CONPES DISTRITAL 30

Política Pública Distrital

de MOVILIDAD MOTORIZADA DE CERO y BAJAS EMISIONES

Fotografía por: Andrés Sanchez / Secretaría Distrital de Planeación

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE PLANEACIÓN

BOGOTÁ

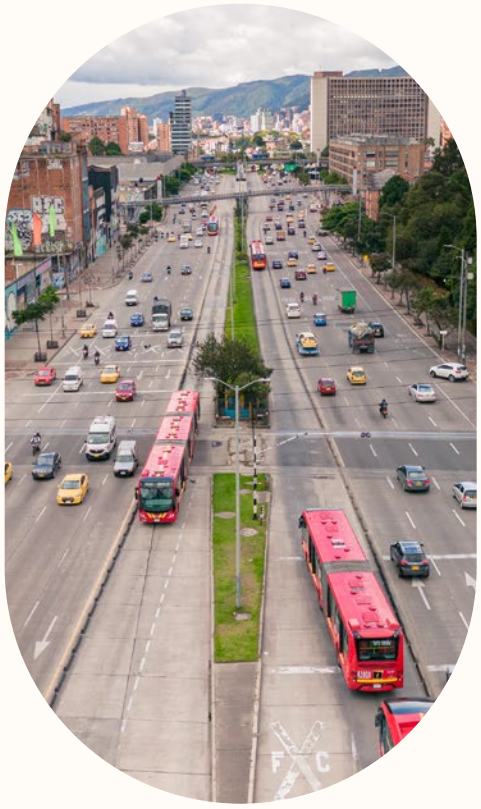
CONPES DISTRITAL 30

Política Pública Distrital de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones

OBJETIVO

Consolidar la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones en los modos carreteros, como una alternativa sostenible, accesible, competitiva y atractiva en Bogotá y la región metropolitana.

Vigencia **2023-2040**



Fotografía por: Andrés Sanchez / Secretaría Distrital de Planeación

LOGROS PRIMER SEMESTRE 2024

Pago por circulación de vehículos particulares
La estrategia Pico y Placa Solidario, mediante el pago de una tarifa, permitió la circulación de 27.190 vehículos particulares durante este periodo.

Movilidad sostenible
La flota del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) movilizó 4.886 buses tipo 0 emisiones, que corresponden al 14 % de la flota.

Cualificación de oficios para mujeres
Se vincularon 240 mujeres (121 colombianas y 119 migrantes), a los Centros de Enseñanza Automotriz para su formación y cualificación en oficios no convencionales relacionados con movilidad 0 y bajas emisiones.

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE PLANEACIÓN
BOGOTÁ

Secretaría Distrital de Planeación
Subsecretaría de Políticas Públicas y Planeación Social y Económica
Dirección de Formulación y Seguimiento de Políticas Públicas
Informe de Seguimiento Plan de Acción Política Pública de Política Pública de Movilidad motorizada de cero y bajas emisiones (2023-2040)
documento CONPES D.C No.30
Corte: junio 30 de 2024
Octubre 2024

1. INTRODUCCIÓN

El informe de seguimiento[1] evalúa los avances en la implementación de la Política Pública Distrital de Movilidad Motorizada de cero y bajas emisiones para el año 2024, hasta el 30 de junio. El análisis, realizado por la Secretaría Distrital de Planeación, examina las gestiones de los sectores responsables desde la adopción de las políticas. El objetivo es generar información útil para el control ciudadano y evaluar posibles ajustes necesarios para alcanzar los objetivos propuestos. El seguimiento se realiza siguiendo la metodología establecida por la Secretaría Técnica del CONPES D.C. y se basa en un instrumento de reporte que mide el cumplimiento de los productos y resultados según los indicadores[2] y metas[3] establecidos.

2. GENERALIDADES DE LA POLÍTICA PÚBLICA

La Política Pública Distrital de Movilidad Motorizada de Cero y bajas emisiones, aprobada en el marco del Consejo de Política Económica y Social del Distrito Capital (Documento CONPES D.C. No. 30) el 11 de julio de 2023, busca consolidar la movilidad motorizada de cero y bajas emisiones en los modos carreteros, como una alternativa sostenible, accesible, competitiva y atractiva en Bogotá y la Región Metropolitana.

