


Medellín
Aquí todo florece

Informe de Empalme
Acta de Informe de Gestión

Secretaría de Movilidad de Medellín



Alcaldía de Medellín
Distrito de
Ciencia, Tecnología e Innovación

ÍNDICE

CAPÍTULO 1: LOGROS ESTRATÉGICOS.

1. SUBSECRETARÍA TÉCNICA.

- 1. 1 Proyectos ejecutados por la Secretaría de Movilidad en el periodo 2020-2023.
 - 1.1.1 INFORME CUATRIENAL DE CIERRE DE GOBIERNO SECRETARÍA DE MOVILIDAD EN EL MARCO DEL PLAN DE DESARROLLO.
 - 1.1.2 LÍNEA 4: ECOCIUDAD
 - 1.2.2.1 COMPONENTE 4.1 MOVILIDAD SOSTENIBLE E INTELIGENTE
 - 1.2.2.1.1 Indicadores de resultado del Componente.
 - 1.2.2.1.2 Tiempo de respuesta a incidentes de tránsito.
 - 1.2.1 Programa 4.1.1 Movilidad con tecnologías más limpias y nuevas tendencias
 - 1.2.1.1 *Indicadores asociados al Programa.*
 - 1.2.1.2 *Algunos temas de avance del Programa.*
 - 1.2.1.2.1 Zonas Urbanas de Aire Protegido implementadas y operando.
 - 1.2.1.2.2 Estudio técnico, básico de una línea del metro subterráneo formulado.
 - 1.2.1.2.3 Estudio técnico para evaluar los parámetros de operación y de viabilidad financiera para la prestación de servicios de buses nocturnos realizado.
 - 1.2.1.2.4 Política pública de renovación vehicular formulada, aprobada y con un plan de acción para su ejecución.
 - 1.2.1.3 Otros resultados en el programa.
 - 1.2.2 Programa 4.1.2 Medellín caminable y pedaleable.
 - 1.2.2.1.1 *Indicadores asociados al Programa.*
 - 1.2.2.1.1 Guía de intervención con criterios para la movilidad activa con enfoque de género formulada.
 - 1.2.2.1.2 Documento técnico que soporte la futura regulación de la micromovilidad formulado.
 - 1.2.2.1.3 Piloto de movilidad activa para la zona media y alta pendiente de la ciudad que contemple bicicletas eléctricas, gestionado.
 - 1.2.2.1.3.1 Determinantes técnicos para la operación del sistema de micromovilidad compartida con patinetas eléctricas en la ciudad de Medellín.
 - 1.2.2.1.3.2 Principios generales para las empresas interesadas.
 - 1.2.2.1.3.3 Condiciones técnicas de operación.
 - 1.2.2.1.3.4 Puntos de Estacionamiento.



Medellín futuro 2020-2023

- 1.2.2.1.3.5 Variables de la fórmula para la forma temporal para Patinetas Eléctricas.
- 1.2.2.1.3.6 Piloto de movilidad activa para la zona media y alta pendiente de la ciudad que contemple bicicletas eléctricas, gestionado.
- 1.2.3 Programa 4.1.3 Movilidad segura e inteligente con innovación y tecnología.
 - 1.2.3.1 *Indicadores asociados al Programa.*
 - 1.2.3.1.1 Mantenimiento y demarcación de señalización vial realizado.
 - 1.2.3.1.2 Complementos peatonales y ciclistas en la red semafórica instalados y mantenidos.
 - 1.2.3.1.3 Estrategia de gestión electrónica de las zonas de estacionamiento regulado implementadas.
 - 1.2.3.1.4 Ruta piloto de buses eléctricos en el Distrito F, formulada e implementada.
 - 1.2.3.1.5 Ruta piloto de buses eléctricos en el Distrito F, formulada e implementada.
 - 1.2.3.1.6 Mesas de Movilidad.
- 1.2.4 Programa 4.1.5 Transformación cultural para la movilidad sostenible y segura.
 - 1.2.4.1 Indicadores asociados al Programa
 - 1.2.4.2 COMPONENTE 4.4: URBANISMO ECOLÓGICO
 - 1.2.4.2.1 Programa 4.4.3: Centralidades y equipamientos para el desarrollo
 - 1.2.4.2.1.1 Sede de la Secretaría de Movilidad mantenida y adecuada.
- 1.3 LÍNEA 5: GOBERNANZA Y GOBERNABILIDAD.
 - 1.3.1 COMPONENTE 5.1 GOBIERNO TRANSPARENTE
 - 1.3.1.1 Programa 5.1.5: Gestión financiera, eficiente y sostenible
 - 1.3.1.1.1 Indicador asociado al Programa Ejecutado
 - 1.3.1.1.2 Expedientes tramitados de tránsito y transporte
- 1.4 UNIDAD DE TRANSPORTE.
 - 1.4.1 Transporte Público Individual - Tarifa.
 - 1.4.2 LÍNEA O.
 - 1.4.3 Taxis Eléctricos.
 - 1.4.4 Escaleras Eléctricas Comuna 13.
 - 1.4.5 Visitas de Verificación Requisitos de Habilitación a Empresas TPC Y TPI.
 - 1.4.6 Visitas Verificación Planes Estratégicos de Seguridad Vial a Empresas TPC y TPI.
 - 1.4.7 Mediciones de emisión de gases a fuentes móviles en patios de las Empresas del Transporte Público Colectivo de Medellín.
 - 1.4.8 Patios, Lotes o terminales de las Empresas de Transporte Público Colectivo de Medellín.
 - 1.4.9 METRO DE LA 80.
 - 1.4.10 Gestión y Control de Flota.
 - 1.4.11 Proyecto Estudios a Nivel de Prefactibilidad del Corredor de Movilidad Estación la Estrella – San Antonio de Prado.
 - 1.4.12 Mobiliario Paradero de Transporte Público Colectivo
 - 1.4.13 Bus Eléctrico Articulado.



Medellín futuro 2020-2023

- 1.4.14 Acopios Temporales.
- 1.4.15 Resolución 2504 (Renovación).
- 1.4.16 Generalidades TPC.
- 1.5 UNIDAD DE CIRCULACIÓN.
- 1.5.1 Señalización vial del Distrito de Medellín.
- 1.5.1.1 Señalización Horizontal.
- 1.5.1.2 Señalización Vertical.
- 1.5.1.3 Contratos asociados a la señalización ejecutado en el periodo de gobierno 2020-2023.
- 1.5.2 Semaforización vial del Distrito Medellín.
- 1.5.2.1 Intersecciones Semafóricas.
- 1.5.2.2 Complementos Peatonales.
- 1.5.2.3 Contratos asociados a la semaforización vial en el periodo de gobierno 2020-2023.
- 1.5.2.3.1 Contrato de Soporte, Actualización y Mantenimiento de Plataformas ITS.
- 1.5.2.3.2 Contrato de Arrendamiento de Ductos Subterráneos.
- 1.5.2.3.3 Contrato de Soporte, Mantenimiento y Adquisición de Partes Electrónicas.
- 1.5.2.3.4 Contrato de Prestación de Servicios de Valor Agregado de Internet Dedicado y Conectividad.
- 1.5.2.3.5 Contrato de Mantenimiento y Obras de Ampliación y Reposición de la Red de Semaforización.
- 1.5.2.3.5.1 Interventoría al Contrato de Obra Pública para Mantenimiento y Obras de Ampliación y Reposición de la Red de Semaforización.
- 1.5.2.3.6 Contrato Genérico para Adquisición de Bienes Muebles.
- 1.5.2.3.7 Contrato de Servicios Públicos de Energía.
- 1.5.3 Principales Logros.
- 1.5.3.1 Mantenimiento Integral de Intersecciones Semaforizadas.
- 1.5.3.2 Innovación en Diseño de Instalaciones Semafóricas.
- 1.5.3.3 Actualización Tecnológica.
- 1.5.3.4 Optimización de Conectividad.
- 1.5.3.5 Contrato de Mantenimiento a Largo Plazo
- 1.5.4 Otras gestiones.
- 1.6 UNIDAD DE PLANEACIÓN Y PROSPECTIVA.
- 1.6.1 Planeamiento Semafórico.
- 1.6.2 Estudios técnicos para el mejoramiento de la movilidad.
- 1.6.3 Estudios articulados con el Sistema Inteligente De Movilidad de Medellín.
- 1.6.4 Cambios viales implementados e intervenciones realizadas.
- 1.6.5 Articulación interinstitucional.
- 1.6.6 Reglamentación de un sistema de recaudo electrónico.
- 1.6.7 Toma de información primaria (aforos).



Medellín futuro 2020-2023

- 1.6.8 Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía.
- 1.6.9 Cobro por Congestión.
- 1.6.10 Implementación de la Metodología para establecer la velocidad límite en vías colombianas.
- 1.7 ADMINISTRACIÓN Y OPERACIÓN DE METROPLÚS.
 - 1.7.1 Vigencias Futuras Aprobadas.
 - 1.7.2 Control y Seguimiento al Convenio Interadministrativo.
 - 1.7.2.1 Componente Administrativo
 - 1.7.2.2 Componentes técnicos (Civil – Mecánico – Eléctrico – Tecnológico).

2. SUBSECRETARÍA DE SEGURIDAD VIAL Y CONTROL.

- 2.1 CUERPO AGENTES DE TRÁNSITO.
- 2.2 TRANSFORMACIÓN CULTURAL.
- 2.3 METAS DE INTERVENCIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2023.
- 2.4 OTROS DE ACUERDO CON LA GESTIÓN INTERNA.
- 2.5 UNIDAD DE GESTIÓN ESTRATÉGICA VIAL Y LOGÍSTICA.
- 2.6 UNIDAD DE TOXICOLOGÍA.
- 2.7 PROYECTO 200416 ESTRATEGIA DE GESTIÓN ELECTRÓNICA DE LAS ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO IMPLEMENTADAS.
- 2.8 REPORTES DE FORMULACIÓN DE PLAN INDICATIVO Y PLAN DE ACCIÓN.
- 2.9 INDICADOR PLAN DE DESARROLLO.
- 2.10 RETOS 2023.

3. SUBSECRETARÍA LEGAL.

- 3.1 UNIDAD DE INSPECCIONES.
 - 3.1.1 Logros en tutelas.
 - 3.1.2 Logros en el proceso contravencional por fotodetecciones.
 - 3.1.3 Logros en los Procesos Contravencionales de Tránsito.
 - 3.1.4 Logros en cuanto a la actualización de la documentación de procesos de la Unidad de Inspecciones.
 - 3.1.5 Metas proyectadas al 31 de diciembre de 2023.
- 3.2 Unidad de Cobro Coactivo.
 - 3.2.1 Metas proyectadas al 31 de diciembre de 2023.
- 3.3 Unidad de Apoyo Legal y Contratación.
 - 3.3.1 Metas proyectadas al 31 de diciembre de 2023.
- 3.4 Otros logros de la Subsecretaría Legal en cuanto al



Medellín futuro 2020-2023

seguimiento y control a los Servicios Concesionados con UNE - 200417.

3.5 Liquidaciones de contratos

3.6 Justificación Contrato bajo la modalidad de contratación directa

4. GERENCIA DE MOVILIDAD HUMANA.

4.1 ACCIONES ESTRATÉGICAS.

4.1.1 Diagnósticos sociales corredores de infraestructura para la red ciclista de Medellín.

4.1.2 Guía Metodológica para los Proyectos de Infraestructura para la Movilidad Activa con Enfoque de Género.

4.1.3 Contador ciclista para Medellín.

4.1.4 Plan de intervención social de la Zona Urbana de Aire Protegido.

4.1.5 Piloto de carga en bicicleta en la ZUAP.

4.2 Otros logros de acuerdo con la gestión interna.

4.2.1 Mesa distrital de la bicicleta.

4.2.2 Día internacional del peatón.

4.2.3 Calles peatonalizadas en la ZUAP.

4.2.4 EMPALME GERENCIA DE MOVILIDAD HUMANA. COMUNICACIONES.

4.2.4.1 Lanzamiento guía de infraestructura para la movilidad activa y género – guía.

4.2.4.2 Planeación realización de la estrategia “al trabajo en bicicleta”.

4.2.4.3 Planeación - evento taller identificación necesidades programa ukaid cai – medellín proyecto zuap.

4.2.4.4 Evento feria ritmo de la bicicleta:

4.2.4.5 Realización de evento apertura peatonal de la calle pichincha.

4.2.4.6 Apertura peatonal de la calle barboas.

4.2.5 CONTADOR CICLISTA.

4.2.6 LANZAMIENTO DE LA ZONA URBANA DE AIRE PROTEGIDO LA ALHAMBRA.

4.2.7 DISCURSO COMUNICACIONAL DE LA GERENCIA DE MOVILIDAD HUMANA.

4.2.7.1 Mensaje transversal del programa Medellín Caminable y Pedaleable durante cuatrienio.

4.2.7.1.1 Discurso de movilidad sostenible para promover la seguridad vial.

4.2.7.2 Mensaje transversal del programa Zona Urbana de Aire Protegido.

4.2.7.2.1 Aspectos claves del discurso.

4.2.8 EJECUCIÓN DE PLAN DE COMUNICACIONES.

4.2.8.1 ESTRATEGIAS.

4.2.8.1.1 Informar a los públicos estratégicos la cultura, beneficios y alcance de la ZUAP durante la fase de desarrollo e implementación 2020-2023.



Medellín futuro 2020-2023

4.2.8.1.1.1 ACCIÓN

4.2.8.1.1.2 ACTIVIDADES

4.2.8.1.2 Fortalecer las relaciones con los aliados estratégicos de la ZUAP y contribuir a la consolidación de la identidad del proyecto.

4.2.8.1.2.1 ACCIÓN

4.2.8.1.2.2 ACTIVIDADES

4.2.8.1.3 Movilizar y hacer un llamado al cambio para adoptar las nuevas medidas y controles en la ZUAP.

4.2.8.1.3.1 ACCIÓN.

4.2.8.1.3.2 ACTIVIDADES.

4.2.9 COOPERACIÓN INTERNACIONAL.

4.2.9.1 Durante la ejecución del contrato se llevaron a cabo diferentes reuniones.

4.2.9.2 Población que se requirió para la ejecución del contrato.

4.2.9.3 Grupos estratégicos.

4.2.9.4 Población que estuvo beneficiada/impactada con la ejecución del contrato.

4.2.9.5 objetivos de la estrategia.

4.2.9.6 Contenido general del proyecto.

4.3 COMPONENTE URBANO Y MOVILIDAD.

4.3.1 MEDELLÍN CAMINABLE Y PEDALEABLE.

4.3.1.1 Indicadores de producto programa 4 Medellín caminable y pedaleable.

4.3.2 DENSIFICACIÓN DE LA RED CICLISTA.

4.3.3 CICLORRUTA NORTE SUR.

4.3.4 PROYECTO UNIVERSIDADES.

4.3.5 ADECUACIÓN DE PUENTES VIALES.

4.3.6 ESTACIONES DE INTEGRACIÓN.

4.3.7 PILOTOS CICLOPARQUEDERO BICIS.

4.3.8 CICLOPARQUEADEROS EN ESPACIO PÚBLICO.

4.3.9 ZONA URBANA DE AIRE PROTEGIDO ZUAP.

4.3.9.1 valuación correspondiente al mes.

4.3.9.2 Contratos del proyecto asociados a los bienes y servicios.

4.3.9.3 Avance de las metas del Plan de Desarrollo asociadas al proyecto.

4.3.9.3.1 Detalles técnicos.

4.3.9.3.1.1 Nombre del Indicador de producto: Zonas Urbanas de Aire Protegido implementadas y operando.

4.3.9.3.1.1.1 Código del indicador de producto: 4.1.1.5

4.3.9.3.2 Diseños de corredores de movilidad activa.

4.3.9.3.3 Resoluciones de transporte público modificadas.

4.3.9.3.4 Campañas de marketing social.

4.3.9.3.5 Mediciones de intensidad de tráfico.

4.3.9.3.6 Estudio de bici carga.



5. UNIDAD DE PROYECTOS DE INNOVACIÓN EN MOVILIDAD.

5.1 Centro Integrado de Información de Tráfico y transporte CITRA.

5.1.1 Infraestructura y seguridad perimetral.

5.2 CIENCIA DE DATOS.

5.3 BIG DATA Y ANALITICA DE DATOS.

5.4 INFRAESTRUCTURA DE CAMPO.

5.5 OBSERVATORIO DE MOVILIDAD.

5.5.1 Acciones estratégicas desde el área ambiental del Observatorio de Movilidad de Medellín.

5.6 UNIDAD INTERINSTITUCIONAL DE GESTIÓN INTEGRAL PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.

5.6.1 Objetivos principales del convenio.

5.6.2 Grupos interdisciplinarios.

5.6.2.1 Grupo 1. Formulación de una Política Pública de Renovación Vehicular para la región.

5.6.2.1.1 Objetivos

5.6.2.2 Grupo 2. Proyectos de renovación vehicular por segmentos.

5.6.2.2.1 Objetivos.

5.6.2.3 Grupo 3. Análisis territorial y gestión Urbana

5.6.2.3.1 Objetivo

5.6.2.4 Grupo 4. Mecanismos de financiación

5.6.2.4.1 Objetivos

5.6.2.5 Grupo 5. Relacionamiento y gestión

5.6.2.5.1 Objetivos

5.7 Informe resumido de las acciones estratégicas de la dependencia.

5.7.1 Grupo 1. FORMULACION DE UNA POLITICA PÚBLICA DE RENOVACION VEHICULAR.

5.7.2 Grupo 2. PROYECTOS DE RENOVACIÓN VEHICULAR POR SEGMENTOS.

5.7.3 Grupo 3. ANALISIS TERRITORIAL Y GESTIÓN URBANA.

5.7.4 Grupo 4. MECANISMOS DE FINANCIACIÓN.

5.7.4.1 Aspectos Generales del Modelo Financiero.

5.7.4.2 Objetivos Generales del Fondo.

5.7.4.3 Fuentes de Financiación del Fondo.

5.7.5 Grupo 5. RELACIONAMIENTO Y GESTIÓN.

5.7.5.1 Relacionamiento estratégico.

5.7.5.1.1 Temas de relacionamiento:

5.7.5.1.2 Proyecto(s) Renovación Vehicular.

5.8 Transición a distrito de ciencia, tecnología e innovación.



Medellín futuro 2020-2023

6. UNIDAD ADMINISTRATIVA.

6. Componente tecnológico.

6.1.1 Servicios Digitales – Movilidad en Línea.

6.1.2 Modernización Tecnológica para el ejercicio de funciones de los agentes de tránsito.

6.1.3 información Geográfica dispuesta al ciudadano.

