principios de transparencia, igualdad y mérito, adelantará un proceso de selección para quienes cumplan los requisitos establecidos en el Manual de Funciones y cuenten con las competencias y habilidades requeridas para el ejercicio de las funciones del empleo.

**21. ¿Cómo evalúa la Secretaría Distrital de Movilidad el impacto de la reciente provisión de cargos en la operatividad y la atención a las necesidades de la ciudadanía en materia de tránsito y transporte? ¿Cuáles han sido los resultados? ¿Se ha realizado alguna evaluación de impacto?**

La siniestralidad vial es un problema de salud pública y es necesario optimizar los recursos disponibles y enfocar los esfuerzos en salvar vidas, labor que asume el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte- CACTT en Bogotá.

En este sentido es posible afirmar que la autoridad de tránsito es esencial para la seguridad vial, pues a través de las diferentes acciones e intervenciones de control de tipo sancionatorio y preventivo que adelanta de forma continua con el propósito de velar por el cumplimiento de las normas de tránsito, fomentar buenos hábitos y comportamientos seguros de los actores viales y minimizar los riesgos potenciales presentados, se salvan vidas.



Por tal razón, la Secretaría de Movilidad en el marco de las actividades de control con enfoque de seguridad vial desarrolló e implementó la metodología de priorización de los controles de velocidad, basada en el análisis de potencial de vidas salvadas (PVS) y heridos reducidos (PHR), con el fin de identificar y priorizar los operativos de control en vía orientados a la identificación de conductores circulando a velocidad excesiva o bajo el influjo del alcohol o los efectos de sustancias psicoactivas como principales factores de riesgo asociados a la siniestralidad vial, a partir de estos análisis, se establece un calendario de operativos que se enfocan en los días y franjas horarias más críticas en términos de las variables siniestros y velocidad, los cuáles son ejecutados por el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito y Transporte - CACTT.

A partir de la identificación y priorización de las ubicaciones críticas en vías arteriales (metodología de priorización basada en el análisis de potencial de vidas salvadas - PVS y heridos reducidos PHR), en 2024 se programaron 3.831 operativos de velocidad, imponiendo 14.468 comparendos por exceso de velocidad en vía y 513.570 a través de cámaras de fotodetección, de los cuales el 35% corresponde a motociclistas, así mismo, se han programado 2.097 acciones de control de embriaguez donde se han impuesto 2.246 comparendos por embriaguez, de los cuales el 44% corresponde a motociclistas.

Frente a los controles enfocados al factor de riesgo velocidad, para el periodo de enero a abril de 2025, se incrementó alrededor de un 21% la programación de controles con este enfoque respecto al mismo periodo de 2024.

En lo corrido de 2025 se han programado 1520 operativos de velocidad, imponiendo 6.102 comparendos por exceso de velocidad en vía y 109.733 a través de cámaras de fotodetección, de los cuales el 35% corresponde a motociclistas, así mismo, se han programado 492 acciones de control de embriaguez donde se han impuesto 775 comparendos por embriaguez, de los cuales el 48% corresponde a motociclistas.

A partir de la implementación de la metodología y con el apoyo de nuestro aliado internacional Bloomberg Philanthropies, se realizó una medición del impacto evidenciándose resultados positivos, esto resultados se detallan en la pregunta N°6.

De otro lado, como autoridad de tránsito, los agentes tienen como funciones u obligaciones, regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción, que para el caso, es la zona urbana y rural de la ciudad de Bogotá.

Por lo tanto, al cumplirse los requisitos y ser vinculado al organismo de tránsito, puede ejercer sus funciones en la respectiva jurisdicción y dar aplicación a la normatividad.



Así mismo, uno de los grandes objetivos de la Secretaría Distrital de Movilidad es armonizar las disposiciones relativas a la verificación del cumplimiento de los límites máximos permisibles de emisiones y los operativos de revisión de fuentes móviles terrestres de carretera en circulación con la normatividad nacional ambiental vigente y en cumplimiento del Código Nacional de Tránsito para que de esta forma sea posible generar impactos positivos en el mejoramiento de la calidad del aire de la ciudad de Bogotá y la seguridad vial.