La política responde a las problemáticas condiciones que refuerzan el uso ineficiente de medios de transporte contaminantes en Bogotá y la región. En este sentido, la política se

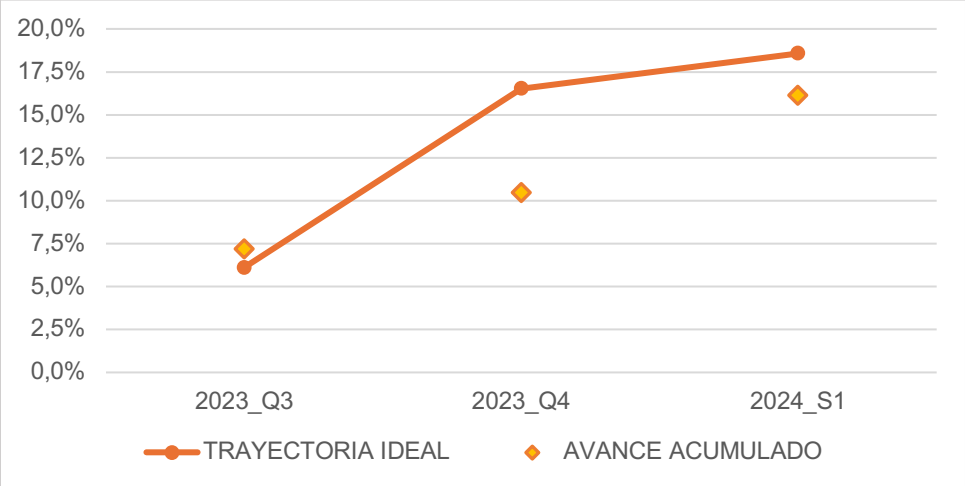
[1] Seguimiento: es el momento del ciclo de la política que gestiona y analiza la información que se produce y permite tomar decisiones en curso para efectuar ajustes que encaminen en el cumplimiento de los objetivos propuestos.
[2] Indicador: son expresiones de las variables cuantitativas y cualitativas, mediante las cuales pueden medirse los logros alcanzados, observar los cambios vinculados con una intervención o analizar los resultados de una institución.
[3] Meta: es la expresión concreta y cuantificable de lo que se quiere alcanzar en un periodo definido, trátese de efectos o productos.

configura como la línea de planeación orientadora y de largo plazo (2023 - 2040), para impulsar la transición de los modos de transporte carreteros hacia tecnologías de cero y bajas emisiones, priorizando el fortalecimiento de los procesos de innovación, desarrollo e investigación en la cadena de valor tecnológica, el fomento de entornos de diálogo en torno a esta forma de movilidad y la consolidación de una red de infraestructura de recarga eficiente y oportuna en colaboración con el sector privado.

3. AVANCES DE LA POLÍTICA.

Para los cálculos de avance de la política se utilizan los reportes cuantitativos acumulados de los productos contrastados frente la meta correspondiente y la importancia relativa[4] asignada a cada producto en el plan de acción. La trayectoria ideal de la política corresponde al avance esperado a junio de 2024 de acuerdo con la meta programada. Estas dos variables[5] se comparan para determinar a partir de la brecha[6] si la política tiene un retraso o una sobre ejecución.

Gráfico 1. Avance acumulado y trayectoria ideal de la Política Pública



Fuente: Elaboración Propia SDP – Seguimiento 2024-1 Política Pública

[4] Importancia relativa: Suma de la importancia relativa de cada uno de los productos vinculados al objetivo
[5] Variable: es algo que puede tomar distintos valores en el tiempo, es un elemento del sistema bajo análisis, que es inestable, inconstante y mudable.
[6] La brecha se calcula restando la trayectoria ideal con el avance.