6.1.4 Audiencias WEB.

6.1.5 Sistemas de información que soportan el funcionamiento del Organismo de Tránsito y la labor misional de la Secretaría.

Componente Apoyo Administrativo.

6.2.1 Mejoramiento de la sede la Secretaría de Movilidad. Indicador de Plan de Desarrollo.

6.3 Componente financiero y presupuestal.

6.3.1 Logros estratégicos.

6.3.1.1 Ingresos.

6.3.1.2 Gastos.

6.4 Logros del Sistema Integral de Gestión – Proceso Gestión de la Movilidad.

7. DIRECCIÓN TÉCNICA - MESAS DE MOVILIDAD.

7.1 Planeación y Desarrollo de las Mesas de Movilidad.

7.2 Principales Logros:

7.2.1 Comuna 1 Popular.

7.2.2 Comuna 2 Santa Cruz.

7.2.3 Comuna 3 Manrique.

7.2.4 Comuna 4 Aranjuez.

7.2.5 Comuna 5 Castilla.

7.2.6 Comuna 6 Doce de Octubre.

7.2.7 Comuna 7 Robledo.

7.2.8 Comuna 8 Villa Hermosa.

7.2.9 Comuna 9 Buenos Aires.

7.2.10 Comuna 10 La Candelaria.

7.2.11 Comuna 11 Laureles.

7.2.12 Comuna 12 La América.

7.2.13 Comuna 13 San Javier.

7.2.14 Comuna 15 Guayabal.

7.2.15 Comuna 16 Belén.

7.2.16 Corregimiento Altavista.

7.2.17 Corregimiento San Sebastián de Palmitas.

7.2.18 Corregimiento de San Antonio de Prado.

7.2.19 Corregimiento San Cristóbal.



Medellín futuro 2020-2023

- 7.2.20 Corregimiento Santa Elena.
- 7.2.21 Mesa de Movilidad con FENALCO.

8. COMUNICACIONES.

- 8.1 PRENSA.
- 8.2 SUBSECRETARIA DE CONTROL.
- 8.3 VISIÓN CERO.
- 8.4 VIVE LA VÍA.
- 8.5 TEMAS COMUNICACIONALES CON MAYOR IMPACTO.
- 8.6 SUBSECRETARIA TÉCNICA.
 - 8.6.1 ESTRATEGIA #MeNuevoALoBien.
 - 8.6.2 CÓDIGO QR.
 - 8.6.3 TRANSPORTE PÚBLICO ELÉCTRICO (TPI) y (TPC).
 - 8.6.4 EN GENERAL.
- 8.7 COMUNICACIÓN INTERNA.
- 8.8 AUDIOVISUAL.
- 8.9 DIGITAL Y PÁGINA WEB.
- 8.10 MÉTRICAS DEL CRECIMIENTO DE LAS REDES DURANTE ESTE ÚLTIMO AÑO Y EN COMPARACIÓN AL 2020 LAS ENTREGA SIMM.
 - 8.10.1 SITIO WEB.

CAPÍTULO 2: RECURSOS FINANCIEROS.

- 2.1 PRESUPUESTO INICIAL, DEFINITIVO Y RUBROS DE FUNCIONAMIENTO / INVERSIÓN POR VIGENCIA.
- 2.2 INFORME DE INGRESOS SECRETARÍA DE MOVILIDAD (CONCEPTOS UNE).
- 2.3 INFORME DE CARTERA SEPTIEMBRE 2023.

CAPÍTULO 3: RECURSOS FÍSICOS

- 3.1 BIENES INMUEBLES.
- 3.2 BIENES MUEBLES.
- 3.3 NOTA.
- 3.4 Matriz de contratación: Resumen de los contratos ejecutados en cada una de las vigencias fiscales, por modalidad.
- 3.5 Estado de Liquidaciones.
- 3.6 Estado de contratos en ejecución.



Medellín futuro 2020-2023

- 3.7 Estado de informes de supervisión- Expedientes contractuales.
- 3.8 Procesos en ejecución que pasan vigencia.
- 3.9 Procesos en etapa precontractual.
- 3.10 Vigencias futuras.
- 3.11 Contratos que finalizan en el 2023 y afectan el servicio (y que terminan en noviembre 2023 y es necesario adicionar).
- 3.12 Contratos Interadministrativos.
- 3.13 Plan Anual de Adquisiciones.
- 3.14 Relación de auditorías.

CAPÍTULO 4: RECURSOS HUMANOS

- 4.1 ORGANIGRAMA DE LA DEPENDENCIA CON BASE EN EL DECRETO VIGENTE (INCLUYENDO LAS FUNCIONES DE DEPENDENCIA).
 - 4.1.1 DESGLOSE DEL ORGANIGRAMA.
- 4.2 PLANTA DE CARGOS SECRETARIA DE MOVILIDAD: OCTUBRE 2023.

CAPÍTULO 5: PROGRAMAS Y PROYECTOS EJECUTADOS

CAPÍTULO 6: DEFENSA JURÍDICA

Procesos judiciales directamente relacionados con la dependencia registrados en el sistema Elena.

CAPÍTULO 7: ORGANIZACIÓN Y PROCEDIMIENTOS DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL.

- 7.1 MODELO DE OPERACIÓN PARA LOS PROCESOS.
- 7.2 DOCUMENTACIÓN BÁSICA DE LOS PROCESOS DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CALIDAD QUE ESTÉN A CARGO.
- 7.3 DETALLE DE LOS DOCUMENTOS EN ISOLUCION POR DEPENDENCIAS.
- 7.4 LOS PLANES DE MEJORAMIENTO DE CALIDAD Y LAS DIFERENCIAS ENTRE LOS PLANES DE MEJORAMIENTO DE LOS ENTES DE CONTROL Y LOS DE CALIDAD.



Medellín futuro 2020-2023

7.5 ORGANIGRAMA DE LA DEPENDENCIA CON BASE EN EL DECRETO VIGENTE (INCLUYENDO LAS FUNCIONES DE DEPENDENCIA).

CAPÍTULO 8: POLÍTICAS PÚBLICAS Y APUESTAS SECTORIALES

8.1 FORMULACIÓN DE UNA POLÍTICA PÚBLICA DE RENOVACIÓN VEHICULAR.

8.1.1 Año 2021.

8.1.2 Año 2022.

8.1.2.1 Redefinición del problema público.

8.1.2.2 Consolidación de antecedentes y experiencias; y definición principios rectores, visión, alcance y objetivos.

8.1.2.3 Formulación de las líneas estratégicas; roles y responsabilidades.

8.1.3 Año 2023.

8.1.3.1 Definición de la metodología para los talleres de participación ciudadana.

8.1.3.2 Realización de los talleres de construcción colectiva de la política pública de renovación vehicular.

8.1.3.3 Procesamiento y gestión de la información obtenida en los talleres de construcción colectiva de la política pública de renovación vehicular.

8.1.3.4 Gestión política para la aprobación de la política pública de renovación vehicular.

8.1.3.5 Consolidación de la información resultante del procesamiento en el documento de política pública.

8.1.3.6 Realización de Mesa Técnica de Validación.

8.1.3.7 Formulación de indicadores y finalización del documento.

8.1.3.8 Socialización de la política pública de renovación vehicular a la ciudadanía.

8.4 Retos y necesidades para la nueva administración 2024-2027.

CAPÍTULO 9: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

9.1 SUBSECRETARÍA TÉCNICA.

9.1.1 Convenio interadministrativo 4600031108 de 2011. Sistema BRT y líneas alimentadoras cuencas 3 y 6. metroplús.

9.1.2 Gestión y Control De Flota.



Medellín futuro 2020-2023

9.2 SUBSECRETARÍA DE SEGURIDA VÍAL Y CONTROL.

9.2.1 CUERPO AGENTES DE TRÁNSITO.

9.2.2 TRANSFORMACIÓN CULTURAL Y EDUCATIVA.

9.2.2.1 RECOMENDACIONES.

9.2.4 PROYECTO 200416 APROVECHAMIENTO DEL ESPACIO. PÚBLICO EN LAS ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO.

9.2.4.1 RECOMENDACIONES.

9.2.5 UNIDAD DE GESTIÓN ESTRATÉGICA VIAL Y LOGÍSTICA.

9.2.6 TOXICOLOGÍA.

9.3 SUBSECRETARÍA LEGAL.

9.4 GERENCIA DE MOVILIDAD HUMANA.

9.5 UNIDAD DE PROYECTOS DE INNOVACIÓN EN MOVILIDAD.

9.5.1 CONCLUSIONES GENERALES.

9.5.2 CONCLUSIONES ESPECÍFICAS.

9.5.2.1 CITRA.

9.5.2.1.1 INFRAESTRUCTURA Y SEGURIDAD PERIMETRAL.

9.5.2.1.2 ANALITICA DE DATOS.

9.5.2.1.3 BIG DATA.

9.5.2.1.4 INFRAESTRUCTURA DE CAMPO.

9.5.2.1.5 OBSERVATORIO DE MOVILIDAD.

9.5.2.1.6 UNIDAD DE GESTION SOSTENIBLE.

9.5.2.1.6.1 Retos y necesidades para la nueva administración 2024-2027.

9.5.2.1.6.2 Recursos.

9.6 UNIDAD ADMINSTRATIVA.

9.6.1 Componente tecnológico.

9.7 COMUNICACIONES



CAPÍTULO 10: LECCIONES APRENDIDAS EN DESARROLLO DE LA GESTIÓN.

10.1 SUBSECRETARÍA TÉCNICA.

- 10.1.1 Mantenimiento en Modalidad "Vigencia Futura"
- 10.1.2 Mantenimiento Integral y Modernización Constante
- 10.1.3 Reforzar la Seguridad y Evitar Interrupciones
- 10.1.4 Soporte y Mantenimiento Continuo de Plataformas ITS.
- 10.1.5 Importancia de Contratos Activos.

10.2 SUBSECRETARÍA DE SEGURIDA VÍAL Y CONTROL.

- 10.2.1 CUERPO AGENTES DE TRÁNSITO.
- 10.2.2 PROYECTO 200416 APROVECHAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LAS ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO.

10.3 SUBSECRETARÍA LEGAL.

10.4 GERENCIA DE MOVILIDAD HUMANA.

- 10.4.1 Lecciones aprendidas en desarrollo de la gestión equipo GMH.
- 10.4.2 En trabajo articulado con el equipo de comunicaciones se encontraron los siguientes hallazgos.

10.5 UNIDAD DE PROYECTOS DE INNOVACIÓN EN MOVILIDAD.

- 10.5.1 CITRA
 - 10.5.1.1 INFRAESTRUCTURA Y SEGURIDAD PERIMETRAL.
 - 10.5.1.2 ANALITICA DE DATOS.
 - 10.5.1.3 BIG DATA.
 - 10.5.1.4 INFRAESTRUCTURA DE CAMPO.
 - 10.5.1.5 OBSERVATORIO DE MOVILIDAD.



Medellín futuro 2020-2023

10.6 UNIDAD ADMINISTRATIVA.

- 10.6.1 Componente tecnológico.
- 10.6.2 Asuntos importantes a tener en cuenta en el corto plazo (Próximos 100 días).
- 10.6.3 Calidad - organización y procedimientos del sistema integral de gestión.
 - 10.6.3.1 Atención de las Auditorías tanto Interna como Externa.
 - 10.6.3.2 Los planes de mejoramiento de calidad y las diferencias entre los planes de mejoramiento de los entes de control y los de calidad.
 - 10.6.3.3 FURAG.
 - 10.6.3.4 Asuntos importantes a tener en cuenta en el corto plazo (Próximos 100 días).

10.7 COMUNICACIONES.

10.8 DIRECCIÓN TÉCNICA - MESAS DE MOVILIDAD.

CAPÍTULO 11: DIFICULTADES

11.1 SUBSECRETARÍA TÉCNICA.

- 11.1.1 Convenio interadministrativo 4600031108 de 2011. Sistema BRT y líneas alimentadoras cuencas 3 y 6. metroplús.
- 11.1.2 Memorando de entendimiento.
- 11.1.3 Alertas importantes.
- 11.1.4 Ruta piloto Distrito F.
- 11.1.5 Gestión y Control De Flota.
- 11.1.6 Gestión y Control De Flota.
 - 11.1.6.1 Estudio para determinar la viabilidad técnica, legal y financiera del servicio nocturno de transporte.
- 11.1.7 LINEA O.
- 11.1.8 Centro Logístico de Transporte - CLT.
- 11.1.9 Continuidad del Mantenimiento y Limitación del Principio de Anualidad:
- 11.1.10 Seguridad y Protección de la Red Semafórica.



Medellín futuro 2020-2023

- 11.1.11 Limitaciones Presupuestales.
- 11.1.12 Retos y/o aspectos a tener en cuenta:

11.2 SUBSECRETARÍA DE SEGURIDA VÍALY CONTROL.

- 11.2.1 CUERPO AGENTES DE TRÁNSITO.
- 11.2.2 TRANSFORMACIÓN CULTURAL Y EDUCATIVA.
- 11.2.3 PROYECTO 200416 APROVECHAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LAS ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO.
- 11.2.4 UNIDAD DE GESTIÓN ESTRATÉGICA VIAL Y LOGÍSTICA.

11.3 SUBSECRETARÍA LEGAL.

11.4 UNIDAD DE PROYECTOS DE INNOVACIÓN EN MOVILIDAD.

- 11.4.1 CITRA.
 - 11.4.1.1 INFRAESTRUCTURA Y SEGURIDAD PERIMETRAL.
 - 11.4.1.2 BIG DATA.
 - 11.4.1.3 ANALÍTICA ESPECIALIZADA.
 - 11.4.1.4 OBSERVATORIO DE MOVILIDAD.
 - 11.4.1.5 UNIDAD DE GESTION DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

11.5 UNIDAD ADMINSTRATIVA.

11.5.1 Componente tecnológico.

11.6 COMUNICACIONES

11.7 DIRECCIÓN TÉCNICA - MESAS DE MOVILIDAD.

CAPÍTULO 12: ANEXOS

Anexo 1: ESI MOVILIDAD EN LINEA.

Anexo 2: ESI Informe de Operación de Servicios Digitales.



Medellín futuro 2020-2023

- Anexo 3: ESI Catalogo SI Movilidad.**
- Anexo 4 Mejoramiento Sede Movilidad.**
- Anexo 5 Recursos financieros movilidad 2020_2023**
- Anexo 6 Movimiento general Ejecución y pagos DICIEMBRE 2020**
- Anexo 7 Movimiento general Ejecución y pagos inversión Diciembre2021**
- Anexo 8 Movimiento general Ejecución y pagos inversión Dic 2022**
- Anexo 9 Movimiento general Ejecución y pagos inversión AGOSTO 2023**
- Anexo 10 Ingresos 01.01.2020 a 30.09.2023.**
- Anexo 11 Cartera de Movilidad.**
- Anexo 12 Contratos celebrados 2020 2023.**
- Anexo 13 Estado de liquidaciones.**
- Anexo 14 PAA 2024.**
- Anexo 15 Estructura y Funciones Movilidad.**
- Anexo 16 Res. 202050083750 unidades y Equipos Movilidad.**
- Anexo 17 Decreto Municipal 883 del 2015.**
- Anexo 18 Detalle documentación sistema de Calidad- Proceso Gestión de la Movilidad.**
- Anexo 19 Presupuesto 2020-2024 un Excel GMH.**
- ANEXO 20 Información Capítulo 5 - Programas y Proyectos ejecutados.**
- Anexo 21 Proyecto: Control a los Servicios Concesionados con UNE - 200417.**
- Anexo 22 Link de evidencia para la descarga de anexos de la Gerencia de Movilidad Humana de la secretaría de Movilidad de Medellín.**

13. JUNTAS O COMITÉS.

- 13.1 NO DELEGABLES - RESPONSABILIDAD DEL SECRETARIO DE MOVILIDAD.**
- 13.1.2 OTRAS DELEGABLES - O DE RESPONSABILIDAD DE LOS SUBSECRETARIOS, LÍDERES Y EQUIPOS DE TRABAJO.**
- 13.2 SUBSECRETARÍA TÉCNICA.**
- 13.3 SUBSECRETARÍA DE CONTROL Y SEGURIDAD VIAL.**
- 13.4 SUBSECRETARÍA LEGAL.**
- 13.5 GERENCIA DE MOVILIDAD HUMANA.**



Medellín futuro 2020-2023

13.6 UNIDAD DE PROYECTOS DE INNOVACIÓN EN MOVILIDAD.

13.7 UNIDAD ADMINISTRATIVA.

13.8 COMUNICACIONES.

13.9 DIRECCIÓN TÉCNICA - MESAS DE MOVILIDAD



Medellín futuro 2020-2023

INFORME DE EMPALME ACTA DE INFORME DE GESTIÓN Secretaría de Movilidad de Medellín. Medellín Futuro 2020 – 2023

