



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510000384621

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

CONCEJO DE BOGOTÁ 30-01-2025 04:17:14

2025ER2026 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DE MOVILIDAD/CLAUDIA DIAZ ACOSTA

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

ASUNTO: RESPUESTA PROPOSICIÓN 74-2025

OBS: 202510000384621

Bogotá D.C., enero 30 de 2025

Señor(a)

DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA

Concejo De Bogota

Calle 36 28 A 41

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

Bogota - D.C.

REF: Respuesta Proposición 74-2025

Respetado Doctor Giraldo

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

1.¿A la fecha cuántos vehículos particulares están dejando de circular en la ciudad de Bogotá producto de la medida de pico y placa?

En este punto por favor desagregar de conformidad con la cantidad de vehículos que no circulan tanto en días pares, como en días impares.

Con corte al 30 de noviembre de 2024, el Registro Distrital Automotor (RDA) reporta un total de 1.977.147 automóviles, camionetas y camperos de servicio particular matriculados en la ciudad. Según la distribución de matrículas en el RDA, cada dígito numérico del 0 al 9 representa el 10% del total de vehículos registrados. Con base en esto, la medida de restricción vehicular afecta aproximadamente al 50% de los vehículos registrados, lo que equivale a cerca de 988.574 vehículos. Esta restricción aplica de manera alternada en días hábiles pares e impares, entre las 6:00 a. m. y las 9:00 p. m, como lo establece el artículo 2 del Decreto Distrital 003 de 2023¹. Se aclara que este número parte del RDA, el cual reporta únicamente vehículos matriculados en Bogotá, por lo tanto, teniendo en cuenta que la medida también aplica para vehículos que se registran fuera de la ciudad, este valor puede ser mayor.

¹ Disponible para consulta en: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=132580>

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

PA01-PR15-MD01 V4.0

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



2. Con corte al 31 de diciembre de 2024 ¿Cuántos vehículos se encuentran registrados en la plataforma de pico y placa solidario, esto con el fin de poder circular libremente por la ciudad sin las restricciones definidas mediante el Decreto 003 de 2023 o aquel que se expida para la presente vigencia?

Teniendo en consideración y como fecha de corte el día 31 de diciembre de 2024, 47.980 vehículos contaban con registro activo en la plataforma pico y placa solidario, discriminados de la siguiente manera por tipo de permiso (Fuente de la Información - SIMUR).

Tabla 1. Cantidad de permisos por temporalidad

| Tipo permiso | Cantidad corte 31 Diciembre 2024 |
|--------------|----------------------------------|
| Diario | 24.273 |
| Mensual | 6.993 |
| Semestral | 16.714 |
| Total | 47.980 |

Fuente. SIMUR

3. Si los fundamentos de la medida de pico y placa en la ciudad de Bogotá es mejorar la movilidad y causar un menor daño ambiental de acuerdo a las emisiones de CO2 que emiten los vehículos, ¿Cuál es el sustento técnico para que un ciudadano pueda tener una exención mediante el pago de una tarifa en virtud de la figura de pico y placa solidario? ¿Con esto no se perdió la finalidad de la medida?

El Decreto Distrital 749 de 2019 implementó en el Distrito Capital el Permiso Especial de Acceso a Áreas de Restricción Vehicular (PEAARV), denominado “Pico y Placa Solidario”. Este permiso se estableció como una medida de gestión de la demanda de transporte con el objetivo de mitigar el crecimiento del parque automotor. El diseño de la política tarifaria del permiso está asociado a la compensación de los efectos negativos que tiene el uso del vehículo particular en la congestión vehicular, la siniestralidad vial, y la contaminación ambiental, entre otras externalidades negativas del transporte privado. Además, dicha compensación aporta a la financiación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de la ciudad.





