

CONPES DISTRITAL 30

AQUÍ  
SÍ PASA  
BOGOTÁ  
MI CIUDAD  
MI CASA

Política Pública Distrital

de **MOVILIDAD MOTORIZADA  
DE CERO y BAJAS EMISIONES**

Fotografía por: Andrés Sánchez / Secretaría Distrital de Planeación



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE  
PLANEACIÓN



# Política Pública Distrital de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones

## OBJETIVO

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

 Vigencia **2023-2040**

## LOGROS SEGUNDO SEMESTRE 2024



### Una apuesta por la calidad de aire

#### Mediante:



- Incentivos para vehículos de cero y bajas emisiones en transporte escolar.
- Contratación de 14 rutas escolares con vehículos de cero y bajas emisiones

### Más movilidad

#### Mediante:



- El programa Pico Placa Solidario, en el que 28.102 vehículos particulares participaron representando un 6,08 % del total de vehículos que circulan diariamente por la ciudad.
- Avance en el 80 % de la plataforma tecnológica básica para el registro y prestación de servicios de transporte público de pasajeros en triciclos y tricimóviles, mejorando la organización y regulación de este modo de transporte en Bogotá.

**AQUÍ  
SÍ PASA**   
**BOGOTÁ**  
**MI CIUDAD  
MI CASA**

Fotografía por: Andrés... he... Secretaría Distrital de Planeación



ALCALDÍA MAJOR  
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE  
PLANEACIÓN



## **Secretaría Distrital de Planeación**

Subsecretaría de Políticas Públicas y Planeación Social y Económica

Dirección de Formulación y Seguimiento de Políticas Públicas Pública de

Movilidad motorizada de cero y bajas emisiones (2023-2040)

Documento CONPES D.C. No. 30

Corte: diciembre 31 de 2024

Abril 2025

## 1. Introducción

El informe de seguimiento 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 31 de diciembre. 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 y metas establecidos.

## 2. Generalidades de la política pública

La Política Pública Distrital de Movilidad, 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 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<sup>1</sup> asignada a cada producto en el plan de acción. La trayectoria ideal de la política corresponde al avance esperado a diciembre de 2024 de acuerdo con la meta programada. Estas dos variables<sup>2</sup> se comparan para determinar a partir de la brecha<sup>3</sup> si la política tiene un retraso o una sobre ejecución.

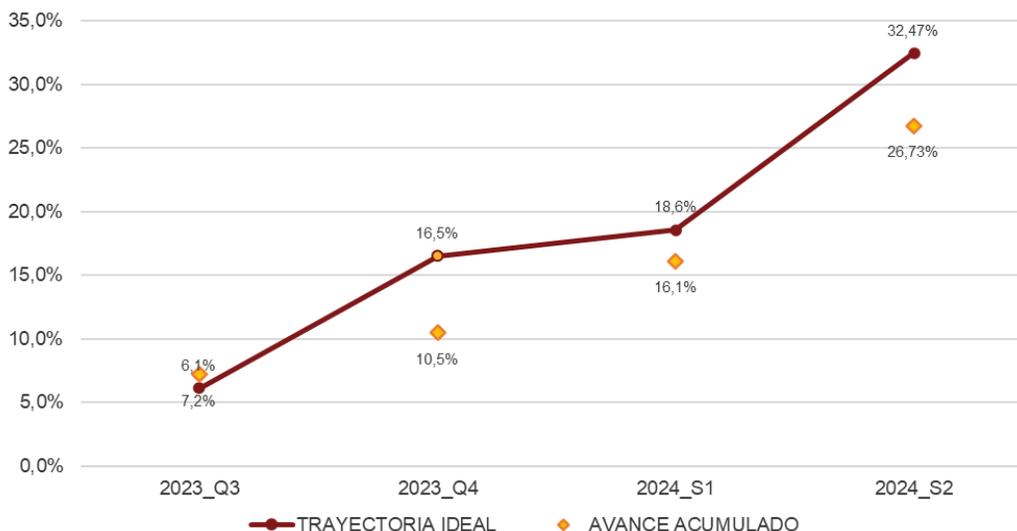
---

<sup>1</sup> Importancia relativa: Suma de la importancia relativa de cada uno de los productos vinculados al objetivo

<sup>2</sup> Variable: es algo que puede tomar distintos valores en el tiempo, es un elemento del sistema bajo análisis, que es inestable, inconstante y mudable.