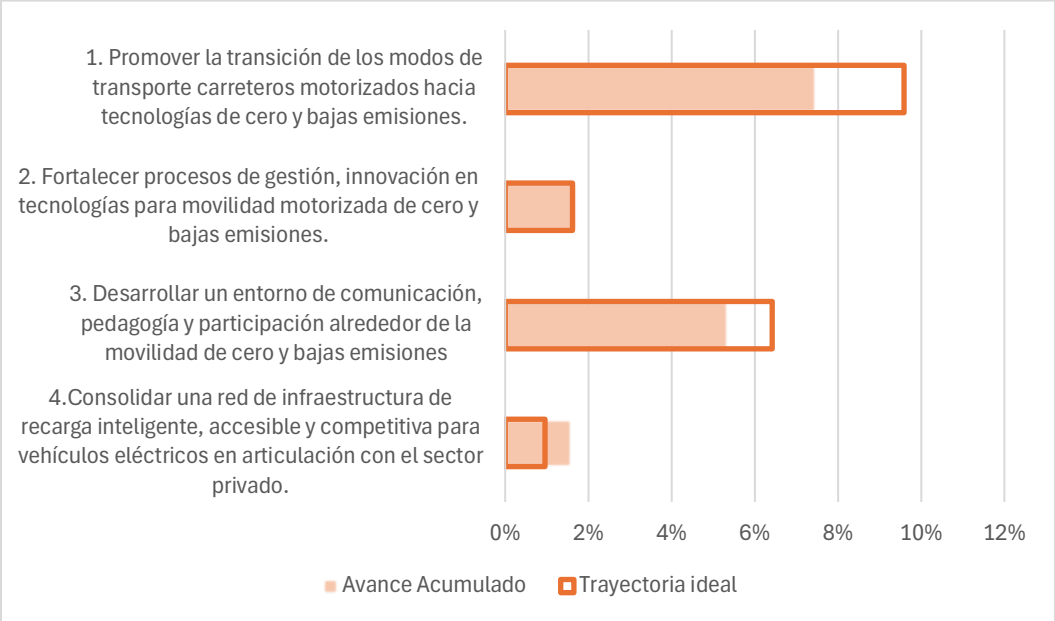
Para el corte a junio 30 de 2024, el avance acumulado de la política alcanzó un 16,1%. Entendiendo que la trayectoria ideal de implementación debería ser de 18,6% de avance, actualmente tiene una brecha negativa de 2,5 puntos porcentuales (pp.) (gráfico 1).

4. AVANCES POR OBJETIVOS.

La política pública y su plan de acción están compuestos por 4 objetivos específicos y 42 productos.

En la gráfica 2 se presenta la trayectoria ideal de los objetivos que conforman la política y se acompañan del avance acumulado[7] de los productos que conforman cada objetivo. Al comparar la trayectoria ideal contra el avance acumulado se puede encontrar una brecha negativa lo cual significa que hay productos del objetivo que no cumplieron la meta programada, una brecha positiva lo cual significa que hay productos del objetivo que tienen una sobre ejecución frente a la meta programada o no existir brecha lo cual se puede interpretar como que el objetivo cumplió con la meta programada. (gráfico 2).

Gráfico 2. Avance acumulado y trayectoria ideal por objetivos



Fuente: Elaboración Propia SDP – Seguimiento 2024-1 Política Pública

[7] Avance acumulado: Corresponde al cálculo del avance acumulado sobre la meta total del indicador.

Objetivo 1: Está conformado por 25 productos y la ponderación es de 62%, el cual presenta una brecha negativa de 2,15pp. (Puntos porcentuales) por el rezago de los productos *1.1.1 Pirámide de tecnologías de cero y bajas emisiones para Bogotá región* (ponderación relativa de 2,00%), *1.6.2 Fomento de la flota oficial especializada y de emergencia de cero y bajas emisiones* (ponderación relativa de 1,00%) y *1.6.3. Procesos de selección con criterios diferenciales para vehículos cero emisiones* (ponderación relativa de 3,00%).

Objetivo 2: Está conformado por 7 productos y la ponderación es de 15,00%, el cual presenta una brecha positiva de 0,11 pp. por la leve sobre ejecución del producto *2.1.2. Estrategia de promoción para la gestión adecuada de las baterías de vehículos eléctricos.* (ponderación relativa de 3,00%).

Objetivo 3: Está conformado por 6 productos y la ponderación es de 13%, el cual presenta una brecha negativa de 1,08 pp. por el rezago del producto *3.2.2 Estrategia Distrital de Conducción Sostenible y Buenas Prácticas de Mantenimiento (ECoS)* (ponderación relativa de 2,00%). También es importante mencionar la sobre ejecución de los productos *3.1.3 Procesos de formación en movilidad de cero y bajas emisiones* y *3.1.4. Formación y cualificación de mujeres en movilidad de cero y bajas emisiones,* con una ponderación relativa de 2,00% y 2,00% respectivamente.

Objetivo 4: Está conformado por 4 productos y la ponderación es de 10%, el cual presenta una brecha positiva de 0,65 pp. por el cumplimiento anticipado del producto *4.1.4. Reglamentación de interoperabilidad de la infraestructura de recarga* (ponderación relativa de 1,00%).