De otro lado, los controles a vehículos de carga contribuyen al tratamiento de diversas problemáticas dentro del perímetro de la ciudad enfocados a garantizar las condiciones de seguridad vial, por medio del control de horarios de circulación, actividades de cargue y descargue, transporte de maquinaria pesada y extrapesada, disposición inadecuada de escombros en vías públicas, y condiciones deficientes de transporte de materiales.

Como resultado a lo anterior, en el periodo comprendido entre los meses de enero y abril de los años 2024 y 2025, se lograron imponer un total de 21.664 y 22.153 órdenes de comparendo por la infracción C.35 respectivamente. Lo que permite inferir un incremento en la identificación de infractores por *“No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aún cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado (...)”*, de un 2.21%.

Así mismo, en el periodo comprendido entre los meses de enero y abril de los años 2024 y 2025, se lograron imponer un total de 70.079 y 58.193 órdenes de comparendo a vehículos de carga respectivamente, lo que permite inferir que, las socializaciones realizadas dentro de los controles operativos realizados a vehículos de carga, han sido determinantes en el cumplimiento al régimen normativo.

Adicionalmente y con el objetivo de mejorar la experiencia y calidad de viaje de los ciudadanos, la Secretaría de Movilidad, en coordinación permanente con la autoridad de tránsito en vía, implementa operativos de control dirigidos a verificar las condiciones de seguridad y el cumplimiento normativo de los vehículos del sistema de transporte público en sus diversas modalidades habilitadas en la ciudad.

Estos operativos integrales se enfocan en la verificación de las condiciones técnico-mecánicas de los vehículos, la identificación y sanción de contravenciones a la normativa de tránsito y transporte, buscando así contribuir a la disminución de la siniestralidad vial y generar un entorno más seguro para todos los actores viales. De igual manera, se garantiza la legalidad y formalidad del servicio mediante la verificación de la habilitación de las empresas y la documentación de conductores y vehículos.



Esta estrategia de control se enmarca dentro de los objetivos de la Entidad, que busca incentivar el respeto normativo y la corresponsabilidad entre todos los actores viales, promoviendo, a través de la identificación y sanción de infracciones, un sistema de transporte público más eficiente, que ofrezca una mejor experiencia para los usuarios. En concordancia con lo anterior, durante el año 2024 se programaron 817 actividades de control al transporte.

**22.¿Se ha brindado algún tipo de apoyo o asesoramiento frente a los impactos económicos, y emocionales de la desvinculación de los funcionarios que no superaron el concurso de méritos, y ¿qué apoyo se les está brindando en caso de reincorporación?**

Respecto al apoyo y acompañamiento a nivel emocional a quienes se retiran del servicio, desde la Dirección de Talento Humano - Seguridad y Salud en el trabajo, se cuenta con una estrategia denominada “Acompañamiento y orientación psicológica individual para la prevención en factores de riesgo psicosocial” enmarcada dentro del Sistema de Vigilancia Epidemiológico (SVE) psicosocial, en donde se busca brindar atenciones individuales psicosociales a los colaboradores de la entidad que deseen de forma voluntaria participar y/o que derivado de una condición de salud requieran este tipo de atención. Estos espacios son liderados por la asesora de la Administradora de Riesgos Laborales – ARL Positiva (Psicóloga especialista en Seguridad y Salud en el Trabajo).

En relación con los apoyos económicos dirigidos a las personas que se retiran del servicio, desde el área de Bienestar se realiza una socialización sobre el subsidio de desempleo que otorgan las Cajas de Compensación Familiar. Este beneficio está dirigido a quienes, tras su desvinculación laboral, dejan de percibir ingresos, y cumple una función de apoyo temporal mientras se estabiliza su situación económica.