<sup>3</sup> La brecha se calcula restando la trayectoria ideal con el avance.

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



Fuente: Elaboración Propia SDP – Seguimiento 2024-2 Política Pública

Para el corte a diciembre 31 de 2024, el avance acumulado de la política alcanzó un 26,73%. Entendiendo que la trayectoria ideal de implementación debería ser de 32,47% de avance, actualmente la política pública tiene una brecha negativa de 5,74 puntos porcentuales (gráfico 1).

#### 4. Avances por objetivos

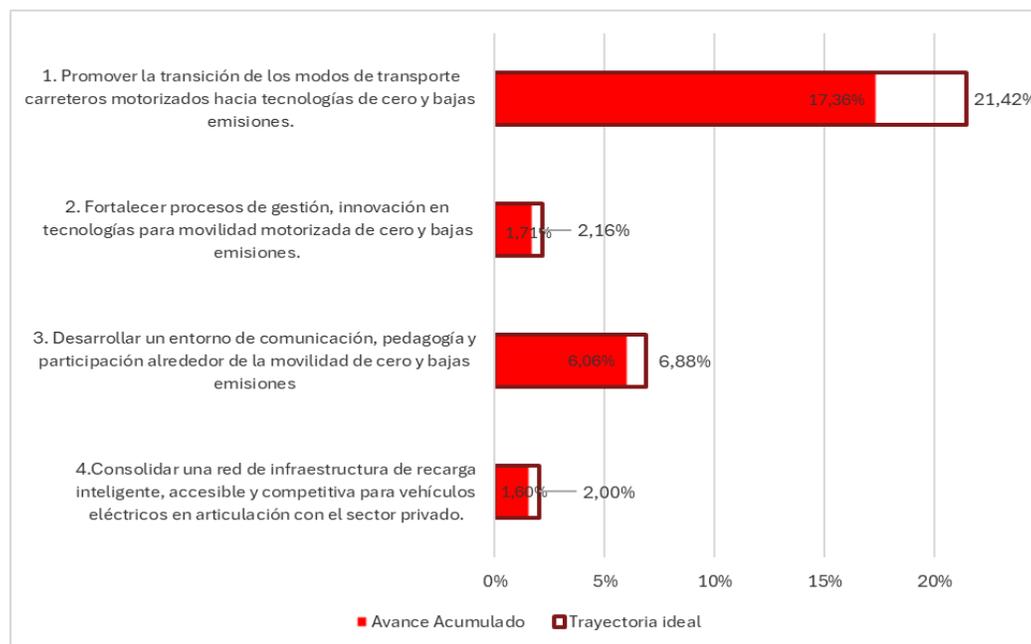
La política pública y su plan de acción están compuestos por 4 objetivos específicos y 42 productos.

En la gráfica 2 se presenta la trayectoria ideal de los objetivos que conforman la política y se acompañan del avance acumulado<sup>4</sup> 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).

---

<sup>4</sup> Avance acumulado: Corresponde al cálculo del avance acumulado sobre la meta total del indicador.

**Gráfico 2.** Avance acumulado y trayectoria ideal por objetivos



Fuente: Elaboración Propia SDP – Seguimiento 2024-2 Política Pública

**Objetivo 1:** Está conformado por 25 productos y la ponderación es de 62%, el cual presenta una brecha negativa de 4,06 pp. por el rezago de los productos: *1.1.1 Pirámide de tecnologías de cero y bajas emisiones para Bogotá región*, con una ponderación de 2,0%; *1.1.5. Restricciones de circulación al transporte de carga con criterios ambientales*, con una ponderación de 3,0%; *1.2.2. Zonas de restricción a la circulación de vehículos particulares*, con una ponderación de 3,0%; *1.6.1 Actividades de promoción para la operación de vehículos de cero emisiones en las entidades del Distrito*, con una ponderación de 2,0% y el producto *1.6.3. Procesos de selección con criterios diferenciales para vehículos cero emisiones*, con una ponderación de 2,0%.