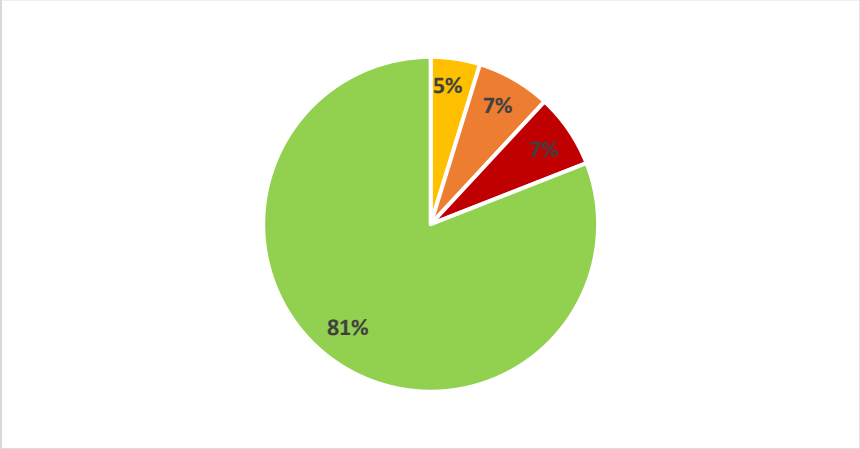
5. ESTADO DE AVANCE DE LOS PRODUCTOS

Con la intención de explicar en detalle cuáles son los productos de la política que pueden estar marcando la implementación hacia un mayor o menor nivel de avance, se construyeron una serie de mediciones tipo ‘semáforo’, de forma que se pueda identificar diferentes niveles de cumplimiento desde la adopción de la política.

Los productos con un avance superior a 125% frente a la meta (de la vigencia o de la trayectoria esperada) se consideran en avance con “sobre ejecución” y tienen asignado el

color Naranja, los productos con avance superior a 75% frente a la meta (de la vigencia o de la trayectoria esperada) se consideran en un avance “Alto” y tienen asignado el color verde. Aquellos que han alcanzado un avance en el rango de 51%-75% se consideran con un cumplimiento “Medio” y se presentan en color amarillo. Por su parte, el color rojo identifica los productos con un avance “Bajo”, con un avance menor o igual al 50%.

Gráfico 3. Estado de avance de productos hasta la Vigencia



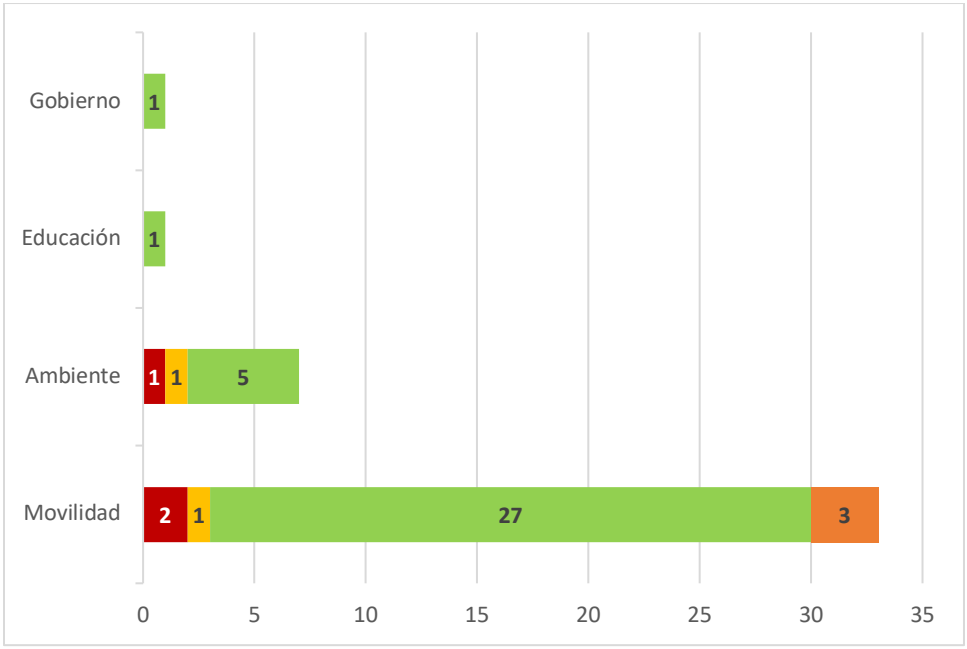
Fuente: Elaboración Propia SDP – Seguimiento 2024-1 Política Pública

La gráfica 3 muestra el porcentaje de productos que se encuentran en los respectivos rangos de avance mencionados. Para esta política, un 81% de los productos cuentan con un nivel de cumplimiento alto, el 5% se encuentra con un nivel de cumplimiento medio, un 7% de los productos cuentan con un nivel de cumplimiento bajo y un 7% de los productos cuentan con un nivel de cumplimiento en sobre ejecución.