Esta medida está técnicamente soportada por los estudios STPRI-ET-005-2019 *“PERMISO ESPECIAL DE ACCESO A ZONA DE RESTRICCIÓN VEHICULAR”*² y STPRI-ET-002-2021 *“Segunda fase del Permiso Especial de Acceso a Áreas de Restricción Vehicular (PEAARV)”*³. Como se indica en el estudio STPRI-ET-005-2019 y teniendo en cuenta los análisis realizados previos a la implementación de la medida, esta contribuye al cumplimiento de los siguientes objetivos:

1. *Generar una opción de precio público para evitar que los hogares compren dos vehículos como efecto de la medida “Pico y Placa” y por ende disminuir la tasa de motorización en la ciudad, lo cual a largo plazo aporta en la reducción de externalidades negativas generadas por el uso del vehículo particular.*
2. *Generar recursos adicionales para el SITP, con el fin de redistribuir las prioridades individuales del vehículo particular hacia las necesidades del transporte público colectivo, lo cual beneficia a la mayoría de la población de Bogotá, que utiliza el transporte público como medio principal de transporte (de acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2023 de Bogotá - Región, durante un día hábil el 35% de los viajes se realizan empleando el transporte público de la ciudad) y contribuye a la promoción del uso de medios de transporte sostenibles.*

Esta iniciativa se enmarca en el contexto normativo de la Ley 1955 de 2019, particularmente en su artículo 97, que otorga a las entidades territoriales de Colombia la facultad de adoptar restricciones vehiculares para generar contraprestaciones o precios públicos que se destinen al financiamiento sostenible del transporte público. Con lo cual, la totalidad de los ingresos obtenidos por el Pico y Placa Solidario son destinados a la financiación del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de la ciudad. De esta manera, el Pico y Placa Solidario constituye una herramienta efectiva para fomentar el uso de los modos más sostenibles y eficientes y mejorar la eficiencia en el uso de los modos menos sostenibles.

Complementariamente, la continuidad de esta medida contribuye al cumplimiento de la meta *“Lograr 9.200.000 viajes en modos sostenibles en un día hábil entre semana en Bogotá”* como parte del programa de Movilidad Sostenible en su objetivo estratégico *“Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática”* del Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 *“Bogotá Camina Segura”*.

² Disponible en:

<https://www.simur.gov.co/sites/www.simur.gov.co/files/2024-12-24/biblioteca/20241224-918-632.pdf>

³ <https://www.simur.gov.co/sites/www.simur.gov.co/files/2024-12-24/biblioteca/20241224-919-726.pdf>



4. Desde el 2020 y hasta el 31 de diciembre de 2024 ¿Cuánto dinero recaudó en total el Distrito por pagos efectuados por ciudadanos en cuanto a inscripciones en pico y placa solidario? Discrimine por cada año.

En respuesta a la solicitud, a continuación se presenta una tabla con la información del recaudo de Pico y Placa Solidario desde el 2020 hasta 2024, discriminado por meses y años:

Tabla No. 2 Recaudo pico y placa solidario (2020-2024)