**Objetivo 2:** Está conformado por 7 productos y la ponderación es de 15,00%, el cual presenta una brecha negativa de 0,46 pp. por el rezago de los productos: *2.2.1. Compromisos por la Movilidad Eléctrica*, con una ponderación de 3,0% y el producto *2.2.3 Acciones de cooperación técnica en el marco de Bogotá y la Región Metropolitana*, con una ponderación de 3,0%.

**Objetivo 3:** Está conformado por 6 productos y la ponderación es de 13%, el cual presenta una brecha negativa de 0,82 pp. por el rezago del producto: *3.2.2 Estrategia Distrital de Conducción Sostenible y Buenas Prácticas de Mantenimiento (ECoS)*, con ponderación de 2,0%.

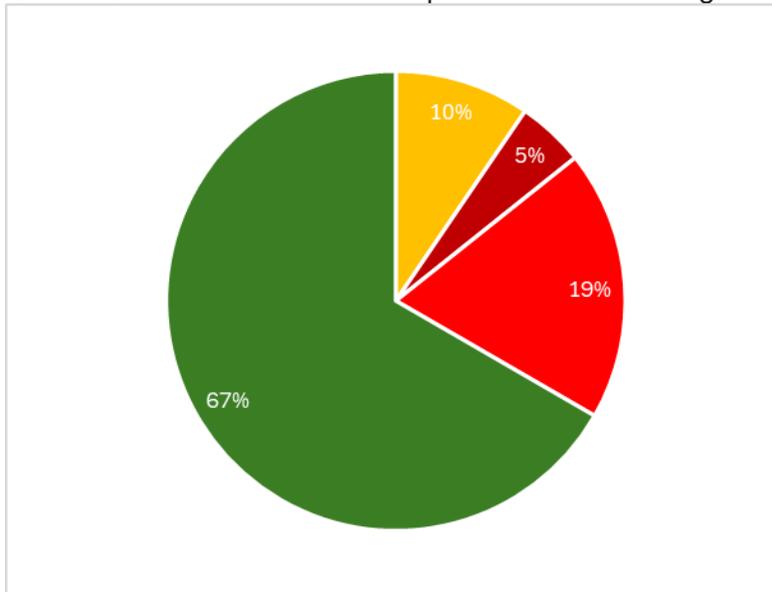
**Objetivo 4:** Está conformado por 4 productos y la ponderación es de 10,00%, el cual presenta una brecha positiva de 0,40 pp. por el rezago del producto *4.1.3. Proyecto de ley para la eliminación del IVA al servicio de recarga para vehículos eléctricos*, con una ponderación de 1%.

## 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 2024-2 Política Pública



Avance +125%  
Productos con  
Sobre ejecución



Avance +75%  
Productos con  
cumplimiento alto



Avance +50%-75%  
Productos con  
cumplimiento medio



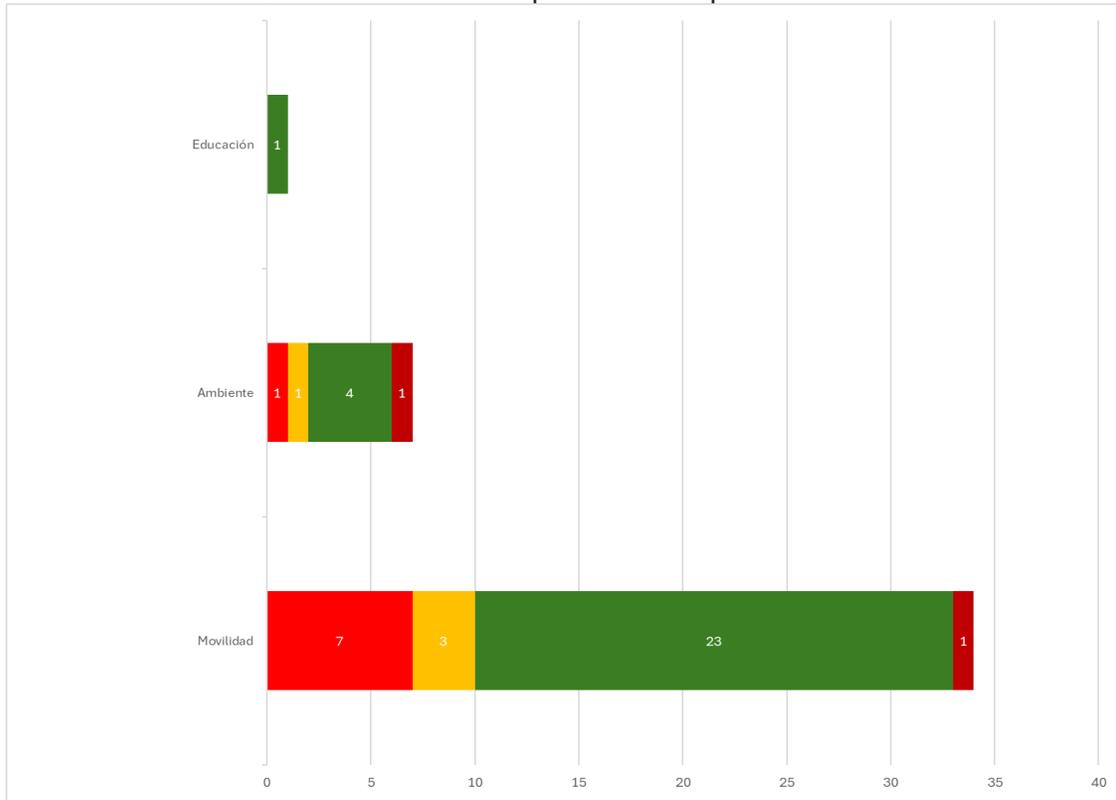
Avance menor o  
igual al 50%  
Productos con  
cumplimiento bajo