Adicionalmente, es importante tener en cuenta otras alternativas contempladas por la legislación laboral, como el acceso a las cesantías y la liquidación de prestaciones sociales, que representan recursos clave para el sostenimiento del trabajador como respaldo económico que permite afrontar con mayor seguridad el cambio de situación laboral.

Finalmente respecto a la reincorporación, es necesario mencionar que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 125 constitucional los empleos en los órganos y entidades del Estado son de carrera administrativa, por lo tanto, el ingreso y el ascenso a dichos empleos se debe realizar mediante un concurso de méritos a cargo de la Comisión Nacional del Servicio Civil - CNSC, conforme lo dispone el artículo 150 constitucional.



Ahora bien, mientras se adelanta el concurso de méritos respectivo, por necesidades del servicio, las entidades públicas podrán efectuar de manera transitoria y excepcional nombramientos provisionales, siempre y cuando no existan empleados con derechos de carrera para ser encargados.

En este sentido, desde el momento mismo que se nombra a una persona en un empleo de carrera administrativa de forma provisional, se le informa de manera clara y transparente sobre el tipo de nombramiento, y adicionalmente se la hace saber que una vez sean expedidas las listas de elegibles por parte de la CNSC, el provisional cede el empleo a quien haya ocupado una posición meritatoria dentro de la lista de elegibles con ocasión del concurso de méritos adelantado.

De otra parte, también se les comunica de manera clara y transparente que la incorporación es un derecho preferencial que ostentan solamente los servidores públicos que tienen derechos de carrera administrativa a ser vinculados en empleos iguales o equivalentes en la nueva planta de personal, como consecuencia de la supresión de los cargos respecto de los cuales ostenten derechos de carrera; la cual de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 44 de la ley 909 de 2004, surge por la liquidación, reestructuración, supresión o fusión de entidades, organismos o dependencias, o del traslado de funciones de una entidad a otra, o por modificación de planta de personal.

De no ser posible incorporarlos podrán optar por ser reincorporados a un empleo igual o equivalente, o a recibir indemnización, tal y como lo dispone el artículo 30 del Decreto Ley 760 de 2005.

En ese orden de ideas, se aclara que tanto la figura de la incorporación como la reincorporación sólo se predica para los empleados públicos con derechos de carrera administrativa más no para los empleados nombrados en provisionalidad, razón por la cual no es viable crearle expectativas a las personas nombradas de quienes no se predica dicho derecho.

De conformidad con todo lo anterior, la entidad si se ha preocupado en comunicar de manera clara, precisa y transparente a los funcionarios nombrados en provisionalidad sobre los concursos de méritos que se han adelantado, con el fin de tomar las medidas necesarias que generan las consecuencias de la desvinculación por no haber superado el concurso de méritos





**23. ¿Qué medidas se están tomando para asegurar que la experiencia de estos ex funcionarios se aproveche para las estrategias de mejoras los procesos y la capacitación de los nuevos funcionarios?**

Así como se mencionó en la respuesta al numeral 12, la Secretaría Distrital de Movilidad deberá acatar rigurosamente el procedimiento estipulado en el Decreto 1083 de 2015 y la Ley 909 de 2004, en lo concerniente a la provisión de los cargos de la planta de personal de la entidad.

En tal sentido, ante una eventual vinculación de nuevo personal, se adelantará el procedimiento ya mencionado con la revisión del cumplimiento de los requisitos establecidos en el Manual de Funciones y Competencias Laborales a los aspirantes y posteriormente se evaluarán los componentes técnicos, teóricos y prácticos que permitan determinar la experticia y conocimiento en Regulación y Control de Tránsito y Transporte y Seguridad Vial, que permita la vinculación de personal competente y preparado para el ejercicio de las funciones establecidas para el Cuerpo de Agentes Civiles de Tránsito. Es así que, los aspirantes que cuenten con la idoneidad, experiencia y capacitación en temas de regulación y control de tránsito, podrán demostrarlas a lo largo del proceso que se adelantará bajo los criterios de transparencia e igualdad de oportunidades.