| AÑO | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--------------|-------------------------|--------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| ENERO | \$ - | \$ 789.288.400 | \$ 19.953.808.700 | \$ 43.556.342.351 | \$ 31.883.638.940 |
| FEBRERO | \$ - | \$ 1.130.211.400 | \$ 14.240.291.600 | \$ 35.449.340.323 | \$ 39.053.548.178 |
| MARZO | \$ - | \$ 688.044.600 | \$ 13.730.460.600 | \$ 30.425.308.709 | \$ 29.868.429.146 |
| ABRIL | \$ - | \$ 3.272.860.800 | \$ 11.888.521.800 | \$ 27.210.908.819 | \$ 37.011.759.873 |
| MAYO | \$ - | \$ 1.545.517.600 | \$ 20.220.220.200 | \$ 32.703.431.686 | \$ 33.991.960.740 |
| JUNIO | \$ - | \$ 1.163.270.600 | \$ 15.178.414.700 | \$ 29.622.117.207 | \$ 28.193.182.708 |
| JULIO | \$ - | \$ 1.510.392.200 | \$ 22.911.063.100 | \$ 38.642.716.721 | \$ 38.257.271.673 |
| AGOSTO | \$ - | \$ 2.456.394.600 | \$ 24.426.977.700 | \$ 42.461.206.093 | \$ 40.025.603.882 |
| SEPTIEM | \$ - | \$ 3.707.465.200 | \$ 18.808.100.500 | \$ 32.333.406.177 | \$ 31.772.898.187 |
| OCTUBRE | \$ 4.024.957.600 | \$ 3.115.499.100 | \$ 18.282.971.100 | \$ 33.492.804.866 | \$ 38.812.775.504 |
| NOVIEMBRE | \$ 1.394.685.000 | \$ 4.103.589.100 | \$ 21.380.605.666 | \$ 33.708.462.063 | \$ 34.956.654.900 |
| DICIEMBRE | \$ 735.567.200 | \$ 2.260.243.800 | \$ 18.081.579.400 | \$ 32.955.349.687 | \$ 39.429.372.150 |
| TOTAL | \$ 6.155.209.800 | \$ 25.742.777.400 | \$ 219.103.015.066 | \$ 412.561.394.702 | \$ 423.257.095.881 |

Fuente: Bog Data

Nota: La medida de Pico y Placa Solidario fue implementada desde el 22 de septiembre de 2020, razón por la cual el recaudo inició su legalización desde el mes de octubre de 2020.



**5. Al día de hoy ¿Cuáles son las principales problemáticas que tiene la ciudad en materia de movilidad?**

En materia de movilidad, la ciudad afronta retos importantes que han sido identificados a partir de instrumentos de planeación como el Plan de Movilidad Sostenible y Segura y el Plan Distrital de Desarrollo, que en su diagnóstico permitieron identificar líneas claras de acción para las principales problemáticas que afronta Bogotá, entre las que se pueden resaltar:

- En los últimos 10 años, la ciudad y la región han crecido en 1,3 millones de habitantes, lo cual aunado a las dinámicas económicas existentes entre los municipios y el distrito capital, ha generado fuertes presiones al sistema de movilidad y a la malla vial.
- El crecimiento del uso del automóvil y motocicleta ha resultado en un aumento de la demanda en estos modos sobre una infraestructura limitada, la cual se ve superada ante este modo, duplicando la congestión vehicular en la ciudad a partir de un uso ineficiente del espacio público
- Actualmente las condiciones de accesibilidad y asequibilidad de los habitantes de la ciudad está distante del objetivo de movilidad incluyente.
- Hay discontinuidad en algunos trazados viales que inciden sobre la capacidad vial, calidad de flujo y deterioro en la funcionalidad de las vías, derivado de los cambios en los perfiles viales a lo largo de algunos corredores de la ciudad.
- Es necesario seguir con la reducción de siniestros viales en las vías, con intervenciones integrales y estudios que permitan identificar los límites de velocidad adecuados para mejorar la seguridad vial en Bogotá.
- En cuanto a demanda del sistema de transporte público, se evidencia la alta participación de los modos de transporte público en la distribución modal y se han venido consolidando nuevas alternativas de transporte como el Regiotram y el cable aéreo como opciones de atención a la creciente demanda de pasajeros en la Ciudad-Región
- En el marco del Sistema Inteligente de Transporte (SIT), es necesario asegurar la interoperabilidad del Sistema de Recaudo (SIR), y la promoción de integración tecnológica como medida de innovación en la movilidad urbana.

6. ¿Cuáles han sido los resultados para la ciudad de Bogotá frente a la puesta en marcha del pico y placa regional que se viene implementando en algunos fines de semana para la entrada a la ciudad?