6. PRODUCTOS POR SECTOR RESPONSABLE

La siguiente gráfica muestra la cantidad de productos por sector de la Administración Distrital responsable de la implementación de los productos.

Gráfico 4. Productos por sector responsable



Fuente: Elaboración Propia SDP – Seguimiento 2024-1 Política Pública

Avance +125% Productos con Sobre ejecución

Avance +75% Productos con cumplimiento alto

Avance +50%-75% Productos con cumplimiento medio

Avance menor o igual al 50% Productos con cumplimiento bajo

.

Con relación a la ejecución por sectores, se identifica que el sector Educación y Gobierno, que tienen un producto a su cargo cada uno, presentan un estado de cumplimiento alto y una ejecución ideal.

Por otro lado, el sector Movilidad, con más productos a su cargo (33 productos), cuenta 2 productos en cumplimiento bajo: *1.6.2 Fomento de la flota oficial especializada y de emergencia de cero y bajas emisiones*, y el producto *2.2.2 Comisión intersectorial de transición energética en el transporte* y uno en cumplimiento medio *1.6.3. Procesos de selección con criterios diferenciales para vehículos cero emisiones*. Por otra parte, el sector reporta 3 productos sobre ejecutados (*3.1.3 Procesos de formación en movilidad de cero y bajas emisiones 3.1.4. Formación y cualificación de mujeres en movilidad de cero y bajas emisiones* y *4.1.4. Reglamentación de interoperabilidad de la infraestructura de recarga)*. Los otros 27 productos se encuentran en niveles apropiados de ejecución (gráfico 4).

Por último, el sector Ambiente, con 7 productos a su cargo, cuenta con 1 productos con baja ejecución (*3.2.2 Estrategia Distrital de Conducción Sostenible y Buenas Prácticas de Mantenimiento (ECoS)*, un producto con ejecución media (*1.1.1 Pirámide de tecnologías de cero y bajas emisiones para Bogotá región) y* 4 productos se encuentran en niveles apropiados de ejecución. (gráfico 4).

7. APORTES DE LA POLÍTICA PÚBLICA A LA CIUDAD

- 27.190 vehículos particulares promedio a al día circulan en la ciudad mediante el pago de Pico Placa Solidario, lo cual representa el 5,88% del Promedio diario del total de vehículos particulares que circulan en Bogotá. Se tiene planeado que la proporción de vehículos que paga Pico y Placa Solidario aumente cada año.
- 1.486 buses de la flota del SITP son de 0 emisiones, lo que corresponde al 14% del total de la flota.
- 240 personas (121 mujeres colombianas y 119 personas migrantes) fueron vinculadas a los Centros de Enseñanza Automotriz para su formación y cualificación en oficios no convencionales relacionados con movilidad de cero y bajas emisiones.
- Se está adelantando el proyecto de cooperación AVANTIA que busca adelantar un proceso de capacitación en movilidad de Cero y Bajas Emisiones a ejecutar en el segundo semestre de 2024. Paralelamente se están realizando gestiones para que conjuntamente con el SENA se logre tener disponible un programa específico en movilidad de cero y bajas emisiones
- Se logró la adopción del Etiquetado Vehicular Ambiental - EVA (Resolución 1545 de 2023 de la SDA), como una herramienta para la categorización y gestión del control de las fuentes móviles motorizadas.
- Mediante trabajo conjunto de la SDM y de la SDA, se declaró la primera Zona Urbana por un Mejor Aire: la ZUMA Bosa-Apogeo (Decreto Distrital 492 de 2023), dando lugar al inicio de gestiones interinstitucionales en la zona.

8. IMPLEMENTACIÓN DE LOS ENFOQUES[8]

Enfoque Ambiental: La Política Distrital de Movilidad Motorizada de cero y Bajas Emisiones tiene un compromiso estructural con el cambio de hábitos de desplazamiento hacia tecnologías limpias y de bajo impacto ambiental. Se destaca la implementación del esquema de demanda “Pico y Placa Solidario”, en el cual, para poder circular, se realiza un pago a manera de internalización de impactos negativos generadas por el uso del vehículo particular; tales como la congestión y contaminación atmosférica. Por otro lado, también se destaca la renovación de la flota del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), que garantiza el ingreso únicamente de flota cero emisiones al sistema (Troncal, Zonal, Alimentación), vehículos cuya operación genera menos emisiones que los vehículos de combustión. También se destaca la puesta en marcha del Fondo de reposición de carga urbana para Bogotá, que contribuye al enfoque ambiental al promover la renovación de la flota de vehículos de carga. Esta actualización es clave para reducir las emisiones contaminantes, mejorar la eficiencia energética en el transporte de carga y disminuir la huella de carbono en la ciudad, lo que resulta en un impacto positivo en la calidad del aire y en la salud pública.