**Frente a la coordinación interinstitucional**

**38. ¿Cómo es la coordinación entre las entidades encargadas de la infraestructura vial (IDU, UMV y Alcaldías Locales) con la Secretaría Distrital de Movilidad para mejorar la seguridad vial de la ciudad?**

La Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) conforme al Decreto Distrital 672 de 2018 tiene como función liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital.

En este sentido, desde la SDM se realiza el seguimiento mensual a la información de intervenciones asociadas al Plan de Desarrollo Distrital vigente sobre los diferentes componentes del espacio público para la movilidad tales como construcción, conservación y mantenimiento de la malla vial, el espacio público y la cicloinfraestructura del Distrito de acuerdo con los reportes remitidos por las entidades ejecutoras Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV), el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y los Fondos de Desarrollo Local (FDL) representados por la Secretaría Distrital de Gobierno (SDG) con base en sus ejercicios de priorización.



Este seguimiento se hace a través de la Mesa Interinstitucional del Espacio Público para la Movilidad, la cual se desarrolla de manera mensual y a la que asisten el IDU, la UAERMV y los FDL, así como diferentes áreas de la SDM entre las cuales se encuentra la Oficina de Seguridad Vial (OSV).

En este espacio, la SDM ha recalcado la importancia de la coordinación interinstitucional para lograr generar un impacto positivo en la seguridad vial de los diferentes actores viales en toda la ciudad, llamando a tener en cuenta aquellos lugares en donde se presentan el mayor número de siniestros con lesionados o fallecidos, y al entendimiento de su asociación a las necesidades de intervención de la infraestructura. En línea con lo anterior, se han elaborado y actualizado mapas web con las ubicaciones críticas por siniestralidad con datos 2021 - 2024. En estos mapas se pueden consultar las concentraciones históricas de: vías locales e intermedias, otro para vías arteriales, y un tercero con las ubicaciones en vías arteriales, discriminadas por actor vial. Esta información se entrega a las entidades para que sea analizada y posteriormente incorporada a su modelo de priorización de intervenciones con el fin de que sean atendidos los puntos identificados como de mayor siniestralidad.

Asimismo, como acción asociada a la Mesa anteriormente mencionada, la SDM ha participado en espacios de capacitación a los FDL compartiendo información relacionada con los lineamientos técnicos de Seguridad Vial, ofreciendo espacios de capacitación y enfatizando en la importancia de incluir esta variable en sus modelos de priorización para lograr mejorar las condiciones de seguridad vial en la malla local de la ciudad a través de intervenciones específicas de conservación, construcción o mantenimiento de la malla vial y del espacio público.

Por otro lado, se hace el acompañamiento, revisión y aprobación de los Estudios de Tránsito (ET), que corresponden a los documentos técnicos de soporte de los proyectos de infraestructura que presentan las entidades ejecutoras, en cumplimiento de la normatividad vigente y en el marco principal de la seguridad vial, accesibilidad, coherencia y conectividad.

Todos los proyectos deben garantizar en su infraestructura y medidas de mitigación propuestas, la seguridad de todos los actores viales, buscando definir y coordinar las acciones entre entidades públicas y privadas con el propósito de lograr una reducción en el número de fatalidades y lesiones graves, entendiéndose como la prevención de siniestros viales, siguiendo la política de visión cero como base principal del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-20326 (PDSV), adoptado mediante el Decreto Distrital 494 de 2023, el cual tiene como objetivo el *“Consolidar un Sistema de Movilidad seguro, protector de la vida*





*e integridad de todos los actores viales mediante una estrategia de seguridad vial integral, basada en la protección de los más vulnerables, que permita avanzar hacia una Bogotá cuidadora, sostenible y consciente”.*