Con respecto a la velocidad y los niveles de congestión en los accesos de ingreso a la ciudad en puentes festivos, se observa un comportamiento positivo asociado a la

5

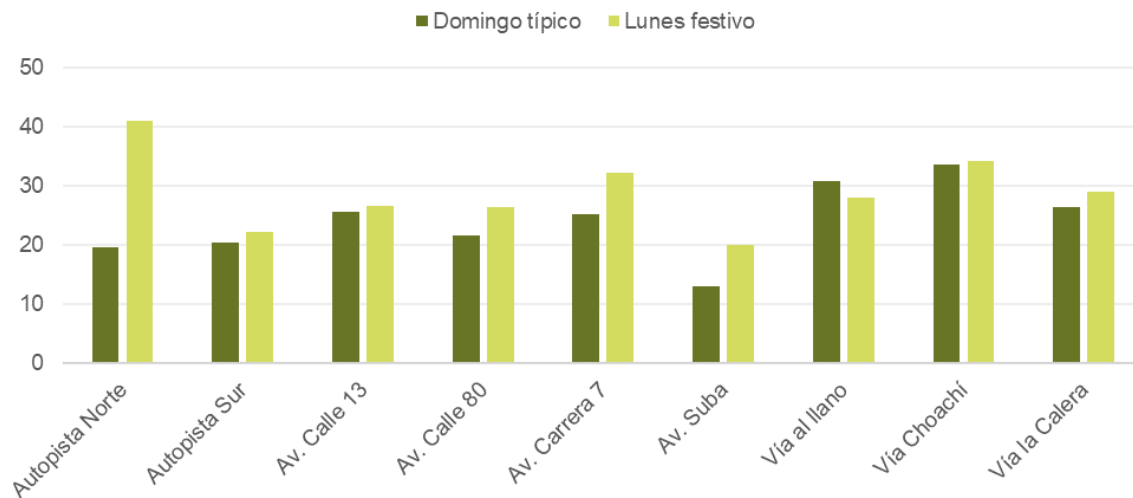
Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020



implementación de la medida de organización de flujos por franjas horarias “Pico y Placa Regional” en los 9 corredores sobre los cuales aplica.

A partir de la información de velocidades de los corredores de entradas de la ciudad, a los cuales la Secretaría Distrital de Movilidad les realiza seguimiento, se realiza un análisis que permite comparar el comportamiento de los días de retorno en puentes festivos en los que se ha implementado la medida del Pico y Placa Regional (PYPR) frente a los domingos típicos (los que no se encuentran en un puente festivo) en la misma franja horaria para identificar el impacto de la medida. En la figura 1 se puede visualizar el promedio de la velocidad de los corredores desde las 12:00 del mediodía hasta las 20:00, comparando dos domingos típicos (12 de mayo y 9 de junio) y dos lunes festivos (19 de agosto y 14 de octubre):

Figura 1. Velocidades (km/h) por corredor y tipo día



Fuente: Datos extraídos y procesados de la API de Waze, 2024, para el periodo comprendido entre las 12:00 del mediodía hasta las 20:00, comparando dos domingos típicos (12 de mayo y 9 de junio) y dos lunes festivos (19 de agosto y 14 de octubre)

Se resalta que la Autopista Norte es el corredor de acceso a la ciudad con mayor incremento en la velocidad, pasando de 19,6 km/h a 40,9 km/h duplicando su magnitud, seguido del corredor de la Av. Suba (Vía a Cota), en donde la velocidad pasó de 13,0 km/h, la cual es la más baja los días domingos típicos, a 20,0 km/h. Se concluye que mejora la velocidad de



ingreso y que tiene un mayor impacto en los corredores con velocidades más críticas y un menor impacto, aunque no deja de ser significativo, en los corredores en donde las velocidades son generalmente altas, tales como el corredor de la Vía al Llano o el de la Vía a Choachí, cuyas velocidades están muy cercanas a los 30 km/h con o sin la implementación de la medida.