9. ACCIONES PARA MEJORAR

Para el primer semestre de 2024, la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones cuenta con tres productos con un nivel de cumplimiento bajo, por lo que requieren especial atención por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Ambiente, respectivamente.

En cuanto al producto 1.6.2 Fomento de la Flota Oficial Especializada y de Emergencia de Cero y Bajas Emisiones, no se cuenta con reporte de avance en la ejecución, a pesar de que existen metas anuales programadas de elaboración de un documento con lineamientos técnicos para la promoción del ascenso tecnológico de los vehículos propios y contratados del Distrito que prestan servicios especializados o de emergencia. De acuerdo con el reporte cualitativo presentado por la Secretaría de Movilidad, se han encontrado dificultades

[8] Enfoque: se entiende como la forma de dirigir la atención o el interés hacia un asunto para lograr una mayor comprensión de las realidades, situaciones y necesidades sociales, que permita dar respuestas pertinentes por parte del Estado.

para avanzar en este compromiso debido a la armonización presupuestal con el Plan de Desarrollo de la nueva administración distrital, lo cual aplazó la contratación de una consultoría para afinar el diseño de esta estrategia. El sector indica que se espera ejecutar este producto durante el segundo semestre de este año.

En lo que respecta al producto 2.2.2 Comisión Intersectorial de Transición Energética en el Transporte, el sector reporta un avance del 15% (el mismo que el semestre anterior) en la creación de dicha comisión, debido a que se está a la espera de la apreciación jurídica sobre la conveniencia de adoptar este instrumento en otra política pública distrital. Sin embargo, el producto se mide de forma anual y se tiene la expectativa de que pueda ejecutarse de manera satisfactoria durante el segundo semestre del año.

Respecto al producto 3.2.2 Estrategia Distrital de Conducción Sostenible y Buenas Prácticas de Mantenimiento (ECoS), el sector ambiente reporta el cumplimiento parcial del cronograma establecido para el año, logrando la elaboración del documento técnico de la Estrategia Distrital de Conducción Sostenible y Buenas Prácticas de Mantenimiento "ECoS", lo que corresponde a un avance del 40% de la programación para 2024. Se espera que en el segundo semestre del año se cumplan otras actividades complementarias, con un peso del 60%.

Por otro lado, la política pública cuenta con tres productos en estado de sobre ejecución. En el caso del producto 3.1.3 Procesos de Formación en Movilidad de Cero y Bajas Emisiones, que mide el número de personas formadas en Movilidad de Cero y Bajas Emisiones, el sector movilidad reportó 39 personas impactadas durante el último trimestre de 2023, superando la meta planteada para ese año y alcanzando un avance del 130%. Se recomienda al sector continuar monitoreando este producto y, de observarse una tendencia de sobre ejecución continua, tramitar un ajuste en las metas programadas.

En cuanto al producto 3.1.4 Formación y Cualificación de Mujeres en Movilidad de Cero y Bajas Emisiones, se reporta un avance del 66% en la implementación de la estrategia, habiéndose cumplido dos de las tres fases programadas para el año 2024. Aunque el producto se encuentra adelantado para lo esperado en el primer semestre, se prevé que al final del año se complete la tercera fase pendiente, logrando así cumplir con la meta planteada en su totalidad. Por último, el producto 4.1.4 Reglamentación de Interoperabilidad de la Infraestructura de Recarga se encuentra en categoría de sobre ejecución, sin

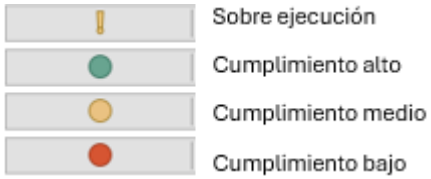
embargo, en 2024 se alcanzó la meta final con la expedición de la Resolución 40123 del 9 de abril de 2024, emitida por el Ministerio de Minas y Energía. Esta resolución establece las condiciones de interoperabilidad para las estaciones de carga de acceso público de vehículos eléctricos e híbridos enchufables. El producto tenía como meta programada para 2024 un avance del 70%, y una meta de 100% para 2025. Por lo tanto, más que una sobre ejecución, se logró un cumplimiento anticipado de la meta.