**39. ¿Existen planes de trabajo conjunto, mesas de trabajo permanente o Comisiones con otras entidades para trabajar en programas, iniciativas o políticas direccionadas a la reducción de la accidentalidad vial?**

El Plan Distrital de Seguridad Vial 2023 - 2032, adoptado mediante el Decreto Distrital 494 de 2023<sup>3</sup> en su artículo 2 plantea su objetivo general, el cual es *“consolidar un Sistema de Movilidad seguro, protector de la vida e integridad de todos los actores viales mediante una estrategia de seguridad vial integral, basada en la protección de los más vulnerables, que permita avanzar hacia una Bogotá cuidadora, sostenible y consciente”*. De esta forma, este Plan se contempla como la estrategia distrital en seguridad vial.

En el marco del Sistema Seguro, el Plan contempla 8 ejes estratégicos: velocidades seguras, infraestructura vial segura, vehículos seguros, cultura para la movilidad, cumplimiento de normas, atención y cuidado a víctimas de siniestros viales, gobernanza y gestión de conocimiento. Para la implementación de estos ejes, se establecen programas y acciones que se ejecutan por medio de un plan de acción anual que contiene las actividades o proyectos que ponen en marcha la Secretaría Distrital de Movilidad y otras entidades del distrito que contribuyen a alcanzar la meta estratégica del PDSV de reducir en un 50% el número de víctimas fallecidas para el 2032 tomando como base la cifra de 2022. De esta forma, el Plan cuenta con 8 ejes estratégicos, 18 programas, 35 acciones y 144 proyectos/actividades. Para conocer el Plan Distrital de Seguridad Vial se invita a consultar el siguiente enlace:

- <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=150342#>.

En complemento, el seguimiento a este Plan se realiza según lo dispuesto en el Decreto Distrital 185 de 2012 mediante el cual se crea la comisión intersectorial de seguridad vial, adicionado por el Decreto Distrital 594 de 2015 y modificado y adicionado por el Decreto Distrital 444 de 2021. Según su artículo 2, esta Comisión es una *“instancia que hace parte del Sistema de Coordinación de la Administración Distrital, encargada de articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o programas contemplados en el Plan Distrital de Seguridad Vial para Bogotá”*. La Comisión está conformada por las siguientes entidades:

<sup>3</sup> [Decreto 494 de 2023 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.](#)





**Tabla 12..Integrantes e invitados permanentes Comisión Intersectorial de Seguridad Vial**

Entidades Integrantes	Entidades invitadas permanentes
Secretaría Distrital de Movilidad	Policía Metropolitana de Bogotá
Secretaría Distrital de Gobierno	Instituto Distrital de Recreación y Deporte.
Secretaría Distrital de Salud	Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático
Secretaría Distrital de Educación	Transmilenio S.A
Secretaría Distrital de Planeación	Instituto de Desarrollo Urbano
Secretaría Distrital de Hacienda	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial
	Terminal de Transportes
	Empresa Metro de Bogotá S.A
	Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos de Bogotá

**Fuente: elaboración propia**

La Comisión se reúne trimestralmente de forma ordinaria y extraordinaria en el momento que se requiera. En estas sesiones se hace seguimiento al Plan y se brinda información que pueda orientar los proyectos y actividades que implementan las entidades que participan en la ejecución del Plan Distrital de Seguridad Vial. La información sobre la Comisión y el desarrollo de sus sesiones puede ser consultada en página web de la Secretaría Distrital de Movilidad, dirigiéndose a la pestaña de 'transparencia y acceso a la información', posteriormente a la sección 9.1 de 'Informes, estudios, investigaciones y otras publicaciones' hacer clic en 'instancias de coordinación' y allí dirigirse a la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial. Para acceder de manera más rápida facilitamos el siguiente enlace:

41

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



- [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias\\_de\\_coordinacion#:~:text=La%20Comisi%C3%B3n%20Intersectorial%20de%20Seguridad,efectuar%20el%20seguimiento%20a%20la](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/instancias_de_coordinacion#:~:text=La%20Comisi%C3%B3n%20Intersectorial%20de%20Seguridad,efectuar%20el%20seguimiento%20a%20la)<sup>4</sup>.