Ahora bien, el comportamiento de las velocidades a lo largo de la jornada se puede ver en la siguiente tabla:

Tabla No 3. Velocidad promedio y variación (%) con y sin PYPR por hora

| Hora | Domingo típico (km/h) | Lunes festivo (km/h) | Variación |
|------|-----------------------|----------------------|-----------|
| 12 | 24,6 | 29,9 | 28,2% |
| 13 | 24,3 | 30,2 | 34,5% |
| 14 | 25,7 | 29,2 | 20,0% |
| 15 | 25,2 | 25,0 | 10,8% |
| 16 | 23,9 | 24,3 | 9,8% |
| 17 | 22,6 | 25,1 | 19,3% |
| 18 | 21,1 | 28,2 | 33,7% |
| 19 | 22,5 | 33,2 | 43,9% |

Fuente: Datos extraídos y procesados de la API de Waze, 2024, para el periodo comprendido entre las 12:00 del mediodía hasta las 20:00, comparando dos domingos típicos (12 de mayo y 9 de junio) y dos lunes festivos (19 de agosto y 14 de octubre)

De acuerdo con la tabla, al comparar velocidades de ingreso a la ciudad entre un domingo típico y un día con Pico y Placa Regional, se tienen menores variaciones entre las 15:00 y 16:00 horas, discurrida la mitad del horario de aplicación de la medida, pero siendo aún considerables, alrededor del 10%. Mientras que los valores máximos de variación se





observan al finalizar la jornada, entre las 19:00 y las 20:00 horas, siendo estos valores cercanos al 45% de mejora en la velocidad al pasar de 22,5 km/h a 33,2 km/h.

7. ¿Se tiene proyectado un cambio en el modelo de pico y placa?

La medida de restricción a la circulación de vehículos particulares conocida como 'Pico y Placa' actualmente está reglamentada mediante el Decreto Distrital 003 de 2023 "Por medio del cual se dictan disposiciones para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos automotores de servicio particular dentro del perímetro urbano de Bogotá y se dictan otras disposiciones".

En el artículo 2 del Decreto mencionado se establece lo siguiente:

"Artículo 2. Restricción en el perímetro urbano (días hábiles). Restringir la circulación de vehículos automotores de servicio particular en el perímetro urbano de la ciudad de Bogotá D.C. desde las 6:00 y hasta las 21:00 horas durante los días hábiles de la semana según el último dígito de la placa. Para ello cada vehículo se asignará a un grupo de cinco (5) dígitos para que según el último dígito de la placa su restricción sea en días pares y otro grupo con igual número de dígitos para que su restricción sea en días impares.

Parágrafo. La Administración Distrital periódicamente y de acuerdo a los estudios que elabore la Secretaría Distrital de Movilidad podrá establecer la rotación aplicable para la restricción de circulación. En este caso, el acto administrativo, deberá ser publicado con mínimo 10 días calendario de antelación a la entrada en vigencia del cambio, para su correcta divulgación y apropiación por parte de la ciudadanía. (...)"

En relación con lo anterior, se debe mencionar que la Secretaría Distrital de Movilidad realiza un seguimiento permanente a las condiciones de movilidad en la ciudad y las políticas adoptadas para mejorarlas, dentro de las que se encuentra la restricción a la circulación conocida como 'Pico y Placa'. Frente a esto, se han encontrado resultados favorables a raíz del ajuste de dígitos en la medida de restricción, por lo que a la fecha no se ha proyectado un cambio. No obstante, como lo establece la norma que regula la materia referenciada anteriormente, podrán aplicarse nuevas rotaciones de dígitos más adelante, de acuerdo con estudios que demuestran la necesidad de aplicar una nueva rotación.

8. ¿Se tiene planteada la posibilidad de implementar pico y placa para motocicletas en Bogotá?



Frente a la posibilidad de incluir dentro del esquema de restricción de pico y placa a las motocicletas, se indica que las decisiones en materia de racionalización del uso del vehículo particular buscan generar conciencia y promover el transporte sostenible de quienes hacen uso de estos modos, prevaleciendo el bien general sobre el particular, considerando que los datos de la Encuesta de Movilidad Bogotá-Región 2023 indican que, del total de viajes realizados en Bogotá y en los 20 municipios de estudio, el 33,69% se realiza en transporte público y sólo el 13,50% en automóviles.