La gráfica 3 muestra el porcentaje de productos que se encuentran en los respectivos rangos de avance mencionados. Para esta política, un 67% de los productos cuentan con un nivel de cumplimiento alto, un 10% de los productos tiene un nivel de cumplimiento medio, el 19% se encuentra con un nivel de cumplimiento de bajo y el 5% de los productos restantes se encuentra sobre ejecutado.

## 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 2024-2 Política Pública



Con relación a la ejecución por sectores, el único producto del sector educación se encuentra en un nivel de ejecución alta. Por su parte el sector ambiente cuenta con cuatro productos con un nivel de ejecución alta, un producto con un nivel de ejecución media, un nivel de ejecución media y uno con un nivel de sobre ejecución alta (gráfico 4).

Por último, el sector movilidad cuenta con la mayoría de los productos dentro de la política (34). De ellos, 23 tienen un nivel de ejecución alto, tres tienen un nivel de ejecución medio, siete se encuentran en un nivel de cumplimiento bajo y uno se encuentra en sobre ejecución (gráfico 4).

## 7. Aportes de la política pública a la ciudad

Durante el segundo semestre de 2024, avanzó la estrategia de Pico y Placa Solidario como parte del esquema de gestión de demanda para vehículos particulares. Actualmente, 28.102 vehículos particulares participan en este programa, lo que representa el 6,08% del total de vehículos que circulan diariamente en la ciudad. El programa establece tarifas diferenciadas según factores ambientales, permitiendo que los vehículos se exoneren temporalmente de la restricción, mientras aportan recursos para financiar proyectos estratégicos de ciudad. En la actualidad, dichos recursos se destinan al Fondo de Estabilización Tarifaria (FET), que tiene como objetivo mantener el precio del transporte público en niveles accesibles para la población.

Por otro lado, la Secretaría de Educación del Distrito (SED) llevó a cabo un único proceso de contratación mediante la modalidad de Selección Abreviada por Subasta Inversa Electrónica No. SED-SA-SI-DBE-061-2024, cuyo objeto es: "Prestar el servicio de transporte especial escolar con los vehículos que requiera la Secretaría de Educación del Distrito Capital". Este servicio está dirigido a las instituciones educativas oficiales del Distrito y cubrirá las 20 localidades de Bogotá.

Dentro del proceso se incluyeron incentivos que promueven el uso de vehículos con motor eléctrico o híbrido. Actualmente, el servicio de rutas escolares contratadas cuenta con: dos (2) camionetas híbridas, una (1) camioneta eléctrica, una (1) van híbrida y una (1) van eléctrica, para un total de cinco (5) vehículos de bajas o cero emisiones. Asimismo, se proyecta que en el proceso de contratación para 2025 se incluya un segmento operado exclusivamente por ocho (8) buses eléctricos y una (1) buseta eléctrica, sumando nueve (9) vehículos adicionales, contribuyendo así a la mejora de la calidad del aire.