Adicionalmente, la Secretaría Distrital de Movilidad participa mensualmente en la “Mesa Técnica de Monitoreo y Seguimiento al Plan de Seguridad Ciudadana para los Ciclistas de Bogotá ‘La Bici nos Mueve con Seguridad’”. Es una instancia de seguimiento del cumplimiento y evaluación de las acciones adelantadas en los componentes de seguridad para los ciclistas en el Distrito “la bici nos mueve con seguridad”, reglamentada a través de la Resolución conjunta 750 de 2020 “*Por medio de la cual se crea la Mesa Técnica de Monitoreo y Seguimiento al Plan de Seguridad Ciudadana para los Ciclistas de Bogotá ‘La Bici nos Mueve con Seguridad’*” y por el Decreto 294 de 2021 “*Por medio del cual se crea la estrategia Rutas Seguras para Ciclistas en la Ciudad de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones*”.

La secretaría técnica es realizada por la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia y la SDM participa como miembro permanente de la Mesa Técnica de Monitoreo, a través del subdirector de la Bicicleta y el Peatón o el/los delegados(s) asignado(s), conforme al Art. 3o de la Resolución conjunta 750 de 2020.

La Mesa Técnica se reúne con una periodicidad mínima de una vez al mes y es convocada por la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. No obstante, puede ser convocada de manera extraordinaria, si las circunstancias lo ameritan. Las sesiones pueden ser virtuales o presenciales a consideración de la Secretaría Técnica.

En esta instancia técnica se proponen estrategias, programas o proyectos encaminados a garantizar la seguridad ciudadana de la comunidad ciclista, se evalúan las acciones conjuntas realizadas por las entidades involucradas para prevenir los delitos contra la comunidad ciclista, se presentan los resultados de Registro Bici Bogotá y se presentan las actividades y jornadas de mayor relevancia programados para coordinar los apoyos requeridos entre las entidades.

Adicionalmente, se realiza el reporte y el seguimiento de los diferentes temas de abordaje con los delegados de las dependencias de la SDM, consolidando mensualmente las acciones que desde cada una de las dependencias se realizan para garantizar y apoyar la seguridad de los y las ciclistas de la ciudad, relacionadas con acciones pedagógicas

<sup>4</sup> También puede seguir la siguiente ruta en la página web de la SDM -> transparencia y acceso a la información -> 9. Obligación de reporte de información -> 9.1 Instancias de Coordinación -> Comisión Intersectorial de Seguridad Vial -> Actas y Anexos.



dirigidas a ciclistas, estrategias de seguridad vial a ciclistas, información de siniestralidad de ciclistas relacionadas con Gestión en Vía para la mejora de la movilidad y seguridad vial de los diferentes actores incluidos los más vulnerables, campañas de prevención vial dirigidas a usuarios de bicicleta, la información de construcción, conservación y mantenimiento de la malla vial, el espacio público y la cicloinfraestructura del Distrito y el registro de bicicletas.

**40. ¿Cómo se articulan los Agentes de Tránsito y Transporte y la Policía de Tránsito para la realización de operativos en las 20 localidades del Distrito? ¿En qué consiste?**

La articulación entre los Agentes de Tránsito y Transporte del Distrito y la Policía de Tránsito en Bogotá se basa en la planificación conjunta liderada por la Secretaría Distrital de Movilidad. Ambas entidades coordinan operativos en las 20 localidades del Distrito, priorizando zonas con alta siniestralidad, congestión o presencia de infracciones recurrentes. Se definen previamente los objetivos, horarios, recursos y roles específicos para cada operativo, garantizando una acción integral y eficiente. Esta coordinación permite optimizar el control sobre el cumplimiento de las normas de tránsito, el uso adecuado del espacio público y la mejora en la movilidad.