En el caso de las motocicletas, su participación en los viajes de la ciudadanía es del 7,42%, lo que corresponde a cerca de la mitad de los viajes que se realizan en auto. Se acompaña este valor con el análisis de ocupación de la malla vial por tipología vehicular, con un factor de equivalencia vehicular de las motocicletas que, de acuerdo con estudios y manuales vigentes de tránsito, como el Highway Capacity Manual del año 2000, corresponde a 0,3, permitiendo concluir que, al momento de utilizar el espacio de la vía, la motocicleta tiene la alternativa de compartir el espacio y no sólo de competir por él, como es el caso de los vehículos de más de 2 ruedas, lo que representa un menor impacto en la congestión vial.

En términos sociales, con base en el estudio global denominado “Vehículos de dos y tres ruedas. Una guía de políticas para soluciones de movilidad sostenible para motocicletas” (Two- and Three-Wheelers – A Policy Guide to Sustainable Mobility Solutions for Motorcycles) (2018), y de acuerdo con los resultados de las medidas de restricción implementadas a las motocicletas en Asia, se recomienda realizar un análisis integral del impacto socioeconómico de las mismas, por el efecto rebote que podría generarse.

Siguiendo con esta recomendación, por el momento no se ha decidido implementar restricciones de circulación similares a pico y placa para este tipo de vehículos hasta contar con resultados que permitan estimar el impacto. Sin embargo, se debe precisar que se mantiene un constante monitoreo del crecimiento de este parque automotor en la ciudad y de sus efectos en la movilidad para la toma de decisiones de gestión de tráfico que las involucren.

9. ¿Mediante qué herramienta se miden los impactos en la movilidad producto del pico y placa y en dónde pueden ser consultados?

La Secretaría Distrital de Movilidad hace seguimiento continuo al comportamiento de la movilidad en la ciudad a través de los siguientes instrumentos:

- Se realiza el seguimiento a los volúmenes vehiculares a través del Contrato de Monitoreo de la Entidad. Se toma información de volúmenes vehiculares con la

9

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





siguiente tipología: liviano, buses, intermunicipales, camiones, motocicletas y bicicletas.

- El seguimiento de las velocidades se realiza bajo el convenio Connected Citizens Program (Programa Ciudadanos Conectados) suscrito entre la Secretaría Distrital de Movilidad y Waze. A través de la plataforma de Waze se recibe la información sobre las condiciones de tráfico de la ciudad, lo cual permite, mediante el respectivo procesamiento, contar con datos de velocidades, tiempos de viaje, alertas de incidentes e indicadores de los niveles de congestión entre otros.
- Se realiza el seguimiento a los indicadores de siniestralidad vial a través de los reportes de siniestros viales ocurridos durante la operación de la prueba piloto en el Pico y Placa Regional usando el SIGAT de la Secretaría Distrital de Movilidad, el cual refleja los eventos consignados en las bases de datos de Informes Policiales de Accidentes de Tránsito (IPAT).
- Se hace seguimiento al número de permisos del PEAAVR en la plataforma dispuesta por la Secretaría Distrital de Movilidad para hacer seguimiento a estos.
- De manera adicional, en función de las solicitudes recibidas y de las necesidades de análisis, se realizan evaluaciones y estimaciones de impacto de las medidas de restricción empleando el modelo de transporte de la Ciudad.

Los resultados de los análisis publicados por la SDM se pueden consultar en la biblioteca del SIMUR de la Entidad, disponible para la consulta pública en: https://simur.gov.co/biblioteca-digital?title=carga&field_dependencia_value=All&field_anio_biblioteca_value=&field_mes_value=All&page=6.