CAPÍTULO 1: Logros estratégicos

1. SUBSECRETARÍA TÉCNICA.

1.1 Proyectos ejecutados por la Secretaría de Movilidad en el periodo 2020-2023:

Código Valor Estadístico	Nombre Valor Estadístico	Unidad de medida	Código Indicador Producto MGAWEB/SUIFP	Meta 2023	Avance septiembre 2023	Observación
MV23CB	Documentos de política elaborados	Número	459903200	1	0,85	Durante septiembre se realizaron talleres con directivos de AMVA, EPM, METRO METROPLUS y Secretaria de Movilidad del Distrito de Medellín; delegados de alcaldías y autoridades ambientales, empresas comercializadoras de vehículos con tecnologías limpias, empresarios y sector de la construcción, empresas de transporte público colectivo, transporte especial, transporte individual (taxis) y comunidad en general. El análisis y procesamiento de la información se está integrando a la analítica de datos e inteligencia artificial con la que cuenta la Unidad Proyectos de Innovación en Movilidad. Se inició el ejercicio de articulación con las secretarías de Distrito de Medellín que podría tener incidencia sobre la política para revisar el alcance de su participación. Se está evaluando jurídicamente los contenidos



Medellín futuro 2020-2023

Código Valor Estadístico	Nombre Valor Estadístico	Unidad de medida	Código Indicador Producto MGAWEB/SUIFP	Meta 2023	Avance septiembre 2023	Observación
						del articulado del proyecto de acuerdo y su exposición de motivos.
MV17AA	Estudios de preinversión realizados	Número	240901600	6	5	Al mes de septiembre, se cuenta con 5 estudios, siendo el más reciente el análisis de la viabilidad técnica para modificar los sentidos viales implementando bidireccionalidad en la calle 7 entre carreras 39 y 35A, en las proximidades del Parque Lleras, El cual no resultó viable. Adicional, se avanzó en la revisión, análisis y propuestas de solución para diferentes problemáticas de movilidad presentes en las diferentes comunas del Distrito.
MV18BB	Estrategias implementadas	Número	240900900	3	3	Al mes de septiembre se adelantó la formulación de los términos de referencia para la ejecución del piloto de carga en bicicleta en la ZUAP con el apoyo de la Sociedad Alemana para la Cooperación Internacional - GIZ, quien propuso los perfiles de 3 profesionales, quienes estarían a cargo de la revisión de los documentos técnicos de soporte para la formulación de los Términos de Referencia del piloto
MV74AA	Convenios suscritos	Número	240802200	2	2	Al mes de septiembre se viene realizando el seguimiento a la ejecución de los convenios N° 4600092220 de 2021 y N°46000031108 de 2011, además se adicionaron recursos para apoyar al aporte de los recursos al Fondo de Estabilización de la Tarifa (FET).
MV11BA	Estrategias implementadas	Número	240900900	0,7	0,25	Al mes de septiembre continúan las mesas de trabajo con entidades aprobadoras para los proyectos, los cuales se encuentran en las siguientes etapas: Vegas, Lorena y Boston (DAP). Se están atendiendo las observaciones del



Medellín futuro 2020-2023

Código Valor Estadístico	Nombre Valor Estadístico	Unidad de medida	Código Indicador Producto MGAWEB/SUIFP	Meta 2023	Avance septiembre 2023	Observación
						diseño geométrico Nutibara y Bolivariana (DAP-UPP): Se radicó el estudio de movilidad ante el DAP Santa fe (DAP): Se realiza taller interno para verificación de secciones Perpetuo: El estudio de movilidad está en formulación Los Colores: Se está a la espera de revisión del estudio por parte del DAP.
MV13BA	Espacios dedicados a la intermodalidad.	Número	240800400	1	1	Al mes de septiembre continúa la ejecución del contrato 4600096849 de 2023 para garantizar la prestación ininterrumpida de la operación y administración de las escaleras eléctricas.
MV73AA	Infraestructura mejorada	metros lineales	240900300	693	702	Al mes de septiembre de 2023 se puso en servicio la intersección semafórica de la Carrera 77B x Cl 50, sector Estadio paso peatonal de la Cuarta Brigada.
MV76AA	Vías con dispositivos de control y señalización instalados	Km	240903900	974	1.270,84	Desde el inicio del contrato 4600095759 de 2022 cuyo objeto es "Señalización vial, horizontal y vertical de diferentes vías de la ciudad y sus corregimientos" se ha ejecutado el mantenimiento de 1.270,84 Km/carril de señalización vial del Distrito Medellín a través de la Vigencia Futura aprobada por medio del Acuerdo 061 de 2022.
MV28AA	Pasajeros que se movilizan en medios de transporte sostenibles	Número	240800100	900000	892.651	El resultado del mes de septiembre corresponde al promedio de pasajeros movilizadas día ordinario, tanto en el TPC como en Línea 1, Línea 2, Línea O, Cuenca 3 y Cuenca 6.



Medellín futuro 2020-2023

Código Valor Estadístico	Nombre Valor Estadístico	Unidad de medida	Código Indicador Producto MGAWEB/SUIFP	Meta 2023	Avance septiembre 2023	Observación
MV15AA	Laboratorios con mantenimiento	Número	240901800	1	1	Al mes de septiembre se realizaron las actividades correspondientes para cubrir las necesidades de tipo logístico, aseguramiento del funcionamiento de los equipos y adquisición instrumental del laboratorio, que permita garantizar la calidad en los procesos y el seguimiento riguroso de la cadena de custodia como presupuesto de todo elemento material probatorio.
MV16AA	Organismos de tránsito dotados con implementos para el control del tránsito	Número	240901100	1	0,75	Al mes de septiembre se ha realizado la operación de 2.445 celdas de estacionamiento, 3 parqueaderos con un área mínima de 100.000 m2 para custodia de vehículos inmovilizados, la operación de 11 vehículos para el arrastre de vehículos inmovilizados y la operación de 88 dispositivos bloqueadores CEPOS para el control de los vehículos mal estacionados o abandonados en vía pública.
MV18AA	Organismos de tránsito dotados con implementos para el control del tránsito	Número	240901100	1	0,8	Ajustado a los recursos del proyecto para esta vigencia, se viene avanzando en los procesos contractuales para cumplir el objetivo de 2023 en cuanto a las actividades de consecución de recursos logísticos, dotación e implementos para garantizar la operación del organismo de tránsito en cumplimiento de su misión en control de la Movilidad.



Medellín futuro 2020-2023

Código Valor Estadístico	Nombre Valor Estadístico	Unidad de medida	Código Indicador Producto MGAWEB/SUIFP	Meta 2023	Avance septiembre 2023	Observación
MV19AA	Informes de seguridad vial	Número	240901000	4	2	Al mes de septiembre se tiene la Revista Movilidad Urbana Movilidad Medellín 2023 – Trimestre 1 y 2. A la fecha se está adelantando la gestión de la información para la edición del tercer trimestre del año (3), se recibió el estudio realizado por el BID – FREED “Análisis y evaluación de medidas de seguridad vial para Motociclistas en Medellín”
MV19AB	Documentos de Investigación realizados	Número	240901200	1	0,59	Al mes de septiembre se adelantaron las siguientes acciones: •Se continúa el proceso de alimentación de la BD de direcciones únicas. •Cruce de incidentes con capa corredores priorizados. •Actualización de bases de datos de Víctimas e incidentes.
MV24AA	Índice de Capacidad en la Prestación de Servicios de Tecnología	Porcentaje	459900700	12	7,5	Durante el mes de septiembre se adelantaron actividades para la ejecución de los contratos Software Control Visitantes y Parqueaderos y Adquisición de Licencias Microsoft, se adelantaron los procesos Autodesk y Adobe los cuales se encuentran publicados en Secop II; se adicionó la actividad Mercurio, la cual se encuentra en revisión jurídica interna y a la espera de CDP de las dependencias que aportan al proceso
MV14AA	Personas sensibilizadas	Número	240902300	225000	166727	Al mes de septiembre se reporta un avance del 74,1% de la meta planeada con las actividades realizadas, trabajando de forma constante, apoyados en un grupo de agentes de tránsito activos en jornadas de sensibilización en varios puntos pedagógicos.



Medellín futuro 2020-2023

Código Valor Estadístico	Nombre Valor Estadístico	Unidad de medida	Código Indicador Producto MGAWEB/SUIFP	Meta 2023	Avance septiembre 2023	Observación
MV14AB	Estrategias implementadas	Número	240900900	12	12	Se realizaron actividades en el marco de las estrategias: 1- Crecer y Jugar con Visión Cero, 2- Diálogo ciudadano, 3- Estrategias con Enfoque de Género en la Movilidad, 4- Estrategias para la Promoción de la Accesibilidad Universal en la Movilidad, 5- Movilidad Humana, 6- Intervención en Instituciones Educativas y Universidades, 7- Movilización de públicos Internos, 8- Participación y gobernanza en la movilidad, 9- Centro de orientación a víctimas de incidentes viales, 10- Promoción de la Seguridad Vial en empresas, 11- Sensibilización virtual para la Movilidad y 12- Promoción y comportamientos seguros para usuarios de la motocicleta.
MV22AA	Sedes mantenidas	Número	459901600	1	1	En el mes de septiembre, se adelantaron las labores de mantenimiento del ascensor y se continua con la ejecución del contrato de seguridad, el cual presenta un avance físico del 68,2% y financiera de 96,13%, en relación a los recursos aportados por la secretaría.
MV17BA	Entidades, organismos y dependencias asistidos técnicamente	Número	459903100	1	0,66	Actualmente la Secretaría de Movilidad, se encuentra realizando la supervisión del Convenio interadministrativo 5400000003 Suscrito con UNE – TELCO a través de prestación de servicios profesionales técnicos, jurídicos, financieros, administrativos y tecnológicos para la gestión del apoyo a las actividades de supervisión.



Medellín futuro 2020-2023

Código Valor Estadístico	Nombre Valor Estadístico	Unidad de medida	Código Indicador Producto MGAWEB/SUIFP	Meta 2023	Avance septiembre 2023	Observación
MV23BA	Sistemas de información actualizados	Número	459902800	1	0,63	Durante el mes de septiembre, este proyecto registró una reducción de sus recursos por valor de \$2.203.760.953, lo que ha afectado las metas esperadas durante la vigencia 2023, en especial la relacionada con el producto "Sistemas de información actualizados", es decir, a la fecha de este reporte, no se cuenta con los recursos para contratar las prestaciones de servicios que generan los productos para el cumplimiento de las metas de este producto, programadas para la totalidad de la vigencia, por lo cual con las circunstancias ya descritas se prevé que no se registren nuevos avances.
MV23BB	Sistema de gestión documental implementado	Número	459901700	1	0,72	En septiembre se avanzó en la ejecución de los contratos conforme a lo planeado, con apoyo de las prestaciones de servicios de apoyo legal, canales de atención, mensajería, formatos preimpresos, entre otros. El contrato interadministrativo para mejora de los procesos internos, tiene el 66,6% en su ejecución física.
MV25BA	Programa de saneamiento fiscal y financiero ejecutado	Porcentaje	459900200	100	75,0%	El 75% de avance del plan de acción, representa los meses de gestión realizada por la Unidad de Cobro Coactivo a septiembre del año 2023.



Medellín futuro 2020-2023

1.1.1 Informe cuatrienal de Cierre de Gobierno Secretaría de Movilidad en el marco del Plan de Desarrollo:

1.1.2 LÍNEA 4: ECOCIUDAD

1.2.2.1 COMPONENTE 4.1 MOVILIDAD SOSTENIBLE E INTELIGENTE

1.2.2.1.1 Indicadores de resultado del Componente:

Dependencia responsable	Fórmula de Cálculo	Nombre Indicador	Línea Base	Unidad de Medida	Meta Plan 2020 - 2023	Logro 2023	Logro acumulado proyectado 2020-2023	Observación
Subsecretaría Técnica	A	Emisiones evitadas de CO2 en el transporte público colectivo y de mediana capacidad	3723	Ton/año	7446	3952	3952	Como medidas de control a la emisión de CO2, implementamos estrategias para la promoción y masificación de la movilidad eléctrica en el Distrito, direccionadas al uso de nuevos buses eléctricos adquiridos por los transportadores con sus propios recursos. No obstante, teniendo en cuenta que producto de la pandemia iniciada en el año 2020, uno de los sectores más afectados fue el sector transporte al reducirse drásticamente la movilización de pasajeros, y



Medellín futuro 2020-2023

Dependencia responsable	Fórmula de Cálculo	Nombre Indicador	Línea Base	Unidad de Medida	Meta Plan 2020 - 2023	Logro 2023	Logro acumulado proyectado 2020-2023	Observación
								generando esto una crisis financiera en las empresas de transporte, este indicador no alcanzó a llegar al resultado esperado, pues las inversiones por parte de ellos dependen de la estabilización de sus finanzas y la nivelación del número de pasajeros movilizados. Dado lo anterior, este último resultado de emisiones evitadas de CO2 corresponde a los 65 buses de la línea base, más los cuatro (4) buses que ingresaron en el año 2020.
Subsecretaría Técnica	A	Emisiones evitadas de PM2.5 en el transporte público colectivo y de mediana capacidad	0,089	Ton/año	0,179	0,094	0,094	Como medidas de control a la emisión de CO2, implementamos estrategias para la promoción y masificación de la movilidad eléctrica en el Distrito, direccionadas al uso de nuevos buses eléctricos adquiridos por los transportadores con sus propios recursos. No



Medellín futuro 2020-2023

Dependencia responsable	Fórmula de Cálculo	Nombre Indicador	Línea Base	Unidad de Medida	Meta Plan 2020 - 2023	Logro 2023	Logro acumulado proyectado 2020-2023	Observación
								obstante, teniendo en cuenta que producto de la pandemia iniciada en el año 2020, uno de los sectores más afectados fue el sector transporte al reducirse drásticamente la movilización de pasajeros, y generando esto una crisis financiera en las empresas de transporte, este indicador no alcanzó a llegar al resultado esperado, pues las inversiones por parte de ellos dependen de la estabilización de sus finanzas y la nivelación del número de pasajeros movilizados. Dado lo anterior, este último resultado de emisiones evitadas de CO2 corresponde a los 65 buses de la línea base, más los cuatro (4) buses que ingresaron en el año 2020.
Gerencia de Movilidad Humana	A	Participación de los viajes en bicicleta en los viajes	1	Porcentaje	4	3,000	3	Este indicador se mide a través de la Encuesta Origen y Destino - EOD que



Medellín futuro 2020-2023

Dependencia responsable	Fórmula de Cálculo	Nombre Indicador	Línea Base	Unidad de Medida	Meta Plan 2020 - 2023	Logro 2023	Logro acumulado proyectado 2020-2023	Observación
		totales de la ciudad						realiza el Área Metropolitana del Valle de Aburrá - AMVA cada cinco (5) años, y cuya última encuesta fue en el año 2022; por lo tanto, se reporta el dato de la última EOD realizada. Desde la Gerencia de Movilidad Humana, a través del proyecto estratégico Medellín Caminable y Pedaleable, se ejecutaron diferentes estrategias para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo y sostenible.
Gerencia de Movilidad Humana	M	Participación de los viajes peatonales en los viajes totales de la ciudad	26,5	Porcentaje	26,5	41,600	41,6	Este indicador se mide a través de la Encuesta Origen y Destino - EOD que realiza el Área Metropolitana del Valle de Aburrá - AMVA cada cinco (5) años, y cuya última encuesta fue en el año 2022; por lo tanto, se reporta el dato de la última EOD realizada. Desde la Gerencia de Movilidad



Medellín futuro 2020-2023

Dependencia responsable	Fórmula de Cálculo	Nombre Indicador	Línea Base	Unidad de Medida	Meta Plan 2020 - 2023	Logro 2023	Logro acumulado proyectado 2020-2023	Observación
								Humana, a través del proyecto estratégico Medellín Caminable y Pedaleable, se ejecutaron diferentes estrategias para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo y sostenible.
Subsecretaría de Seguridad vial y Control	A	Mortalidad por incidentes de tránsito	9,9	Tasa por 100.000 habitantes	5	9,300	9,6	En el Distrito de Medellín durante el cuatrienio se perdieron más de 700 vidas humanas por incidentes viales. Si bien no se logró bajar la tasa de mortalidad, la Administración Distrital adelantó diferentes acciones con el fin de disminuir esta situación, tales como la actualización en la gestión de velocidad en vías del Distrito, y las sensibilizaciones acerca de la importancia de tener buenos comportamientos viales para prevenir hechos lamentables y aportar al objetivo de reducir a cero el



Medellín futuro 2020-2023

Dependencia responsable	Fórmula de Cálculo	Nombre Indicador	Línea Base	Unidad de Medida	Meta Plan 2020 - 2023	Logro 2023	Logro acumulado proyectado 2020-2023	Observación
								número de muertes en las vías. Lo anterior, en el marco del Decreto 0261 de 2019 "Por el cual se adopta el enfoque denominado Visión Cero".
Gerencia de Movilidad Humana	A	Participación de mujeres en los viajes en bicicleta en la red ciclista	12,3	Porcentaje	20	43,000	43	Este indicador se mide a través de la Encuesta Origen y Destino - EOD que realiza el Área Metropolitana del Valle de Aburrá - AMVA cada cinco (5) años, y cuya última encuesta fue en el año 2022; por lo tanto, se reporta el dato de la última EOD realizada. Desde la Gerencia de Movilidad Humana, a través del proyecto estratégico Medellín Caminable y Pedaleable, se ejecutaron diferentes estrategias para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo y sostenible.