Cordialmente,



**Claudia Andrea Diaz Acosta**

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 26-05-2025 09:26 PM

Aprobó: Juan Carlos Tovar Rincón-Subdirección de la Bicicleta y el Peatón  
Aprobó: Claudia Patricia Tabares Forero-Oficina de Control Disciplinario Interno  
Aprobó: Clemencia Rojas Arias-Subsecretaría de Gestión Corporativa  
Aprobó: Diego Andres Suarez Gomez-Subdirección de Semaforización  
Aprobó: Jack David Hurtado Casquete-Subdirección de Control de Tránsito y Transporte  
Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad  
Aprobó: Jose Segundo Lopez Valderrama-Oficina de Seguridad Vial  
Aprobó: Juan Carlos Tovar Rincón-Subdirección de Infraestructura  
Aprobó: Juan David Villamarin García-Oficina de Gestión Social  
Aprobó: Maria Teresa Rodriguez Leal-Dirección de Talento Humano  
Aprobó: María Isabel Hernández Pabón-Dirección de Representación Judicial  
Aprobó: Nathaly Patiño Gonzalez-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte  
Aprobó: Nicolas Adolfo Correal Huertas-Subsecretaría de Política de Movilidad  
Aprobó: Paulo Andres Rincon Garay-Subsecretaría de Gestión Jurídica  
Aprobó: Valentina Acuña Garcia-Dirección de Planeación de la Movilidad

43

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

**PA01-PR15-MD01 V4.0**

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

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

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.



Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho  
Gina Salazar- Asesora del Despacho 26-05-2025  
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 26-05-2025  
Fanny Bertossi - Subsecretaría de Política de Movilidad 22-05-2025  
Juliana Inés Parra Aldana - Subsecretaría de Gestión Jurídica  
Andrea Patricia Fuentes Guerrero - Oficina de Gestión Social 20-05-2025  
Elaboró Camilo Monroy Mena Subdirección de Control de Tránsito y Transporte 19-05-2025  
Rafael Jesus Rincon Vergel - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte  
Lorena Velasquez Grajales - Dirección de Talento Humano 15-05-2025  
Maria Claudia Gomez - Dirección de Talento Humano 15-05-2025  
Ana Carolina Martinez - Dirección de Talento Humano 26-05-2025  
Javier Andres Rivera - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte 22-05-2025  
Angie Lorena Ardila Cortes - Dirección de Talento Humano 15-05-2025  
Nancy Haidy Muñoz Chavarro - Subsecretaria de Gestión e la movilidad 19-05-2025  
Nelson Gustavo Alvarez - Dirección de Talento Humano 15-05-2025  
Adriana Leon - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte 15-05-2025  
Mónica Lizeth Riscanevo López - Subdirección de Control de Tránsito y Transporte 15-05-2025  
Bibiana Sarmiento Prieto - Subdirección de Bicicleta y el Peatón 15-05-2025  
Juan Manuel Rojas - Dirección de Representación Judicial 19-05-2025  
Gabriel Enrique Rodriguez Castellanos - Subdirección de Control de Tránsito y transporte 26-05-2025  
Yeisy Montero Escaño - Oficina de Seguridad Vial 19-05-2025  
Johana Marcela Porras Peñaloza - Oficina de Control Disciplinario Interno 20-05-2025  
Lina Maria Agudelo Colorado - Oficina de Gestión Social 21-05-2025  
Carmen Alicia Arzuza Sayas - Oficina de Gestión Social 20-05-2025  
César M. Mariño A - Oficina de Seguridad Vial 20-05-2025  
Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho  
Anexos -[https://drive.google.com/drive/folders/1Wzity39h9xEhGCmSapAg8Pt0YhbZXP22?usp=drive\\_link](https://drive.google.com/drive/folders/1Wzity39h9xEhGCmSapAg8Pt0YhbZXP22?usp=drive_link)