Adicionalmente, se llevaron a cabo dos eventos de intercambio de conocimiento en torno a la movilidad de cero y bajas emisiones, con participación del Distrito:

Desde la Red de Movilidad de Cero y Bajas Emisiones (RCBE) se organizó el evento de conmemoración del primer aniversario de la Política de Movilidad de Cero y Bajas Emisiones (PCBE). En este espacio se presentaron a la ciudadanía los avances y principales logros obtenidos en su primer año de implementación. Además, se visibilizó la red distrital de cargadores eléctricos y diversas iniciativas del sector privado que respaldan este tipo de movilidad.

A través de la cooperación con AVANTIA, el Distrito participó en la estructuración y desarrollo del evento "Metropolis Solutions Lab 03: Movilidad urbana sostenible - tecnologías limpias SL3-AVANTIA 2024. Modelos de transición hacia un transporte metropolitano sostenible e inclusivo". Este evento se compuso de tres sesiones (todas con participación del Distrito): dos sesiones virtuales y una sesión presencial en Bogotá. Se logró un valioso intercambio de experiencias internacionales en torno a modelos de movilidad más efectivos y menos contaminantes.

## 8. Implementación de los enfoques<sup>5</sup>

La Política Distrital de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones mantiene un compromiso estructural con el cambio de hábitos de desplazamiento hacia tecnologías limpias y de bajo impacto ambiental.

Entre sus principales avances, se destaca la implementación del esquema de gestión de demanda Pico y Placa Solidario, mediante el cual, para poder circular, los propietarios de vehículos particulares realizan un pago que busca internalizar los impactos negativos generados por su uso, tales como la congestión y la contaminación atmosférica.

Asimismo, es relevante la renovación de la flota del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), que actualmente permite el ingreso únicamente de vehículos cero emisiones en sus componentes Troncal, Zonal y de Alimentación. Estos vehículos generan significativamente menos emisiones que los tradicionales de combustión, lo que aporta de manera directa a la reducción de la huella ambiental del sistema de transporte público.

Otro hito importante es la puesta en marcha del Fondo de Reposición de Carga Urbana para Bogotá, que promueve la renovación del parque automotor de carga con enfoque ambiental. Esta estrategia es fundamental para reducir las emisiones contaminantes, mejorar la eficiencia energética en el transporte de mercancías y disminuir la huella de carbono, lo que conlleva impactos positivos en la calidad del aire y la salud pública.

En el marco de esta iniciativa, se desarrollaron los documentos técnicos y jurídicos necesarios para la suscripción de un contrato de fiducia mercantil, con el fin de constituir un fondo distrital que promueva el ascenso tecnológico de volquetas y vehículos de carga con un peso bruto vehicular igual o inferior a 10,5 toneladas, conforme a lo establecido en el artículo 32 de la Ley 2169 de 2021. Este fondo se consolidará mediante la creación de un patrimonio autónomo, lo que permitirá canalizar recursos hacia la modernización del transporte de carga en la ciudad.

## 9. Acciones para mejorar

Para el segundo semestre de 2024, la Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones cuenta con ocho productos en estado de cumplimiento activo.

En primer lugar, el producto 1.1.1 Pirámide de tecnologías de cero y bajas emisiones para Bogotá Región reporta un avance del 30% en la reglamentación de estas tecnologías, frente a una meta programada del 100% para el año 2024. Según el sector responsable, esta reglamentación está a cargo del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente. Se recomienda al sector mantenerse atento a las disposiciones de las entidades nacionales

---

<sup>5</sup> 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 poder reportar avances en este producto, o en su defecto, considerar un ajuste a la meta establecida.

Respecto al producto 1.6.1 Actividades de promoción para la operación de vehículos de cero emisiones en las entidades del Distrito, se identificó un posible error en el reporte. Aunque se informa que se ha socializado con 20 entidades, este valor corresponde también a la línea base, lo cual, de acuerdo con las fórmulas del formato de seguimiento, arroja un avance del 0%. Se sugiere revisar esta inconsistencia.