Medellín futuro 2020-2023

Dependencia responsable	Fórmula de Cálculo	Nombre Indicador	Línea Base	Unidad de Medida	Meta Plan 2020 - 2023	Logro 2023	Logro acumulado proyectado 2020-2023	Observación
Subsecretaría de Seguridad vial y Control	M	Tiempos de respuesta a incidentes de tránsito	22,98	Minutos	22,98	20,570	22,97	<p>Incorporamos nuevos agentes temporales con el fin de, entre otros objetivos, lograr reducir los tiempos de respuesta a incidentes de tránsito.</p> <p>Adicionalmente, durante el año 2023 dimos aplicación a la reciente Ley 2251 de 2022, que reformó el artículo 143 del Código Nacional de Tránsito, estableciendo que el acompañamiento con agentes solo se realice en los casos de accidentes con personas lesionadas o incidentes fatales, lo que impactó favorablemente el tiempo de atención de los incidentes que se presentan en las vías del Distrito. No obstante, debido a aspectos como el incremento de la población que transita en el Distrito y el crecimiento del parque automotor, no se logró la meta planteada.</p>



Medellín futuro 2020-2023

Dependencia responsable	Fórmula de Cálculo	Nombre Indicador	Línea Base	Unidad de Medida	Meta Plan 2020 - 2023	Logro 2023	Logro acumulado proyectado 2020-2023	Observación
Unidad de Proyectos de Innovación	A	Concentración promedio anual de PM2.5 en el Distrito de Medellín	24	Microgramo/metro cúbico	22	24,000	24	Producto de la solicitud de información que realizamos al Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA) para conocer los resultados del indicador, y de acuerdo con la información entregada por el proyecto Sistema de Alerta Temprana del Valle de Aburrá (SIATA), la estación poblacional de la Red de Monitoreo de Calidad del Aire para el año 2022 presentó el valor de concentración más alto de PM2.5, cuya última medición correspondiente a la vigencia 2022 con un resultado de 24 Microgramo/metro cúbico

1.2.2.1.2 Tiempo de respuesta a incidentes de tránsito.

Obtuvimos una disminución importante en los tiempos de respuesta a incidentes de tránsito:

Año	Tiempo de respuesta	Incidentes atendidos por agentes
2020	0:25:56	58.043
2021	0:27:09	78.056



Medellín futuro 2020-2023

2022	0:27:48	72.563
2023	0:21:09	21.082

Logramos cumplir con el tiempo de respuesta en incidentes de tránsito, en gran medida por la aplicación y entrada en vigencia de la nueva ley 2251 del 14 de Julio 2022 que reformó el artículo 143 del Código Nacional de Tránsito, sobre casos de choques simples con daños materiales, con la obligatoriedad en el retiro inmediato del vehículo colisionado y cualquier elemento que pueda entorpecer la movilidad.

Implementamos la herramienta de ReportesMed, donde a través de la aplicación se atienden requerimientos ciudadanos respecto al tema de mal parqueo en diferentes corredores viales del Distrito

Garantizamos el equipamiento técnico y demás requerido para la operación del control de la movilidad con la adquisición de suministros y recursos logísticos como el pago derecho comunicaciones al Mintic – para el uso del espectro radio eléctrico para las comunicaciones, se entregaron uniformes a los agentes en Bicicleta, logrando dar una imagen más institucional de cara a la ciudadanía, elementos y equipos para los agentes de tránsito con funciones de Policía Judicial, insumos para los procedimientos de inspección técnica a cadáver en las vías, 350 barreras plásticas de contención vial para cierre de vías y control de movilidad, 240 radios portátiles de comunicación y una antena repetidora, para actualización tecnológica, cambiando un repetidor análogo por repetidora digital mejorado las comunicaciones, se vincularon 50 Agentes de Tránsito Temporales a través del Equipo de Gestión Humana, adquisición de vehículo eléctrico para contar con tecnologías más limpias y cuidando el medio ambiente, 26 bicicletas eléctricas para los agentes que prestan servicio en ciclo vías y ciclo rutas de la ciudad, se adelantó el desarrollo la implementación del IPAT Digital para la atención de incidentes viales, lo que a futuro podría mejorar la forma y el tiempo del diligenciamiento del procedimiento con implementos tecnológicos, adicional se adquirieron 41 Cámaras en Cuerpo para los agentes de tránsito, lo cual ofrece mayor transparencia en los procedimientos tanto para la autoridad de tránsito como para el ciudadano, con una inversión de 650 millones de pesos.

1.2.1 Programa 4.1.1 Movilidad con tecnologías más limpias y nuevas tendencias

1.2.1.1 Indicadores asociados al Programa.



Medellín futuro 2020-2023

Dependencia responsable	Fórmula de Cálculo	Nombre Indicador	Línea Base	Unidad de Medida	Meta Plan 2020 -2023	Logro 2023	Logro acumulado proyectado 2020-2023	Observación
Subsecretaría Técnica	A	Buses de transporte público con tecnología eléctrica operando	65	Número	130	69,000	69	Celebramos un convenio con Bancóldex con el propósito de poner en marcha una línea de crédito dirigida a las empresas privadas transportadoras de servicio público colectivo, para que les permitiera apoyar el capital de trabajo y promover la renovación de la flota por vehículos cero emisiones. No obstante, teniendo en cuenta que producto de la pandemia iniciada en el año 2020, uno de los sectores más afectados fue el sector transporte al reducirse drásticamente la movilización de pasajeros, las empresas que hicieron uso de este crédito lo utilizaron para capital de trabajo mas no para la renovación vehicular, por lo cual los cuatro (4) buses ingresaron en el año 2020, y durante las vigencias 2021, 2022 y 2023 no se incorporaron nuevos buses eléctricos a la flota vehicular de transporte público.
Subsecretaría Técnica, Unidad de Prospectiva	NoA	Estudio técnico, básico de una línea del metro subterráneo formulado	N/A	Número	1	0,590	1	Realizamos el Convenio interadministrativo derivado I No. 4600090589 de 2021 entre el Área Metropolitana, Metro de Medellín y el Distrito de Medellín, para aunar esfuerzos en la elaboración de un estudio de viabilidad técnica en sus fases de caracterización y demanda, para un nuevo corredor de transporte masivo de pasajeros con tramos subterráneos entre los municipios de Bello, Distrito de Medellín, Envigado y Sabaneta. Entre los resultados más importantes se tiene la



Medellín futuro 2020-2023

Dependencia responsable	Fórmula de Cálculo	Nombre Indicador	Línea Base	Unidad de Medida	Meta Plan 2020 -2023	Logro 2023	Logro acumulado proyectado 2020-2023	Observación
								identificación del trazado y la tecnología más adecuada acorde, con la demanda potencial de pasajeros y aspectos geomorfológicos, ambientales, urbanísticos y socioeconómicos de los territorios evaluados. Este estudio permitirá continuar con los estudios subsiguientes de factibilidad técnica.
Subsecretaría Técnica	A	Espacio para almacenamiento y recarga de vehículos con sistemas de movilidad sostenible implementado y operando	6000	Metros Cuadrados	26.000	6000,000	6000	Celebramos un contrato entre Distrito de Medellín, Aeropuerto Olaya Herrera y Metroplús, para realizar los diseños definitivos del nuevo CLT (Centro de Logística de Transporte) Aeropuerto Olaya Herrera. Si bien no se logró cumplir lo planeado en el indicador, durante el desarrollo del contrato se obtuvo un concepto de la Aerocivil que permite elevar la cota del proyecto o cambiar el nivel de desplante de este, lo que significará para el Distrito ahorros económicos y de tiempo en la etapa de construcción. Por lo tanto, se deben desarrollar dos etapas adicionales: una de diseños y luego la de construcción. Dado lo anterior, se reportan los 6.000 m2 que corresponden al actual Centro Logístico de Transporte de la Universidad de Medellín y Barrio Fátima.



Medellín futuro 2020-2023

Dependencia responsable	Fórmula de Cálculo	Nombre Indicador	Línea Base	Unidad de Medida	Meta Plan 2020 -2023	Logro 2023	Logro acumulado proyectado 2020-2023	Observación
Gerencia de Movilidad Humana	NoA	Zonas Urbanas de Aire Protegido implementadas y operando	N/A	Número	1	0,000	1	Ejecutamos un Plan Social que llegó a casi 90 mil personas; adicionalmente implementamos tres (3) zonas peatonales con su respectiva delimitación, y adelantamos las propuestas para mejorar el transporte público del centro, las cuales se socializaron con las empresas operadoras. Así mismo, avanzamos en el proyecto piloto de bicicletas de carga en la Zona Urbana de Aire Protegido (ZUAP) con el apoyo de C40 (ciudades del mundo comprometidas en la lucha contra el cambio climático). Por último, diseñamos un conjunto de medidas para gestionar la demanda dentro de la ZUAP. Es importante resaltar que la ZUAP se constituye como el primer paso hacia la utilización de modos sostenibles como eje central del modelo de transporte del Distrito, donde los modos activos, el disfrute del espacio público y el aprovechamiento económico de las actividades que se realizan en el centro de Medellín, compaginan con la identidad histórica, cultural y la pluralidad que reside y visita diariamente.
Subsecretaría Técnica Unidad de Transportes	NoA	Estructuración técnica, legal y financiera de la nueva conexión al aeropuerto JMC con el SITVA gestionada ante	N/A	Número	1	N/A	1	El indicador hace referencia a la estructuración técnico, legal y financiera para desarrollar la prefactibilidad y factibilidad de una línea de buses de bajas emisiones que conecte el Valle de Aburrá con el Valle de San Nicolás, específicamente a las infraestructuras aeroportuarias y



Medellín futuro 2020-2023

Dependencia responsable	Fórmula de Cálculo	Nombre Indicador	Línea Base	Unidad de Medida	Meta Plan 2020 -2023	Logro 2023	Logro acumulado proyectado 2020-2023	Observación
		autoridad competente						su correspondiente incorporación al Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá (SITVA), proceso que se contempló haciendo uso de los buses eléctricos propiedad del Distrito Medellín. Como parte del procedimiento necesario para realizar esta estructuración, gestionamos ante el Ministerio de Transporte la viabilidad de utilizar los buses eléctricos para operar la ruta de conexión al Aeropuerto José María Córdova (JMC) con el SITVA. No obstante, en cuanto al componente legal de la estructuración, dicha entidad emitió concepto negativo para dar viabilidad a la operación de estos buses en la ruta mencionada, soportado en que estos vehículos solo pueden ser usados en el Área Metropolitana o en el Distrito, por ser catalogados como Clase I; en consecuencia, no es posible adelantar los componentes técnico y financiero de este proceso. Por lo anterior, aún no es viable la operación de una nueva conexión al aeropuerto JMC con el SITVA, con buses eléctricos propiedad del Distrito Medellín.
Subsecretaría Técnica Unidad de Transportes	NoA	Estudio técnico para evaluar los parámetros de operación y de viabilidad financiera para la prestación de servicios de	N/A	Número	1	N/A	1	Realizamos el estudio técnico a través del cual se evaluaron los parámetros de operación y viabilidad financiera en la prestación del servicio de buses nocturnos. Este estudio determinó la viabilidad para la operación de 17 rutas de transporte público colectivo urbano de pasajeros, a



Medellín futuro 2020-2023

Dependencia responsable	Fórmula de Cálculo	Nombre Indicador	Línea Base	Unidad de Medida	Meta Plan 2020 -2023	Logro 2023	Logro acumulado proyectado 2020-2023	Observación
		buses nocturnos realizado						las cuales les fue socializada a los gremios y a las empresas con rutas viabilizadas en el estudio, debido a la existencia de demanda. La implementación no conllevará inversiones ni costos para el Distrito, sin embargo, su implementación requiere una reestructuración del servicio actualmente autorizado a las empresas en cada uno de los sistemas en donde operan.
Subsecretaría Técnica y Unidad de Proyectos de Innovación	NoA	Política pública de renovación vehicular formulada, aprobada y con un plan de acción para su ejecución	N/A	Número	1	0,050	1	Durante el cuatrienio realizamos la Política Pública para la renovación vehicular. Su construcción implicó varias fases en su desarrollo: Diagnóstico, Propuesta de líneas estratégicas, Socialización, Discusión y Diálogo con actores de la movilidad de la región, sobre los alcances de la propuesta, sus contenidos estratégicos, incentivos, beneficios y responsables. Cabe señalar que en el marco del Convenio Interadministrativo 870-2020 con el Área Metropolitana del Valle de Aburrá - AMVA, Metro de Medellín, Metroplús, Empresas Publicas de Medellín - EPM y el Distrito Medellín, se creó la Unidad Interinstitucional de Gestión Integral para la Movilidad Sostenible que busca promover el mejoramiento integral de los esquemas de movilidad de la región metropolitana, contribuir a la reducción de las emisiones contaminantes en el Valle de Aburrá, y fomentar la renovación del parque automotor.



1.2.1.2 Algunos temas de avance del Programa:

1.2.1.2.1 Zonas Urbanas de Aire Protegido implementadas y operando.

Se implementó la Zona Urbana de Aire Protegido en el polígono del centro del Distrito de Medellín a través de acciones de sensibilización para relacionar la calidad del aire y la movilidad, la implementación de medidas que disminuyen la emisión de fuentes móviles, control y vigilancia, así mismo, la promoción de modos de transporte sostenibles, como el transporte público, la caminata y la bicicleta cuyo propósito principal es que los niveles de concentración de material particulado de la zona del centro y específicamente de esta estación de monitoreo no superen los niveles permitidos.

Durante el proceso de intervención más del 70% de los comerciantes de la zona donde se implementó la medida de semipeatonalización: calle Alhambra, San Ignacio, Barbacoa y Pichincha, reportaron haber percibido una variación positiva en la visibilidad de su negocio y más del 50% manifiestan un aumento en el volumen de las ventas y en la cantidad de personas que visitan los locales. Es importante señalar que la consolidación de la ZUAP contiene dos componentes principales: la primera es la promoción de movilidad sostenible; y la segunda es la reducción de emisiones. Las estrategias de promoción de movilidad sostenible iniciaron su implementación desde 2021 para su posterior implementación de la estrategia de reducción de emisiones.

Para este periodo de gobierno, se asoció el cumplimiento de la medida a las siguientes actividades principales:

- Diseños de corredores de movilidad activa

El diseño de infraestructura ciclistas y peatones ha tenido los siguientes avances:

Apertura peatonal La Alhambra: mediante un Plan de Manejo de Tránsito -PMT-, se definieron los lineamientos y las disposiciones para mitigar el impacto a la comunidad y a la movilidad en el área de influencia directa por la activación comercial a realizar en la carrera 52A "La Alhambra". El documento de PMT se presentó para mitigar el impacto al flujo motorizado, causado por el cierre de la vía 52A entre Calle 45 y Calle 46, se abrió en enero de 2021 para los peatones con el fin de apoyar la reactivación económica post - pandemia COVID 19, la conexión peatonal al transporte público y la etapa de sensibilización de la Zona Urbana de Aire Protegido.

Se habilitó desde enero de 2021. Se trabajó juntamente con la Gerencia del Centro para intervenir las fachadas de los



Medellín futuro 2020-2023

establecimientos comerciales. Según una encuesta realizada a 83 comerciantes de La Alhambra en septiembre de 2021, el 52% ha percibido una variación positiva en las ventas debido al incremento de los visitantes, mientras que un 73,5% aseguró que esta acción ha permitido mayor visibilidad de la fachada de su negocio, y a un 83,3% le gustaría que esta apertura peatonal continúe.

Apertura peatonal San Ignacio (Pichincha): también mediante la implementación de un Plan de Manejo de Tránsito, se abrió en septiembre de 2021 este corredor peatonal, ubicado en el centro, que se convierte en la segunda apertura peatonal de la ZUAP. Se trata de la calle 48 (Pichincha), entre las carreras 44 y 45, justamente la puerta de acceso al Distrito Cultural y Ambiental de San Ignacio. Este espacio, que anteriormente era de tránsito vehicular, se transformó para desarrollar un eje peatonal, dando continuidad a la calle existente, que inicia en la Avenida Oriental y se encuentra contigua a la estación de policía hasta la Plazuela San Ignacio.

La estrategia se concretó en el marco de la Semana Nacional por la Movilidad Sostenible, como parte de la consolidación de la Zona Urbana de Aire Protegido (ZUAP) del Centro, un polígono donde se pretende recuperar el Centro con una movilidad más sostenible, mejor calidad de vida y espacios más confortables para fortalecer el comercio.

Apertura peatonal Barbacoas: la calle Barbacoas pertenecía a un itinerario de viaje de lugares de fiestas para la población LGBTIQ+. El recorrido comenzaba en la Calle 57A (bar El Machete). Luego continuaba hacia la Calle 58 (Cantina de Javi), para finalizar el recorrido en Palacé en un bar, ícono de la diversidad, cultura y arte, el cual se llamaba “las Divas” que ya no existe en la actualidad. El diagnóstico de Movilidad del proyecto fue aprobado por el DAP, continúan las labores de diseño de la intervención para entregar los detalles definitivos de la intervención para posterior contratación de su ejecución.

- **Resoluciones de transporte público modificadas.**

Se está desarrollando un análisis de movilidad y caracterización de los vehículos que ingresan a ZUAP considerando los resultados de las modelaciones de escenarios de implementación de medidas realizadas por el AMVA que buscan reducir emisiones y que respondan a las necesidades del sector. Este estudio se está realizando en el marco de la cooperación internacional del programa UKAID-CAI de la embajada británica y C40, actualmente se encuentran en la recolección de información necesaria para la modelación de los escenarios de estudio.

Se analizan 4 escenarios de implementación de restricciones:



Medellín futuro 2020-2023

Escenario	Privados	Carga	Descripción
1	Más de 10 años	Más de 10 años	Restricción de acceso a la ZUAP para vehículos con edades iguales o superiores a las presentadas para el escenario
2	Más de 15 años	Más de 15 años	Restricción de acceso a la ZUAP para vehículos con edades iguales o superiores a las presentadas para el escenario
3	Más de 10 años	Más de 15 años	Restricción de acceso a la ZUAP para vehículos con edades iguales o superiores a las presentadas para el escenario
4	No aplica	Más de 10 años	Restricción de acceso a la ZUAP para vehículos con edades iguales o superiores a las presentadas para el escenario

Con base en los resultados de esta consultoría, se presentará un proyecto de decreto de implementación de medidas de restricción del tránsito privado (automóviles, motos y camiones), el cual podrá ser adoptado por el alcalde de Medellín al cierre del periodo de gobierno.