Anexo 1: Semáforo por indicadores de producto

Los porcentajes de avance que se muestran en el anexo corresponden a las siguientes mediciones:

- El porcentaje de avance en la vigencia (PAV) se refiere al progreso logrado durante el periodo actual o vigencia en comparación con la meta establecida para dicho periodo. Esta medida ofrece una visión del avance actual de un indicador en relación con los objetivos a corto plazo.
- El porcentaje de avance hasta la vigencia (PAHV) se refiere al progreso acumulado logrado durante todas las vigencias desde el inicio de su ejecución hasta la fecha de corte, en comparación con la meta programada acumulada hasta el mismo periodo de análisis. Esta medida ofrece una visión del avance real de un indicador en relación con su trayectoria ideal.
- El porcentaje de avance acumulado (PAA) se refiere al progreso acumulado logrado durante todas las vigencias en las que se ha realizado seguimiento al indicador desde el inicio de la ejecución, en comparación con la meta final programada. Esta medida ofrece una visión del avance en el largo plazo.

La tabla que se relaciona a continuación presenta los niveles de cumplimiento en la implementación de los productos de la política



Producto esperado	Nombre indicador de Producto	Tipo de anualización	Periodicidad de medición del indicador	Avance 2024	Meta 2024	Porcentaje de Avance durante la Vigencia	Porcentaje de Avance hasta la Vigencia	Porcentaje de Avance Acumulado
1.1.1 Pirámide de tecnologías de cero y bajas emisiones para Bogotá región	Porcentaje de avance en la reglamentación de las tecnologías de cero y bajas emisiones.	Creciente	Anual	0,3	1	52,17%	52,17%	30,00%
1.1.2 Fondo de reposición de carga urbana para Bogotá	Porcentaje de vehículos de carga renovados a través del fondo de transporte urbano.	Constante	Anual		1			
1.1.3. Etiquetado Vehícular Ambiental (EVA) para Bogotá Región	Etiquetado vehícular ambiental - EVA	Constante	Anual				100,00%	100,00%
1.1.4 Proyectos de ciclologística y otros vehículos cero emisiones	Número de proyectos para la promoción del transporte de carga de último kilómetro a través de la ciclologística y otros vehículos cero emisiones	Suma	Anual					
1.1.5. Restricciones de circulación al transporte de carga con criterios ambientales	Número de restricciones de circulación al transporte de carga con criterios ambientales	Suma	Anual					
1.2.1 Esquemas de gestión de demanda para vehículos particulares	Porcentaje de vehículos particulares que circulan por la ciudad de Bogotá con esquema de gestión de demanda implementado	Creciente	Anual	0,0588	0,06	106,91%	106,91%	5,88%
1.2.2. Zonas de restricción a la circulación de vehículos particulares	Número de zonas de restricción a la circulación de vehículos particulares adoptadas.	Suma	Anual					
1.2.3. Registro Distrital Automotor para vehículos particulares de cero emisiones	Porcentaje de avance en la reglamentación del registro de vehículos particulares de cero y emisiones en la ciudad	Creciente	Anual		0,4			

1.2.4. Plazas de parqueo preferenciales para vehículos cero emisiones	Proporción de estacionamientos preferenciales para vehículos de cero emisiones reglamentados a nivel distrital.	Creciente	Anual	0,02	0,02	100,00%	100,00%	4,00%
1.2.5 Inspección a las plazas de parqueo preferenciales para vehículos cero emisiones	Número de parqueaderos inspeccionados que cuentan con parqueaderos preferenciales para vehículos de cero emisiones.	Suma	Anual		98		111,58%	4,89%
1.3.1 Esquemas de gestión de demanda para motocicletas	Porcentaje de motocicletas particulares que circulan por la ciudad de Bogotá con esquema de gestión de demanda implementado	Creciente	Anual					
1.3.2. Zonas de restricción a la circulación de motocicletas	Número de zonas de restricción a la circulación de motocicletas	Creciente	Anual					
1.3.3. Registro Distrital Automotor para motocicletas particulares de cero emisiones	Porcentaje de avance en la reglamentación del registro de motocicletas de uso particular de cero y emisiones en la ciudad.	Creciente	Anual		0,3			
1.4.1. Reposicion y renovación por flota de cero emisiones	Nueva flota con tecnologías de cero emisiones vinculada a la operación del Sistema de Transporte Público Masivo de pasajeros	Creciente	Anual	0,14	0,12	121,74%	121,74%	14,00%
1.5.1 Desincentivos tributarios para los taxis más antiguos	Expedición de la reglamentación sobre los cambios en los impuestos distritales a los taxis más antiguos	Creciente	Anual		0,5			
1.5.2 Consolidación del fondo de renovación de taxis por tecnologías cero emisiones	Porcentaje de taxis renovados a través del fondo de taxis	Constante	Anual					
1.5.3 Restricciones de circulación con criterios ambientales para los taxis de Bogotá	Porcentaje de avance en la estructuración del acto administrativo para la gestión de la demanda del sector taxi en la ciudad	Creciente	Anual		0,25			