El producto 1.6.3 Procesos de selección con criterios diferenciales para vehículos de cero emisiones reporta que el 31% de los procesos han incorporado dichos criterios. Este producto se mide de manera acumulativa, con una meta anual del 100%, por lo que el avance registrado es del 31%. Se exhorta al sector responsable a articular esfuerzos con las direcciones jurídicas de las entidades distritales para fortalecer la implementación de estos criterios.

En cuanto al producto 2.2.1 Compromisos por la Movilidad Eléctrica, que evalúa el porcentaje de cumplimiento de los compromisos asumidos en esta materia, se reporta un avance del 20,31%, frente a una meta del 40% para el 2024. Este resultado se encuentra por debajo de la línea base, lo que implica un avance negativo del 96%. Se recomienda revisar los valores reportados. Además, el sector señala que con la entrada en operación de la nueva Red de Movilidad de Cero y Bajas Emisiones (RCBE) en el segundo semestre de 2024, se establecieron nuevos compromisos y se reinició la medición de avance, estimando al cierre del año un avance del 20,31%. Esta situación ya se encuentra en trámite ante la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) para ajustar el producto y actualizar su programación, con el fin de alcanzar la meta lo antes posible.

Los productos 2.2.3 Acciones de cooperación técnica en el marco de Bogotá y la Región Metropolitana y 4.1.3 Proyecto de ley para la eliminación del IVA al servicio de recarga para vehículos eléctricos no reportan avances en este periodo. En el primer caso, el sector explica que, pese a los múltiples esfuerzos de la Secretaría de Movilidad por acercarse a la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca (RMBC), especialmente a través de la Agencia Regional de Movilidad, para socializar el enfoque regional de la Política y proponer su inclusión en los documentos base para la declaratoria de Hechos Metropolitanos, aún no se han logrado concretar acciones conjuntas. En cuanto al producto 4.1.3, se informa que se presentará una propuesta de ajuste para modificar las metas programadas.

Finalmente, los productos 1.1.5 Restricciones de circulación al transporte de carga con criterios ambientales y 1.2.2 Zonas de restricción a la circulación de vehículos particulares requieren un ajuste en el plan de acción. Aunque el documento oficial establece que su fecha de inicio fue en 2023, el sector ha manifestado que esta información no es correcta. No obstante, mientras no se presente el ajuste correspondiente, los avances seguirán contabilizándose en 0%, de acuerdo con las fórmulas de cálculo establecidas en los formatos de seguimiento.

## 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.

	Sobre ejecución
	Cumplimiento alto
	Cumplimiento medio
	Cumplimiento bajo

Producto esperado	Nombre indicador de Producto	Ponderación relativa del Producto (%)	Tipo de anualización	%Avance durante 2024	Avance hasta la vigencia	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.	2,00%	Creciente	30%	30%	30%
1.1.2 Fondo de reposición de carga urbana para Bogotá	Porcentaje de vehículos de carga renovados a través del fondo de transporte urbano.	4,00%	Constante	100%	100%	100%
1.1.3. Etiquetado Vehicular Ambiental (EVA) para Bogotá Región	Etiquetado vehicular ambiental - EVA	2,00%	Constante		100%	100%
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	1,00%	Suma			
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	3,00%	Suma			
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	3,00%	Creciente	101%	101%	6%
1.2.2. Zonas de restricción a la circulación de vehículos particulares	Número de zonas de restricción a la circulación de vehículos particulares adoptadas.	3,00%	Suma			
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	2,00%	Creciente	100%	100%	40%
1.2.4. Plazas de parqueo preferenciales para vehículos cero emisiones	Proporción de estacionamientos preferenciales para vehículos de cero emisiones reglamentados a nivel distrital.	1,00%	Creciente	100%	100%	4%
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.	1,00%	Suma	0%	55%	5%
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	3,00%	Creciente			
1.3.2. Zonas de restricción a la circulación de motocicletas	Número de zonas de restricción a la circulación de motocicletas	3,00%	Creciente			