Según los análisis realizados de los datos obtenidos, el mejor escenario preliminarmente es la alternativa 3 Horario de restricción 24 horas.

Automóviles y motocicletas Restricción de la circulación de vehículos con más de 10 años de antigüedad (año modelo 2012 y anteriores).

Transporte de carga (Camiones y Volquetas): Restricción de la circulación de vehículos con más de 15 años de antigüedad (modelo 2007 y anteriores).

Cabe mencionar que en la alternativa seleccionada no se contempla restricciones sobre las categorías Buses especiales, Buses Transporte Público Colectivo (TPC) y Taxis-Transporte Público Individual (TPI). A pesar de que las restricciones a estas categorías vehiculares están fuera del alcance de la presente consultoría, vale la pena destacar, que el AMVA ha propuesto medidas complementarias para la renovación de la flota de transporte público que operan dentro del polígono de la ZUAP con tecnologías de bajas y ultra bajas emisiones, según el proyecto 7 del Plan Maestro de Movilidad del Valle de Aburra (AMVA, 2020) y el Plan Integral de Gestión de la Calidad del Aire para el área metropolitana del valle de Aburra-PIGECA (2021).

La Unidad de Transporte Público de la Secretaría de Movilidad propuso el ajuste de los recorridos de 94 rutas al interior de la ZUAP. Se estimó la reducción de 59.446 kilómetros recorridos por este ajuste en los recorridos de las rutas. Los análisis fueron presentados a las



Medellín futuro 2020-2023

compañías prestadoras del servicio, las cuales presentaron algunas peticiones asociadas a la implementación de medidas sobre la circulación de vehículos de transporte particular en la ZUAP para acogerse al ajuste de sus rutas. Como resultado de dichas reuniones se aceptaron por parte de las empresas, la modificación de 37 rutas y se catalogaron como modificaciones officiosas otras 20. Estas últimas responden a modificaciones por intervenciones en corredores de movilidad activa. Actualmente se han presentado a la subsecretaría legal, informe para modificación de 4 rutas y se está a la espera de las intervenciones de movilidad activa para continuar con las demás modificaciones.

- **Campañas de marketing social**

Desde el 29 de enero de 2021 se desarrollan actividades de difusión del proyecto de la ZUAP. Se han desarrollado actividades sociales, partiendo de la Implementación de un plan de gestión social y pedagógico en cumplimiento de la resolución Metropolitana 2231 de 2018, para la cual se desarrolló un plan de gestión social, el cual se está ejecutando en su fase de sensibilización, para generar apropiación y dialogo ciudad-ciudadanía en torno a las acciones que buscan mejorar progresivamente la calidad del aire, salvaguardar la salud pública, elevar el bienestar social y propiciar desarrollo sostenible, durante los meses de octubre, noviembre, y diciembre se sensibilizaron 9.538 personas las cuales se distribuyen en 43% de mujeres y 52% de hombres, indicadores que se suman a las cifras de la etapa de sensibilización que inició el 29 de enero de 2021 y que hasta el 30 de septiembre de 2022 se ha logrado conversar con la un total de 80.380 personas a cerca de la importancia de la ZUAP.

La gestión territorial para la implementación del plan de intervención social de ZUAP se enfocó durante el año 2022 en 4 públicos estratégicos a los cuales se informa sobre el avance de la implementación de la ZUAP mediante reuniones, sensibilizaciones, recorridos y voz a voz: Residentes e inquilinatos, comerciantes, entidades gubernamentales, instituciones educativas

- **Mediciones de intensidad de trafico**

Se han realizado controles de emisiones a fuentes móviles desde dentro de la zona ZUAP, realizando 3.657 pruebas durante el último trimestre de 2022:

TIPO DE COMBUSTIBLE	APROBADA	RECHAZADA	TOTAL PRUEBAS	TOTAL COMPARENDOS	TOTAL INMOVILIZADOS
---------------------	----------	-----------	---------------	-------------------	---------------------



Medellín futuro 2020-2023

Gasolina	1520	316	1836	253	57
GNV	27	13	40	9	
Diesel	1541	240	1781	112	18
TOTAL	3088	569	3657	374	75

En este sentido, se resalta que con la implementación de estos operativos se adopta la medida de prevención, control y seguimiento encaminada a reducir las emisiones contaminantes tal como se menciona a continuación: “Fortalecer las acciones de control y vigilancia a las emisiones vehiculares, de conformidad con el artículo 131 de la Ley 769 de 2002 -Código Nacional de Tránsito- Modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010; haciendo control permanente de los vehículos con emisiones visibles que puedan estar infringiendo las normas de emisión de contaminantes al aire, y aplicando los procedimientos y sanciones establecidos en el artículo 131, del referido código” la cual se enmarca dentro de la Resolución Metropolitana No. 2231 “por medio de la cual se declaran unas Zonas Urbanas de Aire Protegido -ZUAP- dentro de la jurisdicción del Área Metropolitana del Valle de Aburrá”.

Si bien la implementación efectiva de la Zona Urbana de Aire Protegido requiere aún de la acción de medidas que reduzcan las emisiones generadas por las fuentes móviles al interior del polígono, la implementación de primeros proyectos de aperturas peatonales, la generación de capacidades al interior de la Secretaría de Movilidad, el diálogo con las comunidades y la apropiación y entendimiento de la utilidad de la ZUAP es un avance notable.

El hecho de que se tenga un polígono definido por Resolución del AMVA representa un hito a nivel continental, ya que es la primera zona delimitada mediante un acto administrativo; esto facilita las sinergias administrativas que llevan a la ejecución del proyecto.

Se requiere ampliar los escenarios de socialización y participación ciudadana, donde se contextualice el origen de la necesidad de la ZUAP, los beneficios que traería para la salud de la ciudadanía, la economía y la recuperación del centro de Medellín para el goce de actividades turísticas, comerciales, sociales y de ocio.

1.2.1.2.2 Estudio técnico, básico de una línea del metro subterráneo formulado.

Avanzamos con el estudio para una nueva línea de transporte masivo, que determinará el tipo de tecnología, demanda de pasajeros, el trazado que contará con tramos subterráneos que de resultar viables conectará la ciudad con los Distritos de Bello, Envigado y Sabaneta.

Según quedó estipulado en la firma del convenio interadministrativo marco No. 4600090589 de 2021 y en la



Medellín futuro 2020-2023

prórroga 1 del convenio interadministrativo derivado No. 46000911447 de 2021 la fecha de inicio de todo el proceso se dio el pasado 4 de noviembre de 2021 y tiene una fecha límite de terminación para el próximo 9 de diciembre de 2023.

A continuación, se realiza un resumen general de la estructura de los alcances y los entregables esperados.

Objeto: Convenio interadministrativo derivado para aunar esfuerzos en elaboración de estudio de viabilidad fases caracterización, y demanda de un corredor de transporte masivo de pasajeros

Principales alcances:

Coordinar y concretar acciones y estrategias relacionadas con la elaboración de los estudios y análisis técnicos, legales, financieros/administrativos y ambientales, entre otros, para determinar la viabilidad de un corredor de Transporte Masivo de Pasajeros en el Valle de Aburrá.

El presente convenio interadministrativo (Derivado 1) versará sobre la fase 1 (caracterización) y fase 2 (Selección de alternativas y análisis de demanda).

FASE 1: CARACTERIZACIÓN.

Componente urbanístico: referido a los componentes generales planteados por el Plan de Ordenamiento Territorial, donde el corredor definido cumple un papel fundamental en la consolidación del modelo de ocupación propuesto por el POT. El componente urbanístico se detiene específicamente en el Sistema Público y Colectivo y en el Sistema de Ocupación para establecer las relaciones entre los elementos (sistemas y subsistemas) que determinan la organización y crecimiento de la ciudad y que garantizan el funcionamiento de su estructura completa. Por lo tanto, se soporta por igual en las observaciones y análisis de las actividades urbanas, económicas, sociales y funcionales, así como en las observaciones y conclusiones enunciadas desde los Componentes de Paisaje Urbano y Espacio Público, Medio Ambiente, Movilidad, y Componente Socioeconómico.

Componente paisaje urbano y espacio público: comprende el reconocimiento de los elementos y atributos del espacio público presentes en el paisaje de los Corredores Urbanos de Movilidad. Debe ser abordado desde un enfoque perceptual del espacio público aun cuando cuenta con una mirada multiescalar, multitemporal y multidisciplinar que identifica y evalúa los sistemas de transporte masivo como el gran evento que transforma el paisaje en entornos



Medellín futuro 2020-2023

urbanos, con la finalidad de reconocer las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas derivadas de la inserción de diferentes opciones o alternativas tecnológicas para los sistemas de transporte masivo.

Componente medio ambiente: Verifica la coherencia entre la implementación de los Corredores Urbanos y el Concepto de Desarrollo Sostenible, que es entendido como el hilo conductor del crecimiento económico, el incremento de la calidad de la vida y el bienestar social, sin agotar la base de recursos naturales renovables en que se sustenta, ni deteriorar el medio ambiente o el derecho de las generaciones futuras a utilizarlo para la satisfacción de sus propias necesidades (Ministerio del Medio Ambiente, 1993).

Componente socio económico: La aproximación metodológica a la dimensión socioeconómica está sustentada sobre el concepto de Exclusión Social, el cual describe una situación donde una persona ve reducida su capacidad de participar a plenitud en sociedad. La exclusión social asociada a la movilidad se define como el proceso por el cual, debido a medios deficientes o inexistentes de transporte, a las personas se les restringe participar en la vida económica, política y social de su comunidad (Kenyon, Lyons & Raffety, 2002).

Cronogramas de avance fase 1 caracterización:

Para el desarrollo de la fase 1, la ETMVA realizó dos procesos de contratación mediante los cuales busco dar cumplimiento a los alcances previamente descritos, es así como para el desarrollo de la caracterización seleccionó al CONSORCIO INTEGRAL CORREDOR MASIVO. Dicho proceso se encuentra en un avance presupuestal y de actividades del 92% según el último informe entregado por la ETMVA. Se adjunta último informe entregado por la ETMVA.

A su vez y conforme las cláusulas del convenio marco y derivado, la ETMVA desarrollo un proceso de selección para la interventoría, eligiendo al contratista CPS INFRAESTRUCTURAS MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE SL SUCURSAL COLOMBIA. Dicho proceso se encuentra en un avance presupuestal del 67% y de actividades del 75% según el último informe entregado por la ETMVA.

- **FASE 2: SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS Y ANÁLISIS DE DEMANDA.**

Esta fase parte de los resultados obtenidos para las líneas de deseo o alternativas de trazado propuestas en la caracterización



Medellín futuro 2020-2023

del corredor urbano de movilidad. Se coordinará con el Área Metropolitana del Valle de Aburrá la modelación de las líneas obtenidas, en el modelo de demanda del Valle de Aburrá, con el fin de realizar análisis de los resultados, con base en lo anterior y en otros aspectos el Metro de Medellín Ltda. determinará posibles familias tecnológicas para el corredor en estudio además de obtener criterios de sensibilidad de la demanda, replanteo de ubicación de estaciones o paradas y criterios para elegir la mejor de las alternativas propuestas. La selección de las alternativas incluye evaluación conceptual de alternativas, evaluación económica de alternativas (descripción de escenarios, parámetros generales, beneficios, costos, recomendaciones); para lo cual se realizará una evaluación por medio de una matriz multicriterio de alternativas (metodología y resultados obtenidos). Lo anterior con el fin de determinar el trazado que se llevará a la fase de estudios previos de prefactibilidad.

Esta etapa parte de los resultados obtenidos para las líneas de deseo o alternativas de trazado propuestas en la caracterización del corredor urbano de movilidad.

El Área Metropolitana del Valle de Aburrá deberá entregar los resultados de la modelación de las líneas obtenidas, en el modelo de demanda del Valle de Aburrá, conforme al anexo técnico que elaborará el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Con base en los resultados de demanda, el Metro de Medellín Ltda. realizará análisis de los resultados que permitan determinar posibles familias tecnológicas para el corredor en estudio además de obtener criterios de sensibilidad de la demanda, replanteo de ubicación de estaciones o paradas y criterios para elegir la mejor de las alternativas propuestas.

A partir de la selección de las alternativas, el Metro de Medellín Ltda. realizará una matriz multicriterio, se determinará el trazado que se llevará a la fase de estudios previos de prefactibilidad.

Cronogramas de avance fase 2:

Desde el pasado mes de septiembre de 2023 se dio inicio a las actividades estipuladas para la fase 2, conforme los entregables realizados de la fase 1, el AMVA se encuentra realizando la modelación de la demanda de pasajeros para un total de 18 escenarios que contemplan 3 tipologías de familias tecnológicas con las cuales la empresa METRO realizará la matriz de selección definitiva tanto del trazado como de la tecnología más adecuada para el desarrollo de los estudios posteriores.

El cronograma de avance de tiempo Global del convenio derivado No. 46000911447 de 2021 es del 87%.

En dichos procesos, las entidades suscribientes a saber: Área Metropolitana y Alcaldía de Medellín, realizaron el aporte de la totalidad de los recursos financieros previstos para el desarrollo



Medellín futuro 2020-2023

del convenio derivado por un monto total de \$2.810.416.000. la empresa metro realizará el aporte de recursos en especie durante el desarrollo del convenio por un valor de \$515.989.090

Hasta el momento la ETMVA ha comprometido un total de \$2.607.744545 de los recursos financieros aportados por el distrito y el AMVA, quedando un saldo a favor de \$202.671.455, el cual, en caso de no ser necesario para cubrir costos adicionales en el desarrollo de los procesos, será reintegrado a las entidades suscribientes.

1.2.1.2.3 Estudio técnico para evaluar los parámetros de operación y de viabilidad financiera para la prestación de servicios de buses nocturnos realizado.

Se realizó el estudio técnico para determinar la viabilidad técnica, legal y financiera del servicio nocturno de transporte en el Distrito; con el objetivo de:

- Determinar en la franja horaria nocturna, en la cual no se tiene autorizada, ni cubierta la prestación del servicio de transporte público colectivo urbano de pasajeros en el Distrito Medellín, la existencia de demanda insatisfecha y fijar los parámetros técnicos para satisfacerla.
- Determinar el marco legal para la prestación del servicio de transporte nocturno.
- Socializar a las empresas y gremios de transporte colectivo de pasajeros los resultados del estudio

Resultados: Viabilidad técnica para la operación de 17 rutas de transporte público colectivo urbano de pasajeros cuya selección tuvo en cuenta los siguientes criterios:

- A partir de rutas del sistema de transporte público colectivo urbano del Distrito se seleccionaron las rutas con dos criterios principales: Alta movilización durante el día y buena cobertura geográfica para el Distrito. Las rutas fueron ordenadas de mayor a menor movilización en el año 2019 y en combinación con la cobertura geográfica se escogieron rutas potenciales para el sistema de transporte nocturno.
- Con los criterios indicados anteriormente, se seleccionaron las rutas. La cobertura geográfica de las rutas considera una distancia de 300 metros de influencia.
- El modelo de estructuración financiera del sistema de rutas nocturnas del Distrito de Medellín consideró los siguientes aspectos:
 1. Los costos de operación toman en cuenta que corresponden a períodos en general más costosos por los horarios de los conductores (horarios nocturnos de trabajo).



Medellín futuro 2020-2023

2. Hay menos congestión en las calles y se pueden tener velocidades mayores comparadas con las que se obtienen durante el día.
3. Los ingresos del sistema que provienen de la tarifa pueden ser limitados en períodos iniciales del sistema, por tanto, el sistema puede requerir del aporte de ingresos de otras fuentes y/o “subsidios cruzados” como se da en las rutas de baja demanda del sistema convencional de transporte público colectivo del Distrito.
4. No se consideran inversiones en flota o tecnología que sea exclusiva para la operación nocturna. Se utilizarán los buses del sistema convencional existente en cada una de las rutas seleccionadas con tipologías y las tecnologías que tienen en la actualidad. Cabe recordar, que el sistema ya cuenta con un centro de control y gestión de flota que podrá apoyar la operación nocturna.

Para revisar la tarifa del usuario se contrastó con las alternativas actuales que utilizan los usuarios (taxi, aplicaciones) y la alternativa del nuevo sistema a implementar; es de anotar que la tarifa para ese horario debe estar por encima de la tarifa del diurno; dado que el IPK de la operación es más bajo.

En el marco legal, el estudio propone con base en lo contemplado en el Decreto 1079 de 2015, que la modificación de las condiciones de operación para la implementación se haga a través de una “reestructuración” de parámetros.

Ya se realizó una primera reunión con las empresas transportadoras en las que se les socializó el estudio y sus resultados, a fin de avanzar en la implementación del servicio; no obstante, aún no se ha iniciado la prestación del servicio, en razón a que las cifras de movilización de pasajeros del TPC, aún tiene rezagos postpandemia.

1.2.1.2.4 Política pública de renovación vehicular formulada, aprobada y con un plan de acción para su ejecución.

Avanzamos en la Política Pública de Renovación Vehicular con un ejercicio participativo y de gobernanza entre entidades participantes en el convenio que conformaron la Unidad de Gestión Interinstitucional para la Movilidad Sostenible con el fin de promover el mejoramiento integral de los esquemas de movilidad de la región metropolitana, contribuir a la reducción de las emisiones contaminantes en el Valle de Aburrá y fomentar la renovación del parque automotor.