Adicionalmente, el Observatorio de Movilidad de Bogotá es una herramienta para la gestión del conocimiento que recopila, organiza, interpreta y divulga información actualizada, pertinente y útil para la toma de decisiones en materia de política pública y para la construcción de conocimiento en el sector de movilidad. Esto en línea con los objetivos y estrategias definidos en el Plan de Movilidad Sostenible y Segura. Puede ser consultado por el público general en: <https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/>.

10. En el marco del Acuerdo 927 de 2024 ¿Cuál es el avance en el desarrollo del artículo 180 “Estudios para la implementación de la medida restrictiva de la movilidad conocida como ‘pico y placa’”

En cumplimiento del artículo 180 del Acuerdo Distrital 927 de 2024 “*Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 “Bogotá Camina Segura”*”, se publicaron los siguientes documentos para



dar respaldo a las medidas implementadas por la Secretaría Distrital de Movilidad en relación con la restricción a la circulación de vehículos de servicio particular conocida como Pico y Placa:

- Para el Decreto Distrital 283 de 2024, se publicó el Documento Técnico de Soporte STPRI-DTS-002-2024⁴, e Informe Técnico a la Ciudadanía⁵.
- Para el Decreto Distrital 463 de 2024, se publicó STPR-DTS-003-2024 la Exposición de Motivos⁶, e Informe Técnico a la Ciudadanía⁷.

No siendo otro el objeto de su solicitud, la Secretaría Distrital de Movilidad queda presta a atender cualquier inquietud adicional que surja de su parte.

Cordialmente,



Claudia Andrea Diaz Acosta
Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 30-01-2025 03:49 PM

Aprobó: Clemencia Rojas Arias-Subsecretaría de Gestión Corporativa
Aprobó: Edgar Eduardo Romero Bohorquez-Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
Aprobó: Jose David Robayo Fonseca-Subdirección Financiera
Aprobó: Liliana Paola OÑate Acosta-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Luz Mary Peralta Rodríguez-Dirección Administrativa y Financiera
Aprobó: Rafael Unda Venegas-Dirección de Inteligencia para la Movilidad
Aprobó: Sandra Esperanza Rodríguez Castañeda-Subdirección de Transporte Privado
Aprobó: Valentina Acuña García-Dirección de Planeación de la Movilidad
Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho
Gina Salazar- Asesora del Despacho 29-01-2025
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 27-01-2025
Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 24-01-2025
Monica Liliana Del Villar - Subdirección Financiera 29-01-2025
Elaboró Cristina Alexandra Torres Puerto - Subdirección de Transporte Privado 24-01-2025

⁴ Disponible en: <https://www.simur.gov.co/sites/simur.gov.co/files/2024-12-24/biblioteca/20241224-919-stpri-dts-002-2024.pdf>

⁵ Disponible en: <https://www.simur.gov.co/sites/simur.gov.co/files/2024-12-24/biblioteca/20241224-919-240801informe-tecnico-la-ciudadania-piloto-pypr.pdf>

⁶ Disponible en: <https://www.simur.gov.co/sites/simur.gov.co/files/2024-12-26/biblioteca/20241226-1228-stpri-dts-003-2024.pdf>

⁷ Disponible en: <https://www.simur.gov.co/sites/www.simur.gov.co/files/2025-01-16/biblioteca/20250116-1708-informe-tecnico-la-ciudadaniafindeanodocx-1.pdf>



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510000384621

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

Jorge Luis Pérez Reyes - Subdirección de Transporte Privado 24-01-2025
Edna Rocio Paramo Roja-Subdirección Financiera 29-01-2025
Angela Camargo - DPM 24-01-2025
Bibiana Rivera - DIM 29-01-2025
Willis Enrique Simancas Gómez - DIM 27-01-2025
Jimmy Leonardo Sanchez - Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones 27-01-2025
Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho

12

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

PA01-PR15-MD01 V4.0
Secretaría Distrital de Movilidad
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

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