1.5.4 Liberación tarifaria para taxis en Bogotá	Porcentaje de avance en la estructuración del acto administrativo de tarifa diferencial para taxis cero emisiones en la ciudad	Creciente	Anual		0,5			
1.5.5 Zonas amarillas preferenciales para taxis cero emisiones de Bogotá	Número de zonas amarillas para taxis eléctricos	Creciente	Anual					
1.6.1 Actividades de promoción para la operación de vehículos de cero emisiones en las entidades del Distrito	Entidades socializadas en temas relacionados con compra y/o contratación sobre movilidad de cero y bajas emisiones realizadas	Creciente	Anual		15			
1.6.2 Fomento de la flota oficial especializada y de emergencia de cero y bajas emisiones	Documentos con lineamientos técnicos para la promoción del ascenso tecnológico de los vehículos propios y contratados del Distrito que prestan servicios especializados o de emergencia generados	Suma	Anual		1		0,00%	0,00%
1.6.3. Procesos de selección con criterios diferenciales para vehículos cero emisiones	Porcentaje de los procesos de contratación que incluyen criterios diferenciales para la compra o contratación vehículos eléctricos o de tecnologías de cero emisiones directas de material particulado.	Constante	Anual		1		50,00%	50,00%
1.7.1 Plataforma básica de registro para triciclos o tricimóviles de cero emisiones autorizados	Plataforma tecnológica básica de registro para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en triciclos y tricimoviles	Creciente	Anual	0,7	1	100,00%	100,00%	70,00%
1.8.1 Estrategia de conocimiento en la movilidad escolar eléctrica	Avance en el porcentaje de desarrollo de la estrategia de medición, estudio y sensibilización de la flota escolar.	Creciente	Anual	0,5625	0,75	90,00%	90,00%	56,25%
1.8.2 Incentivos para vehículos cero y bajas emisiones en el transporte escolar	Incentivos para vehículos de cero y bajas emisiones para la prestación del servicio de transporte escolar en instituciones educativas oficiales	Constante	Anual		1			
2.1.1. Guía para el manejo de las baterías de vehículos eléctricos	Guías actualizadas para el manejo de baterías de vehículos eléctricos	Suma	Anual				100,00%	20,00%

3.1.4.Formación y cualificación de mujeres en movilidad de cero y bajas emisiones	Estrategia en formación y cualificación de mujeres en sus diversidades en oficios no convencionales implementada.	Suma	Anual	0,66	1	132,00%	132,00%	22,00%
3.2.1 Procesos de aprendizaje de Conducción Sostenible	Personas capacitadas en conducción sostenible.	Creciente	Anual	503	1090	84,54%	84,54%	2,14%
3.2.2 Estrategia Distrital de Conducción Sostenible y Buenas Prácticas de Mantenimiento (ECoS)	Estrategia ECoS implementada.	Constante	Anual	0,4	1	40,00%	40,00%	40,00%
4.1.1 Consolidación de la red de estaciones de recarga de vehículos eléctricos en vía y fuera de vía	Contratos y/o convenios para el desarrollo de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en vía y fuera de vía.	Suma	Anual				100,00%	10,00%
4.1.2. Descuento en tributo distrital para desarrollo de infraestructura de recarga	Expedición de la reglamentación del descuento en tributo distrital para promover el desarrollo de infraestructura de recarga.	Creciente	Anual					
4.1.3. Proyecto de ley para la eliminación del IVA al servicio de recarga para vehículos eléctricos	Porcentaje de avance en la propuesta de reglamentación para eliminación del IVA al servicio de recarga de vehículos eléctricos.	Creciente	Anual		0,7			
4.1.4. Reglamentación de interoperabilidad de la infraestructura de recarga	Porcentaje de avance en la propuesta de reglamentación de interoperabilidad del servicio de recarga de vehículos eléctricos.	Creciente	Anual	1	0,7	285,71%	285,71%	100,00%