Principales logros

- Formulación de una Política Pública de Renovación Vehicular



Medellín futuro 2020-2023

- Formular el Instrumento jurídico-político, con el cual se darán los lineamientos a los actores viales del Valle de Aburrá en materia de renovación vehicular
- Priorizar en la Agenda Pública la renovación vehicular, como una necesidad para el mejoramiento de la calidad del aire y la mitigación del cambio climático en el Valle de Aburrá.
- Establecer los roles y responsabilidades de los Distritos y entidades públicas en los proyectos de renovación vehicular.
Establecer la corresponsabilidad ciudadana en la búsqueda de un desarrollo más sostenible en el Valle de Aburrá.

Proyectos de renovación vehicular por segmentos

- Renovar gradualmente la flota de los segmentos más contaminantes a 2030, para lograr la reducción de emisiones contaminantes en un 50% en el Valle de Aburrá.
- Aportar a las metas del Plan Integral de Gestión de Calidad del Aire
 - – PIGECA, a las del Plan de Acción Climática - PAC&VC y del Plan para la Prevención del Ruido del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.
- 1. Gestión Urbana
 - Gestionar predios públicos y/o privados para la construcción de infraestructura requerida para la Movilidad Sostenible.

Mecanismos de financiación

- Identificar y construir los modelos de inversión para la renovación vehicular en la Región Metropolitana del Valle de Aburra.
- Diseñar y establecer viabilidad de estructuración del Fondo Metropolitano para la Movilidad Sostenible.
- Identificar los mecanismos de financiación e incentivos en materia de renovación vehicular.

Relacionamiento

- Gestionar oportunidades para el acceso a recursos de cooperación internacional que financien los proyectos y programas del Gobierno Nacional para la renovación vehicular.
- Buscar cooperación técnica para la orientación en la formulación de proyectos de renovación vehicular.



Medellín futuro 2020-2023

1.2.1.3 Otros resultados en el programa:

Iniciamos la operación del primer bus eléctrico para el Transporte Público Colectivo en el Distrito Medellín, en alianza con organizaciones como C40, Navitrans y Enel X, operado por la Flota Nueva Villa y que comenzó a rodar por las calles de Medellín y el Área Metropolitana. Se adelantaron las primeras pruebas piloto en las empresas Flota Nueva Villa y Expreso Campo Valdés, donde por 30 días se operó el Bus Eléctrico, prestado por la empresa Navitrans, en las rutas 080V-M, 080V-33 y 080V-O (Flota Nueva Villa) y 051-052 CV-C, 051-052 CV-F, 051-052 CV-O Y 051-052 CV-SD (Expreso Campo Valdés). Como resultado de dicha prueba, se obtuvieron indicadores de eficiencia, autonomía y maniobrabilidad del vehículo, así como alertas a tener en cuenta con respecto a la operación del mismo dentro de las rutas urbanas de transporte público colectivo.

Durante el cuatrienio conservamos la operación de 69 buses eléctricos que actualmente circulan en la ciudad, evitando la emisión de 3.952 de CO2 Ton/año y de 0,094 Ton/año de partículas de PM 2.,5, además contribuimos con la entrega de 20 buses eléctricos a las Líneas 1 y 2 y adquirimos nuevos cargadores de 210 kilovatios de potencia que permiten conectar hasta 12 vehículos de manera simultánea.

Además, entregamos recursos para la operación de Línea O de la siguiente manera:

Aportes del Distrito	
Aportes al contrato de operación Línea O del 2019	17.316.057.743
Adiciones en 2020 aportes al contrato de operación Línea O del 2019	8.658.028.871
Aportes al contrato de operación Línea O del 2020	5.070.884.633
Aportes al contrato de operación Línea O del 2021	6.317.125.024
TOTAL	37.362.096.271

Durante el cuatrienio movilizamos en el servicio de transporte público Metroplús cerca de 196.659 pasajeros día típico laboral en las líneas 1 y 2 y 5.368 en la Línea O, bajo criterios de accesibilidad, seguridad, economía y calidad del servicio. Se redujeron los costos operativos y de mantenimiento de la flota, así como también los tiempos de viaje, lo que se refleja en impactos beneficiosos sobre la tarifa al usuario, este proceso generó empleos temporales y reducción de emisiones contaminantes.

Entregamos recursos al fondo de estabilización para cubrir la diferencia entre la tarifa técnica y tarifa al usuario de la operación de la Línea 1 y 2 y Cuencas 3 y 6 de buses de la siguiente manera:



Medellín futuro 2020-2023

Aportes del Distrito	
Ap. del Distrito de Medellín 2020 (Aportes FET)	69.616.451.835
Ap. del Distrito de Medellín 2021 (Aportes FET)	19.025.886.664
Ap. del Distrito de Medellín 2022 (Aportes FET)	83.175.252.610
Ap. del Distrito de Medellín 2023 (Aportes FET)	48.591.626.000
TOTAL	220.409.217.109

Avanzamos en la elaboración de los estudios y diseños del Centro Logístico de Transporte Aeropuerto Olaya Herrera, para el almacenamiento y recarga de vehículos con sistemas de movilidad sostenible; este CLT será el centro de salida y llegada de la flota de buses y una infraestructura esencial para el desarrollo de actividades de transporte y de soporte del sistema BRT (Bus Rapid Transit) del SITVA.

En cuanto a los viajes en bicicleta, adelantamos proyectos que permiten la seguridad y comodidad para los usuarios de la bicicleta, posicionándolos cada vez más como modo de transporte, con el fin de desarrollar una movilidad activa e impulsar al Distrito de Medellín a seguir sus estándares de medio ambiente y transporte, a través de estrategias tanto de diseño como de conectividad para la red ciclista, lo que permitió aumentar la participación de los viajes peatonales a pasando de 26,5% a 41% y en bicicleta en los viajes totales pasando de 1% a 3%. (datos que se encuentran en proceso de calibración por parte del AMVA).

Avanzamos en los diseños de kilómetros de red ciclista de los proyectos Universidad Nacional - Universidad de Antioquia, Barrio Lorena, Calle 32 F, Circular 7, Barrio Los Colores, Barrio Santa Fé, sector Estadio y calle Barbacoas, Producto de ello, pasamos de 105,4 a 122 Km diseñados la red ciclista; adicional finalizamos los diseños con accesibilidad universal de los Puentes de Ayurá y el Mico. Avanzamos en los diseños de los tramos Sur y Norte (Soya-San Juan, San Juan-Calle 30, Calle 30- Aguacatala).

Adquirimos 26 bicicletas eléctricas y un (1) vehículo eléctrico para realizar control de la movilidad en la ciudad de Medellín y sus corregimientos. Así mismo, obtuvimos 20 motos eléctricas para realizar regulación y control de la movilidad, a través de una donación del Gobierno Coreano.

Desarrollamos un trabajo articulado a través de una mesa liderada por La Alcaldía de Medellín y EPM en donde se promueve la transición energética del transporte público de la ciudad. Con el apoyo de empresas y agremiaciones de taxistas, concesionarios de vehículos eléctricos, aseguradoras y entidades financieras de la ciudad, con el objetivo de encontrar las mejores alternativas para avanzar en la transición responsable. El proyecto logró incorporar diez (10) nuevos taxis 100% eléctricos, a través de la ampliación temporal de la



Medellín futuro 2020-2023

capacidad transportadora aprobada por el Ministerio de transporte. El proyecto contempla alcanzar un 2% de vehículos eléctricos del total de la flota, todo un hito para Medellín y el territorio metropolitano.

Adelantamos el proceso contractual a través de convenio para la elaboración del Estudio de prefactibilidad para 5 nuevos corredores de movilidad por parte de las entidades Área Metropolitana del Valle de Aburrá, Metro y el Distrito Especial de Ciencia Tecnología e Innovación de Medellín. Este proyecto busca expandir la cobertura del transporte público dentro del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, donde de los 5 cables se prioriza como primer corredor a estudiar el que conecta el Distrito de la Estrella y el Corregimiento de San Antonio de Prado que beneficiará aproximadamente 230 mil habitantes aproximadamente, de los cuales 160 mil son del Corregimiento. El proyecto se considera exitoso toda vez que se lograron los recursos para desarrollar el análisis de la prefactibilidad, además, de poner de acuerdo a las 3 entidades responsables. No funcionó la iniciativa de apalancar los estudios mediante un convenio con la entidad financiera IFC, debido a que los temas legales del acuerdo de colaboración, obligaba a las entidades a retornar los recursos económicos a la entidad financiera, si ellos posteriormente un fueran seleccionados para la ejecución del proyecto.

1.2.2 Programa 4.1.2 Medellín caminable y pedaleable.

1.2.1.1 Indicadores asociados al Programa.

Dependencia responsable	Fórmula de Cálculo	Nombre Indicador	Línea Base	Unidad de Medida	Meta Plan 2020 -2023	Logro 2023	Logro acumulado proyectado 2020-2023	Observación
Gerencia de Movilidad Humana	A	Kilómetros de red ciclista diseñados	105,4	Kilómetros	145,4	122	122	Si bien por cuestiones presupuestales se afectó la ejecución del contrato realizado para este fin, avanzamos en los diseños de los proyectos Universidad Nacional, Universidad de Antioquia, Barrio Lorena, Calle 32 F, Circular 7, Barrio Los Colores, Barrio Santa Fé, sector Estadio y calle Barbacoas. Producto de ello, incrementamos en 16,6 Km diseñados la red ciclista, logrando un total acumulado de



Medellín futuro 2020-2023

Dependencia responsable	Fórmula de Cálculo	Nombre Indicador	Línea Base	Unidad de Medida	Meta Plan 2020 -2023	Logro 2023	Logro acumulado proyectado 2020-2023	Observación
								122,00 Km.
Gerencia de Movilidad Humana	NoA	Guía de intervención con criterios para la movilidad activa con enfoque de género formulada	N/A	Número	1	N/A	1	Desarrollamos la formulación de la Guía de intervención con criterios para la movilidad activa con enfoque de género. Esta Guía está dirigida a describir las necesidades para implementar proyectos de transporte activo en el que se empleen elementos conceptuales para comprender esta situación social, además de fomentar el transporte activo e inclusivo, donde se identifican las variables que intervienen en la movilidad del Distrito y se plantea una metodología para mejorar la inclusión de género en proyectos de transporte.
Gerencia de Movilidad Humana	A	Puentes viales existentes sobre el Río Medellín diseñados para ser adecuados con accesibilidad universal	2	Número	5	5,0	5	Diseñamos en tres (3) puentes viales existentes que atraviesan el río Aburrá (El Mico, Colombia y el Puente San Juan) accesibilidad universal para una futura adecuación de infraestructura ciclista y peatonal.



Medellín futuro 2020-2023

Dependencia responsable	Fórmula de Cálculo	Nombre Indicador	Línea Base	Unidad de Medida	Meta Plan 2020 -2023	Logro 2023	Logro acumulado proyectado 2020-2023	Observación
Gerencia de Movilidad Humana	A	Red ciclista diseñada, articulada a la red existente para conectar el norte y el sur de la ciudad	6	Kilómetros	20	7,400	7,4	El proyecto se compone de 18 tramos agrupados en tres (3) grandes zonas (Norte, Centro y Sur) localizadas sobre el costado occidental del Distrito, y su extensión total es de 17.3 km. Durante el cuatrienio realizamos los diseños viales, urbanos y diagnóstico social, y presentamos el estudio de movilidad para su aprobación. Es importante señalar que el Distrito es compacto en cuanto a su malla vial, y la incorporación de otro actor vial genera reducciones de calzada y redistribución de la sección pública, por lo que fue necesario realizar los diseños fase III que quedan en proceso de revisión y aprobación.
Gerencia de Movilidad Humana	NoA	Corredor de conexión de la Universidad de Antioquia y la Universidad Nacional (sede El Volador) con la red ciclista existente, diseñado y ejecutado	N/A	Metros lineales	1820	546	1820	Realizamos los diseños de los corredores de las dos (2) universidades; así mismo, iniciamos los procesos de aprobación en el cual se enfocaron como proyectos de espacio público. En la Universidad de Antioquia - UDEA se realizó el planteamiento vial y se definió la sección normativa; y en la Universidad Nacional de Colombia - UNAL sede Medellín se gestionó el complemento ambiental.
Gerencia de Movilidad Humana	NoA	Piloto de cicloparqueadero con carga para bicicletas eléctricas y vehículos de micromovilidad implementado	N/A	Número	1	0,5	1	Realizamos el diseño e instalación de cicloparqueadero con carga para bicicletas eléctricas y vehículos de micromovilidad, el cual es utilizado por ciudadanos que se movilizan en bicicleta. Este proyecto busca aportar en la disminución de la contaminación y del impacto que tiene la movilidad del Distrito en el cambio climático, así como incentivar la movilidad sostenible.



Medellín futuro 2020-2023

Dependencia responsable	Fórmula de Cálculo	Nombre Indicador	Línea Base	Unidad de Medida	Meta Plan 2020 -2023	Logro 2023	Logro acumulado proyectado 2020-2023	Observación
Gerencia de Movilidad Humana	A	Racks de cicloparqueaderos construidos en espacio público y en sedes del conglomerado municipal	484	Número	964	540	540	Si bien por cuestiones presupuestales se afectó la ejecución de las cantidades programadas para el cuatrienio, logramos la construcción de Racks de cicloparqueaderos en espacio público, buscando consolidar la bicicleta como un modo de transporte prioritario, articulado al Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá – SITVA.
Gerencia de Movilidad Humana	NoA	Documento técnico que soporte la futura regulación de la micromovilidad formulado	N/A	Número	1	N/A	1	Formulamos el Documento técnico que soporte la futura regulación de la micromovilidad. Con este marco técnico se busca dejar la estructura receptora de un proyecto que administre un sistema de micromovilidad. Este sistema involucra el uso de patinetas y otros medios de transporte pequeños como bicicletas, con el objetivo de proporcionar opciones de movilidad sostenible y eficiente para los ciudadanos, como una forma que afronte los desafíos que deben resolverse para garantizar un uso seguro y sostenible de estos medios de transporte alternos.
Gerencia de Movilidad Humana	NoA	Piloto de movilidad activa para la zona media y alta pendiente de la ciudad que contemple bicicletas eléctricas, gestionado	N/A	Número	1	N/A	1	Ejecutamos en la Institución Universitaria - ITM Fraternidad, el piloto de movilidad activa para la zona media y alta pendiente de la ciudad, con 50 bicicletas eléctricas. Es importante resaltar que se realizaron 2.112 viajes con más de 20.000 km. recorridos, y distancias promedio de 9,5km por viaje.



1.2.2.1.1 Guía de intervención con criterios para la movilidad activa con enfoque de género formulada.

Gestionamos y obtuvimos el apoyo técnico del Banco Mundial para el desarrollo de la guía con enfoque de género, con un aporte por valor de 500 millones de pesos. Esta Guía incluye un paso a paso metodológico para el análisis espacial con enfoque de género, dirigido a las diferentes dependencias y organizaciones que diseñan y desarrollan proyectos urbanos, de espacio público y movilidad; con el objetivo promover soluciones urbanas incluyentes, diversas y accesibles para todas y todos.

La guía de enfoque de género cuenta con herramientas metodológicas para generar mejoras en la forma como se implementan proyectos de infraestructura para la movilidad activa, priorizando una movilidad más humana, y entendiendo e integrando la intersección entre género y movilidad.

Presenta brevemente el problema que se debe afrontar para mejorar las condiciones de movilidad activa con enfoque de género, los conceptos clave que se deben tener en cuenta, y una metodología para comprender y mejorar condiciones de accesibilidad y seguridad vial y personal en la movilidad activa de mujeres diversas, tomando como ejemplo el estudio de caso del Distrito Medellín.

Esta Guía apoya la generación de mejoras en la forma como se implementan proyectos de infraestructura, de tal manera que puedan priorizar una movilidad más humana, y entendiendo e integrando la intersección entre género y movilidad. EAFIT, Despacio e ITDP realizaron un estudio de mercadeo, una revisión de literatura y marco conceptual, una propuesta metodológica de la que se implementaron cinco pilotos para probar y definir la metodología que se presenta en esta guía.

La guía metodológica está conformada por un estudio de mercado desarrollado por EAFIT, el cual se realizó mediante la aplicación de tres instrumentos de investigación: encuestas, grupos focales, y Tecnología “eye tracker” y manilla galvánica; así como los principales ítems correspondientes las etapas de la metodología de análisis de proyectos de transporte activo.

Se realizaron 766 encuestas aplicadas sobre movilidad general a mujeres del Distrito Medellín

Grupos focales realizados con mujeres de 11 perfiles demográficos

Tecnología “eye tracker” y manilla galvánica, recorrido de 24 mujeres en diferentes modos de transporte y se registraron sus movimientos de ojos y respuestas galvánica



Medellín futuro 2020-2023

Adicionalmente, se analizaron cinco casos de estudio (y en ellos un proyecto o programa de infraestructura en particular) para analizar mejores prácticas, así como adaptar y desarrollar recomendaciones adecuadas al contexto local, recomendaciones específicas están particularmente relacionadas con los procesos de planificación, las consideraciones de diseño y la co-creación social del proyecto y sus estrategias de planificación y operación.

La metodología que se presenta en la guía es exitosa porque brinda herramientas para fortalecer el proceso actual de desarrollo de proyectos de infraestructura de movilidad activa con la inclusión de instrumentos y elementos de análisis para transversalizar el enfoque de género y de accesibilidad universal. Para esto, incluye herramientas para el análisis cuantitativo (la revisión de datos de movilidad con enfoque de género), cualitativo (nuevas herramientas para el mapeo de usos del espacio público y percepciones) y geográfico (análisis espaciales y de siniestralidad). Además, se indican conceptos de diseño que reúnen las mejores prácticas para la seguridad vial, seguridad personal y accesibilidad universal. Reúne un anexo digital que entrega formatos recomendados según lo que se indica en cada etapa del proceso, y una descripción más detallada de cómo el ciclo de proyecto completo puede ser complementado por este trabajo. El anexo digital se presenta la propuesta de adaptación al ciclo de proyecto que se utiliza actualmente en el Distrito Medellín.