Producto esperado	Nombre indicador de Producto	Ponderación relativa del Producto (%)	Tipo de anualización	%Avance durante 2024	Avance hasta la vigencia	Avance Acumulado
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.	2,00%	Creciente	 100%	 100%	 30%
1.4.1. Reposición 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	8,00%	Creciente	 117%	 117%	 14%
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	2,00%	Creciente	 64%	 64%	 32%
1.5.2 Consolidación del fondo de renovación de taxis por tecnologías cero emisiones	Porcentaje de taxis renovados a través del fondo de taxis	4,00%	Constante			
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	3,00%	Creciente	 112%	 112%	 28%
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	2,00%	Creciente	 96%	 96%	 48%
1.5.5 Zonas amarillas preferenciales para taxis cero emisiones de Bogotá	Número de zonas amarillas para taxis eléctricos	2,00%	Creciente			
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	2,00%	Creciente	 0%	 0%	 0%
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	1,00%	Suma	 100%	 50%	 25%
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.	3,00%	Constante	 31%	 31%	 31%
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 tricimóviles	2,00%	Creciente	 80%	 80%	 80%
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.	1,00%	Creciente	 100%	 100%	 75%
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	2,00%	Constante	 100%	 100%	 100%

Producto esperado	Nombre indicador de Producto	Ponderación relativa del Producto (%)	Tipo de anualización	%Avance durante 2024	Avance hasta la vigencia	Avance Acumulado
2.1.1. Guía para el manejo de las baterías de vehículos eléctricos	Guías actualizadas para el manejo de baterías de vehículos eléctricos	3,00%	Suma		100%	20%
2.1.2. Estrategia de promoción para la gestión adecuada de las baterías de vehículos eléctricos.	Número de acciones de promoción a la gestión adecuada de baterías de vehículos eléctricos realizadas.	3,00%	Suma	100%	100%	11%
2.2.1. Compromisos por la Movilidad Eléctrica	Porcentaje de avance en el cumplimiento de los compromisos	2,00%	Creciente	-97%	-97%	-19%
2.2.2 Comisión intersectorial de transición energética en el transporte	Porcentaje de avance en la creación de la comisión intersectorial de transición energética en el transporte	1,00%	Creciente	100%	100%	55%
2.2.3 Acciones de cooperación técnica en el marco de Bogotá y la Región Metropolitana	Acciones de cooperación técnica con municipios en el marco de Bogotá y la Región Metropolitana.	1,00%	Suma	0%	0%	0%
2.2.4 Eventos de intercambio de conocimiento entorno a la movilidad de cero y bajas emisiones con participación directa del Distrito	Eventos de intercambio de conocimiento en Movilidad Cero y Bajas Emisiones realizados	2,00%	Suma	100%	100%	11%
2.2.5. Reconocimientos a aliados de la movilidad eléctrica	Número de establecimientos con reconocimiento de aliado de la movilidad eléctrica.	3,00%	Creciente			
3.1.1. Estrategias de comunicación y cultura ciudadana	Estrategias de comunicación y cultura ciudadana para la promoción de la movilidad cero y bajas emisiones implementadas.	4,00%	Constante	100%	100%	100%
3.1.2. Herramienta comparativa de alternativas de movilidad	Número de herramientas funcionales.	2,00%	Suma			
3.1.3 Procesos de formación en movilidad de cero y bajas emisiones	Número de personas formadas.	2,00%	Suma	53%	79%	7%
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.	2,00%	Suma	100%	100%	33%
3.2.1 Procesos de aprendizaje de Conducción Sostenible	Personas capacitadas en conducción sostenible.	1,00%	Creciente	129%	129%	6%

Producto esperado	Nombre indicador de Producto	Ponderación relativa del Producto (%)	Tipo de anualización	%Avance durante 2024	Avance hasta la vigencia	Avance Acumulado
3.2.2 Estrategia Distrital de Conducción Sostenible y Buenas Prácticas de Mantenimiento (ECoS)	Estrategia ECoS implementada.	2,00%	Constante	60%	60%	60%
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.	6,00%	Suma		100%	10%
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.	2,00%	Creciente			
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.	1,00%	Creciente	0%	0%	0%
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.	1,00%	Creciente	143%	143%	100%

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



PlaneacionBogota



planeacionbog



@planeacionbogeta



secretaría-distrital-de-planeación



SDP Bogotá



planeacionbogota

Cra. 30 N° 25-90 pisos 5, 8, 13 - SuperCADE, piso 2

Archivo Central de la SDP Cra. 21 N° 69B-80

Teléfono: (601) 335 80 00, exts. 9014-9018