Se evidencia la Guía Metodológica: infraestructura para la movilidad activa y de género.

https://drive.google.com/drive/folders/1WaEzcW_jP3t3_2t-FewfF2YpVeNTzOhV

1.2.2.1.2 Documento técnico que soporte la futura regulación de la micromovilidad formulado.

Revisamos el estado del arte sobre, como otras ciudades han regulado este tipo de dispositivos de micromovilidad, articulamos con diferentes actores públicos y privados: APP, Departamento Administrativo de Planeación, Subsecretaría de Espacio Público, Grin, Muvo, Whylls, Muverang. Adicional formulamos los determinantes técnicos para la operación del sistema de micromovilidad compartida de patinetas y bicicletas eléctricas en la ciudad de Medellín

1.2.2.1.3 Piloto de movilidad activa para la zona media y alta pendiente de la ciudad que contemple bicicletas eléctricas, gestionado.



1.2.2.1.3.1 Determinantes técnicos para la operación del sistema de micromovilidad compartida con patinetas eléctricas en la ciudad de Medellín.

- **Definiciones:**

Sistemas de Micromovilidad Compartida: son todos aquellos en los cuales, los usuarios alquilan y hacen uso de vehículos ligeros como patinetas, bicicletas, entre otros por un tiempo determinado y en una zona específica, normalmente para recorrer distancias cortas (viajes de primera o última milla). No se consideran sistemas de micromovilidad los que involucran alquiler de motos, automóviles y/o vehículos de mayor peso o tamaño. Para su funcionamiento estos sistemas contarán con lugares específicos para la toma y entrega de los vehículos, los cuales deben seguir los lineamientos dados por el Decreto 2229 de 2019.

Fuente: Manual de AEEP, adoptado mediante decreto Municipal 2229 de 2019).

Patinete: Vehículo de dos (2) o más ruedas en línea compuesto de una plataforma y un sistema de dirección, diseñado para que un pasajero viaje de pie, y cuyo movimiento está generado a partir de una fuerza que empuja o da impulso

Aglomeración de patinetas: Externalidad causada por exceder el número de patinetas permitidas en un área determinada, para el estacionamiento de patinetas, debida o indebidamente autorizada.

1.2.2.1.3.2 Principios generales para las empresas interesadas.

Seguridad vial: Debe contribuir al cumplimiento de los objetivos del Plan de Movilidad Segura de Medellín (PMSM).

Uso adecuado del espacio público: Debe ser destinado al uso común sobre el interés particular, garantizando siempre su accesibilidad, goce, disfrute y aprovechamiento, el equilibrio y cuidado del espacio público y el paisaje, el desarrollo económico, el ambiente y bienestar social.

Facilidad de uso: Debe propender por facilitar los insumos requeridos para el acceso de los usuarios al sistema de micromovilidad, ya sea por las tarifas, el proceso de inscripción, medios de acceso a una bicicleta o patinete, medios de atención y medios de pagos.



Medellín futuro 2020-2023

Protección al usuario: Se debe proteger los derechos de los usuarios como consumidores del servicio prestado a través de la actividad económica del operador, y se debe garantizar su derecho fundamental de petición.

Gestión social: Será necesario implementar acciones de socialización, capacitación y acompañamiento dirigidas a las comunidades (propietarios y comerciantes), que habitan o permanecen en las zonas aledañas al espacio determinado para el alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso, de bicicletas o patinetas u otros medios de micromovilidad compartida, buscando mitigar los riesgos sociales derivados del aprovechamiento económico del espacio público.

Datos abiertos: Debe adoptar una política de datos abiertos¹ que incluya, datos históricos de uso y desempeño del sistema en tiempo real.

1.2.2.1.3.3 Condiciones técnicas de operación.

Perímetro de Operación.

Para la definición del polígono para el programa piloto de la ciudad de Medellín, se determinaron las siguientes variables para la definición del polígono agregadas por Zonas SIT (Zonas de Análisis de Transporte):

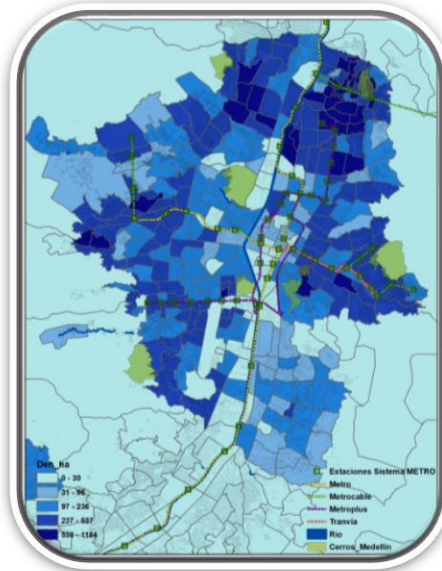
- **Densidad Poblacional:** Se evalúa la cantidad de habitantes por hectáreas (ver Figura 1).

¹ Datos abiertos son todos aquellos datos primarios, sin procesar, en formatos estándar, estructurados e interoperables que facilitan su acceso y permiten su reutilización, los cuales están bajo la custodia del operador del sistema de patinetas eléctricas públicas y que pueden ser obtenidos y ofrecidos sin reserva alguna, de forma libre y sin restricciones, con el fin de que la administración municipal de Medellín y sus entidades puedan reutilizarlos y crear servicios derivados de los mismos.



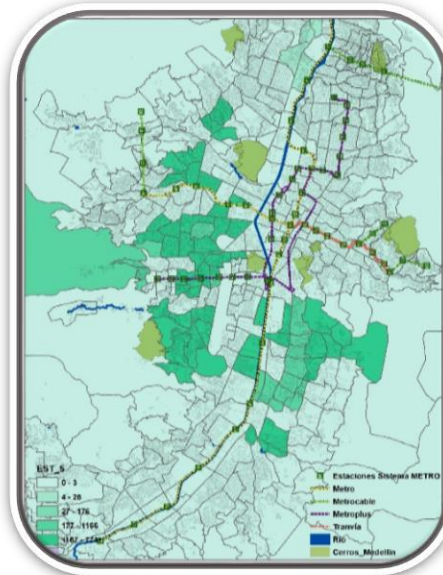
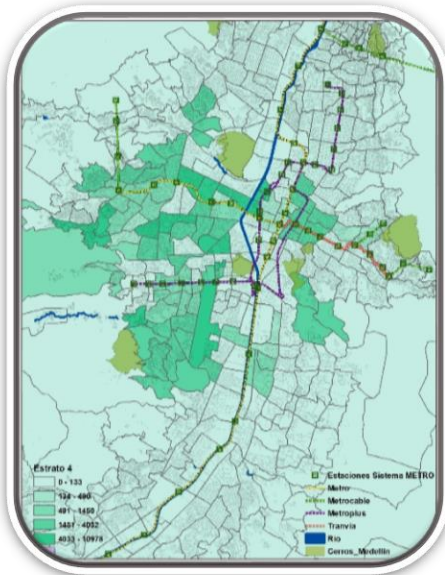
Medellín futuro 2020-2023

Figura 1. Densidad Poblacional.



Fuente: Elaboración propia a partir de POT.

- Estratos socioeconómicos: Se evalúa la cantidad de residencias con estrato socioeconómico 4, 5 y 6 (ver Figura 2).



Medellín futuro 2020-2023

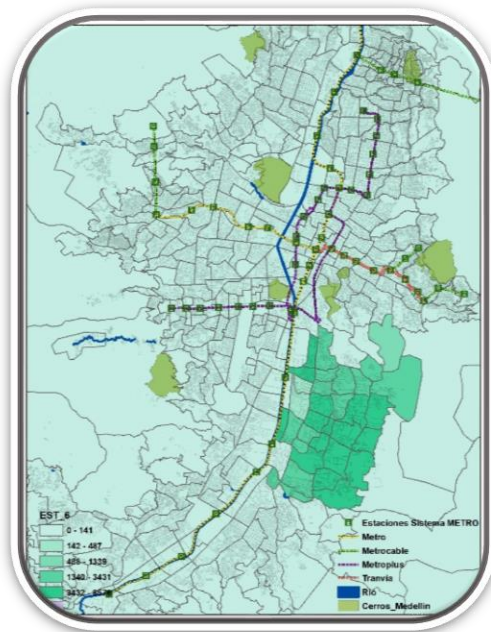


Figura 2. Estratos socioeconómicos.

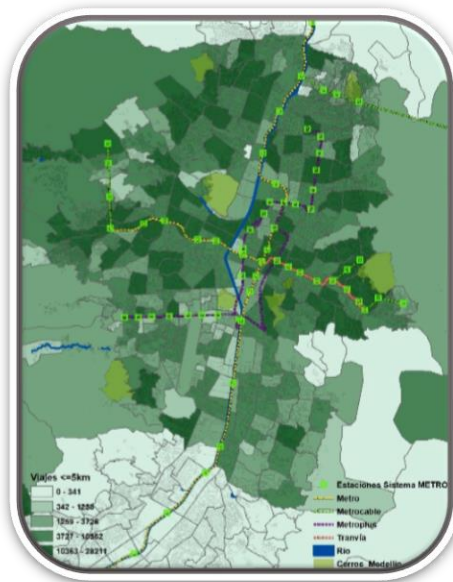
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Empresas Públicas de Medellín.

- Viajes según la Encuesta Origen y Destino (EOD): Se evalúa la cantidad de viajes en auto, moto y transporte público menores a 5 kilómetros (ver **¡Error! La autoreferencia al marcador no es válida.**).



Medellín futuro 2020-2023

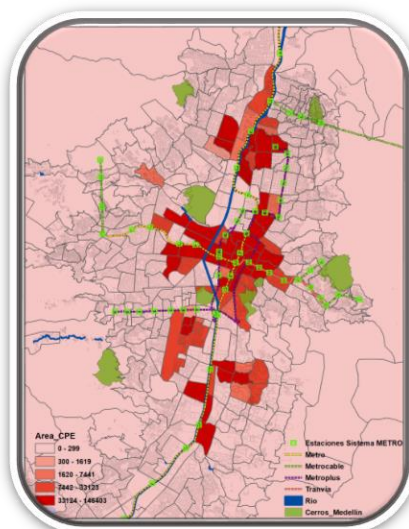
Figura 3. Viajes potenciales.



Fuente: Elaboración propia a partir de Encuesta Origen Destino del AMVA.

- Usos del suelo: Se evalúa la cantidad de metros cuadrados de centralidades con predominancia económica (ver Figura 4).

Figura 4. Usos del suelo.

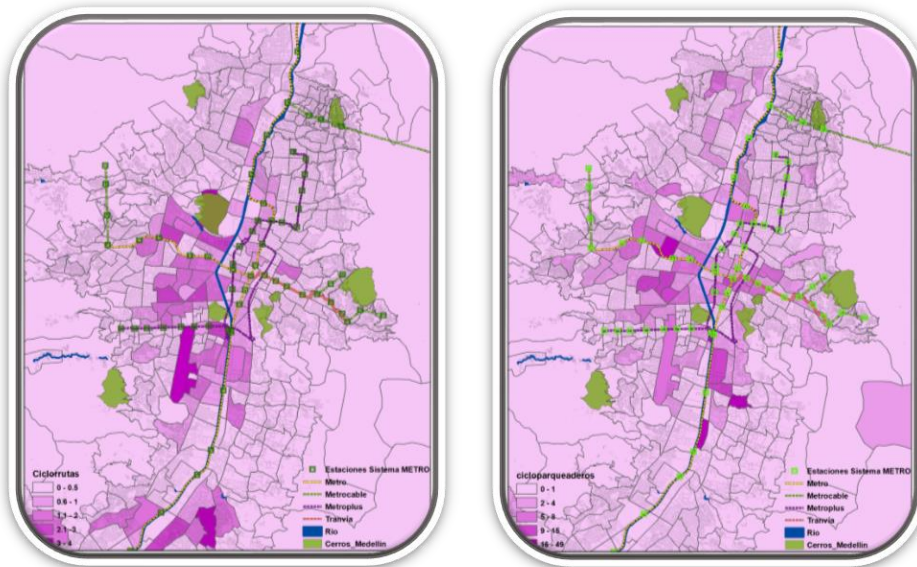


Medellín futuro 2020-2023

Fuente: Elaboración propia a partir de POT.

- Infraestructura (ciclorrutas y cicloparqueaderos): Se evalúa la cantidad de kilómetros de red ciclista y de cicloparqueaderos (ver Figura 5).

Figura 5. Ciclo-infraestructura.



Fuente: Elaboración propia.

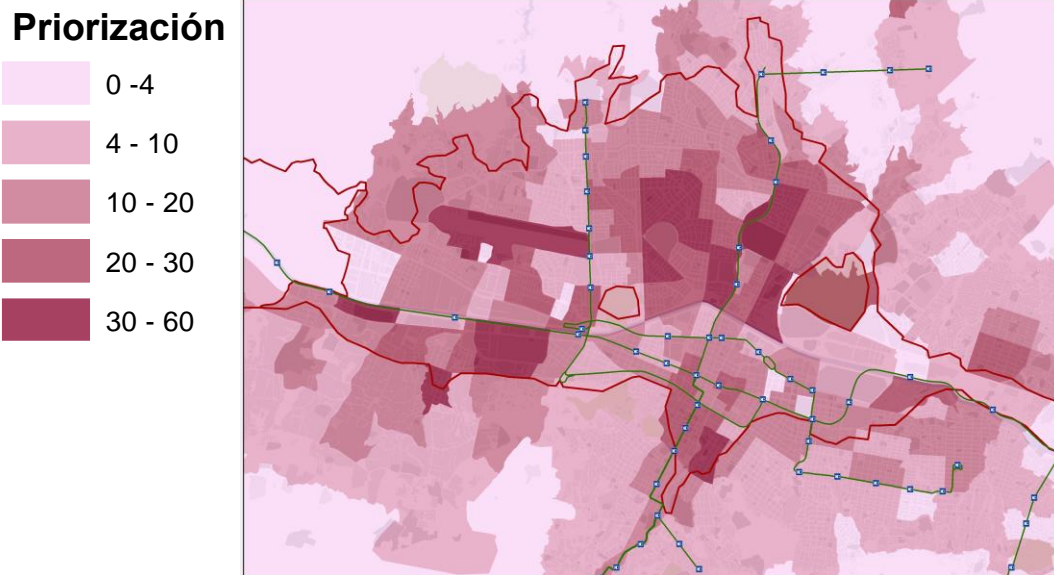
A estas variables se les realizó una metodología de análisis del proceso jerárquico para determinar los pesos que nos permitirá la priorización de zonas, obteniendo como resultado que la infraestructura posee el 50%, seguido por los usos del suelo con un peso de 25%, estratos socioeconómicos con un peso de 13%, viajes según EOD con el 7% y densidad poblacional con 6%. Obteniendo áreas priorizadas tales como Conquistadores, Laureles, Estadio, Carlos E. Restrepo, Aeroparque Juan Pablo II, Pista Mariana Pajón, Ciudad del Río, Buenos Aires, Aguacatala, Jardín Botánico, Moravia, entre otros (ver Figura 6).

Al obtener unas Zonas SIT con mayor puntuación que otras, el siguiente ejercicio fue unir estas zonas priorizadas delimitadas por vías arterias como Avenida el Poblado, laterales de la quebrada La Iguaá, Avenida Ochenta o barreras naturales como el río Aburrá, Cerro el Volador, teniendo como resultado un área de 25.6 Km² (ver Figura 7), la cual abarca las comunas El Poblado, Guayabal, Belén, Laureles – Estadio, La Candelaria y Aranjuez.



Medellín futuro 2020-2023

Figura 6. Zonas priorizadas para ser incluidas en el polígono de operación del piloto de micromovilidad



Fuente: Elaboración propia.



Medellín futuro 2020-2023

Figura 7. Polígono de operación propuesto para el piloto de micromovilidad.



Fuente: Elaboración propia.

1.2.2.1.3.4 Puntos de Estacionamiento.



Medellín futuro 2020-2023

Los lugares específicos para la toma y entrega de los vehículos livianos serán áreas del espacio público habilitadas y designadas por el Distrito de Medellín donde es permitido desarrollar la actividad de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso o gratuito, de patinetas en el espacio público cumpliendo con características técnicas definidas por el Distrito de Medellín, en concordancia con el Manual del Aprovechamiento Económico del Espacio Público.

Estos puntos de estacionamiento han sido definidos en el Capítulo 2 “Categorías del Aprovechamiento Económico del Espacio Público.” del Decreto 2229 de 2019 “Manual del Aprovechamiento Económico del Espacio público” de acuerdo con la funcionalidad, tipología y capacidad del espacio público, atendiendo parámetros de proporción, equilibrio y saturación en la dotación racional del amoblamiento urbano, por lo que la ocupación con estos vehículos, será acorde a la Tabla 7 “Capacidad máxima del amoblamiento para la localización de patinetas en la franja de amoblamiento” incluida en dicho Decreto.

Número máximo de patinetas	Dimensiones	Área
10	1.10 mts x 4.50 m	4.95 m ²
15	1.10 mts x 6.75 m	7.25 m ²
20	1.10 mts x 9.00 m	9.9 m ²

El Distrito de Medellín dispondrá de 54 puntos de estacionamiento para patinetas eléctricas, cercanos a los puntos de interés mencionados anteriormente y ubicados estratégicamente con un máximo de 500 metros entre estaciones, evitando así, largos desplazamientos para los usuarios que requieran el uso de este tipo de movilidad.

Especificaciones puntos de estacionamiento.

El área definida consiste en una demarcación horizontal que delimita el área de disposición del vehículo ligero, que garantice la visibilidad a los usuarios y genere contraste evidente con los demás elementos del amoblamiento. Cualquier señalización será antideslizante para garantizar la seguridad.

En los horarios permitidos para el funcionamiento de la actividad se podrá contar con mobiliario removible para el anclaje o delimitación del espacio.

No podrán interferir con los elementos de amoblamiento y accesibilidad para personas con discapacidad y no deberán



Medellín futuro 2020-2023

deteriorar la vegetación y arborización existente, incluyendo sus ramificaciones, ni interferir con el adecuado funcionamiento del espacio público

Distancias requeridas, para la disposición de vehículos ligeros:

- Entre el borde del área de disposición de vehículos ligeros y el borde del andén mayor o igual a 0.60 m.
- Entre el borde del área de disposición de vehículos ligeros y el borde de la franja táctil guía mayor o igual a 0.80 m.
- Entre el borde del área de disposición de vehículos ligeros y el borde de la franja de circulación mayor o igual 0.60 m.
- Entre el borde del área de disposición de vehículos ligeros y la rampa de rebaje mayor o igual a 2.50 m.
- Entre el borde del área de disposición de vehículos ligeros y otro amoblamiento o contenedor de zona verde rebaje mayor o igual a 2.00 m
- Entre el borde del área de disposición de vehículos ligeros y obras de arte mayor o igual a 5.00 m.

Cantidad patinetas.

La cantidad de patinetas estará definida por la disponibilidad de celdas de parqueo, el Distrito de Medellín destinará 595 celdas para el estacionamiento de este tipo de vehículos, asignadas en los 54 puntos con tipología A, B y C de acuerdo con la capacidad del espacio público y las condiciones técnicas del Manual del Aprovechamiento Económico del Espacio Público - MAEEP y que estarán distribuidas sobre el polígono de operación.

Los cupos para la ocupación de las celdas se distribuirán en las empresas interesadas de acuerdo al modelo de asignación definido en el acto contractual que se determine y se enmarcará en un contrato temporal de Aprovechamiento Económico del Espacio Público para la utilización y ocupación del espacio público, acorde a lo determinado en el Decreto 2148 de 2015.

Especificaciones Vehículos.



Medellín futuro 2020-2023

Los vehículos utilizados para la actividad de alquiler, préstamo o uso compartido a título oneroso, de patinetas, deberán cumplir como mínimo con las siguientes características:

- Velocidad: No podrá ser superior a 20 km/h.
- Dispositivos: Deberán tener freno, timbre, luz blanca delantera, luz roja trasera, pie de apoyo y dispositivo para su geolocalización (GPS).

Identificación: Cada patineta autorizada para estacionar sobre el espacio público, deberá estar identificada mediante un color o un diseño que definirá la administración municipal, adicionalmente deberá contar con una numeración única visible que será su identificación para temas de control.

Obligaciones

Modelo de operación:

- El operador deberá ubicar las patinetas al inicio de cada jornada de operación de acuerdo con los cupos que le sean autorizados y las estaciones asignadas.
- El operador no podrá utilizar el espacio autorizado para la realización de otras actividades diferentes al alquiler, préstamo o uso compartido de patinetas.
- No se podrán instalar elementos adicionales distintos a la infraestructura física definida por la Administración Municipal, en caso de requerirse, se deberá realizar el debido proceso de solicitud.
- El operador no podrá interferir en el desarrollo de la actividad de alquiler, préstamo o uso compartido de otros operadores.
- El operador deberá incentivar en los usuarios el uso de casco.
- El operador deberá garantizar que todas las patinetas en servicio estén en óptimas condiciones de seguridad y comodidad para los usuarios.
- El operador deberá mantener disponible, 24 horas al día, una persona con poder de decisión que ejerza como contacto con el Distrito de Medellín, para atender requerimientos o emergencias.
- El operador deberá informar a los usuarios, mediante avisos en las patinetas y en la aplicación móvil, las reglas que deberán cumplir para el uso del espacio público.
- El operador no podrá permitir el uso de las patinetas por parte de usuarios que no hayan aceptado los términos y condiciones de uso del servicio. Dichos términos y condiciones deberán desarrollar los principios de operación y deberán incluir el procedimiento para el uso de la patineta, obligaciones, costos asociados al desarrollo de la actividad, posibles penalizaciones, aclaración de los riesgos asociados a la actividad, forma de pago, manejo



Medellín futuro 2020-2023

de datos personales por parte del operador y el Distrito de Medellín, derechos y deberes de los usuarios, entre otros.

- El operador deberá identificar cada patineta de forma física y digital (GPS), para efectos de facilitar la recolección y control de las mismas.
- Transmisión de datos: El operador deberá recopilar y suministrar en línea, y de manera sincrónica, información sobre la operación de todos los vehículos en su flota, incluyendo las patinetas que se encuentren en reserva o fuera de servicio, con el fin de generar insumos para mejorar la planeación, el control del aprovechamiento económico y la toma de decisiones del Distrito de Medellín, cumpliendo como mínimo lo siguiente:
 - En el momento en el que se inicia el servicio; la identificación del vehículo y el origen.
 - En el momento en el que termine el servicio; el destino, la trayectoria, el tiempo de recorrido y el tipo de cobro realizado al usuario.
 - La posición en tiempo real de todos sus vehículos.
 - La localización de todos los lugares con los que tiene convenios para ubicar patinetas.
 - Información de recorridos y rutas más utilizadas en las diferentes temporalidades.
 - Identificación de puntos críticos de aglomeración de patinetas.
- Cualquier otra información anonimizada de la operación que sea solicitada por el Distrito de Medellín en los términos que ésta determine, salvo aquellas que tengan reserva legal.
- El Distrito de Medellín establecerá el protocolo de información a cumplir por el operador con el fin de registrar la información de su operación y así garantizar la adecuada recepción, transmisión y publicación de los datos que se generen por la prestación del servicio.
- La circulación y estacionamiento de las patinetas deben cumplir con lo dispuesto en el Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002), y demás regulaciones relacionadas.
- Para su funcionamiento estos sistemas contarán con lugares específicos para la toma y entrega de los vehículos. El operador no podrá ubicar vehículos en lugares del espacio público diferentes a los definidos y autorizados por el Distrito de Medellín
- Las reparaciones de los daños que ocasionen los usuarios al espacio público serán totalmente imputables al operador, quien, por lo tanto, se compromete a restituir en iguales o mejores condiciones, así mismo se compromete a no utilizar el espacio público para reparación de patinetas.
- La operación del sistema se debe limitar al polígono autorizado por el Distrito de Medellín para la prestación del servicio, esto aplica tanto para la circulación como para la ubicación de las áreas de estacionamiento. El Distrito de Medellín podrá, de manera justificada, aumentar los cupos dentro de la zona y establecer nuevas zonas de alquiler, préstamo o uso de compartido de patinetas



Medellín futuro 2020-2023

- El operador y el Distrito de Medellín, deberá cumplir con lo establecido en la Ley 1581 de 2012 sobre el tratamiento de datos personales.

Proceso de Autorización

Se autoriza el uso del espacio público administrado por el Distrito de Medellín mediante una resolución, para el alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso, de patinetas eléctricas ubicadas en elementos del espacio público, contemplando lo contenido en el Manual de Aprovechamiento Económico de Espacio Público - Adoptado mediante decreto 2229 de 2019 y el Decreto 288 de 2018.

Requisitos habilitantes:

Para la participación en el modelo de operación de micromovilidad sobre el espacio público, las empresas nacionales o extranjeras interesadas deberán presentar los siguientes documentos:

- Certificado de Cámara de Comercio de la empresa debidamente constituida en Colombia, expedida con una antelación no mayor a 30 días a partir de la fecha de radicación de la solicitud, con fecha de constitución de al menos 6 meses anteriores a la fecha de radicación de la solicitud y cuyo objeto social esté relacionado con la actividad a desarrollar. Así mismo, el certificado deberá acreditar alguna de las siguientes actividades económicas CIIU o actividades afines a las siguientes:
 - Alquiler o arrendamiento de equipo recreativo y deportivo
 - Actividades de desarrollo de sistemas informáticos
- Fotocopia legible del documento de identidad del representante legal debidamente facultado.
- Registro Único Tributario (RUT): Debe coincidir la actividad económica con el código CIIU (Clasificación Industrial Internacional Uniforme) del Certificado de Cámara de Comercio.
- Formato de solicitud del permiso firmado por el representante legal, el cual se adjuntará en la circular que definirá la zona.
- Plan Estratégico de Seguridad Vial, de acuerdo con lo establecido en la Ley 1503 de 2011, Resolución 1565 de 2014, Decreto Nacional 1906 de 2015 y Resolución 1231 de 2016 del Ministerio de Transporte y demás normas que las sustituyan, modifiquen o adicione. Todo PESV debe cumplir con la formulación e implementación de cinco pilares:



Medellín futuro 2020-2023

1. Fortalecimiento institucional
2. Comportamiento humano
3. Vehículos seguros
4. infraestructura segura y
5. Atención a víctimas

Adicionalmente, se debe tener en cuenta que de acuerdo con el artículo 3 del Decreto Nacional 1906 de 2015, "Por el cual se modifica el Decreto 1079 de 2015, en relación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial, que"(...) las empresas de transporte público, así como las entidades, organizaciones o empresas públicas o privadas que se constituyan con posterioridad al plazo establecido en el presente capítulo, deberán presentar su Plan Estratégico de Seguridad Vial, dentro de los seis (6) meses siguientes a la notificación del acto de habilitación o a la fecha en que se registre el acto de creación según corresponda".

Posterior a su entrega a la Secretaría de Movilidad - Alcaldía de Medellín, esta tendrá hasta diez (10) días hábiles para que dicho plan sea revisado. En caso de requerir ajustes, la Secretaría de Movilidad informará mediante correo electrónico al operador autorizado, quien tendrá hasta diez (10) días hábiles para presentar los respectivos ajustes. Si posterior a la segunda revisión, el PESV tiene concepto de no aprobado por la entidad, este será causal de cancelación del permiso.

- Plan de distribución y rebalanceo de patinetas - PDRP, el cual debe incluir horarios de cargue y descargue, tipo de vehículo en el que se realizarán las operaciones, descripción del proceso, cantidad de personal, tiempos de cargue y descargue. Para cualquier operación de cargue y descargue se debe cumplir con lo estipulado en la normativa municipal para este fin.
- El objetivo del Plan de distribución es conseguir que las patinetas se ubiquen en los puntos de acopio autorizados asegurando el estricto cumplimiento de la normatividad referente a la ubicación adecuada de las patinetas.
- El Plan de distribución y rebalanceo de patinetas debe presentarse a la Secretaría de Movilidad - Alcaldía de Medellín, cada seis meses como mínimo, o antes si el operador o la administración municipal lo considera necesario.
- El operador deberá presentar y adoptar un protocolo para la atención de incidentes, siniestros y emergencias que contenga los procedimientos, actores involucrados y recursos necesarios para apoyar la atención de incidentes, siniestros viales y emergencias. Dicho protocolo deberá ceñirse a lo contemplado en el Plan Estratégico de Seguridad Vial definido en la Resolución 1231 de 2016 expedida por el Ministerio de Transporte y deberá hacer parte del pilar 5, "Atención a Víctimas".
- Protocolo de uso del espacio público que debe indicar las acciones y estrategias a implementar por el operador para cumplir con las condiciones establecidas por el Distrito de



Medellín futuro 2020-2023

Medellín para el alquiler de patinetas y así mitigar el impacto de la circulación y ubicación de las patinetas por parte de usuarios y operarios en la zona autorizada. Buscando la protección de los derechos de los usuarios (Ley 1480 de 2011), el reglamento debe contener como mínimo:

- Usuarios: Las condiciones de ubicación y circulación que los usuarios deberán seguir para cumplir con lo establecido en la Circular 201960000131 de 2019 de la Secretaría de Movilidad y demás normativa asociada a la circulación y comportamiento en espacio público. Lo anterior debe estar articulado con el PESV presentado por el operador.
- Operarios: Las condiciones de funcionamiento para que los operarios cumplan con lo establecido en la Circular 201960000131 de 2019 de la Secretaría de Movilidad y la normatividad referente al uso del espacio público. Lo anterior debe estar articulado con el PDRP y el PESV presentado por el operador.

Así mismo deberá definir la ruta de acción para que, en caso de identificar condiciones indebidas en los usuarios, de tomen medidas correctivas que aseguren el cumplimiento del reglamento del uso del espacio público. Las estrategias y acciones contenidas en este plan deberán divulgarse entre los usuarios.

- Programa de socialización y capacitación de usuarios, en temas de normativa de tránsito, uso del casco, seguridad vial y uso del sistema.
- Pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual: El operador deberá constituir una póliza de seguros con cuantía suficiente que cubra, durante el término del permiso otorgado, todos los perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales que se causen, tanto a terceras personas como a usuarios, con ocasión del ejercicio de la actividad de alquiler de patinetas en el espacio público, con el fin de brindar protección al usuario de conformidad por la Ley 1480 de 2011, "Por medio de la cual se expide el Estatuto del Consumidor y se dictan otras disposiciones"
- Establecimiento de canales de atención al usuario. Cualquier queja recibida por cualquier canal deberá respondida en los términos de la Ley 1755 de 2015, o las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan.

Asignación de cupos

- El número mínimo que debe solicitar cualquier empresa interesada es de cien (100) patinetas.
- Una vez el interesado cumpla con los documentos habilitantes requeridos, el Distrito de Medellín realizará el siguiente procedimiento para asignar el número de patinetas autorizadas a cada empresa:



Medellín futuro 2020-2023

1. Se cuantificará el número total de solicitudes de permisos recibidas y el número total de patinetas que cada solicitante desea operar bajo el permiso.
2. Se calculará el número de patinetas por empresa (NPE), entre todos los solicitantes, así:

$$NPE = \frac{NPA}{NS}$$

Donde:

NPE: Número de patinetas por empresa

NPA: Número total de patinetas autorizadas para operación

NS: Número de Solicitudes

3. Se comparará el número de patinetas por empresa (NPE), calculado en el numeral anterior, con la solicitud más baja de patinetas de todas las empresas:
 - Si NPE es menor o igual a la solicitud más baja de patinetas de cualquier empresa, se asignará el NPE a cada solicitante.
 - Si NPE es mayor que la solicitud más baja de patinetas de cualquier empresa, se asignará el número más bajo de solicitud de patinetas y este será el valor base para todas las empresas.
4. Se repetirá el procedimiento mencionado en el numeral 3 con la siguiente solicitud más baja de patinetas de una empresa, recalculando el valor base y sin exceder el número de patinetas que el interesado está solicitando, hasta agotar el número total de patinetas autorizadas. Cuando no sea posible asignar la solicitud más baja de patinetas de una empresa equitativamente se aplicará la fórmula del paso 2 para la asignación del número de patinetas restantes.

En el caso que, el número de empresas interesadas genere que el NPE sea menor a 100, se aplicará el principio de derecho “Prior in tempore, potior in iure” (primero en el tiempo, primero en el derecho). Por lo tanto, se asignará el número mínimo de patinetas (100) en orden de llegada de las solicitudes hasta agotar el número total de patinetas autorizadas en la zona.

El Distrito de Medellín podrá, mediante circulares posteriores, invitar nuevamente a empresas interesadas en obtener permisos de aprovechamiento económico del espacio público autorizado por el Distrito para el alquiler de patinetas con el fin de asignar el número de patinetas autorizadas que no fueron otorgadas dentro del proceso inicial de asignación de esta zona.



Medellín futuro 2020-2023

Retribución

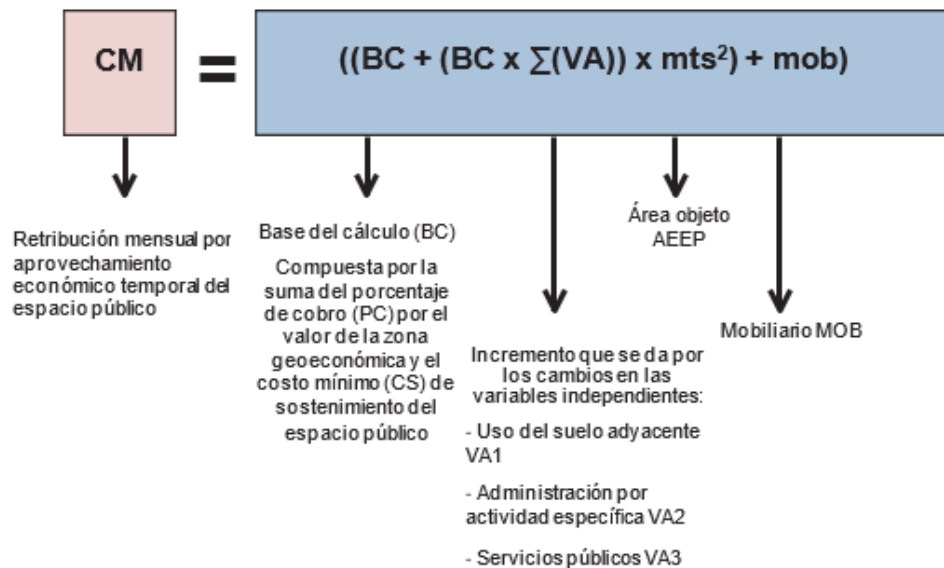
El aprovechamiento económico del espacio público con la localización de patinetas eléctricas, la subcategoría de AEEP: Aprovechamiento económico con sistemas de micromovilidad compartida - localizados en el subsistema de espacios públicos de esparcimiento y encuentro, calzada y franja de amoblamiento, se genera por el desarrollo de la actividad económica que requiere la toma y entrega del vehículo ligero en el espacio público destinado para este fin, lo que producirá una retribución en dinero y/o en especie, a favor del Distrito de Medellín que se calculará con base en las determinantes expuestas en el Decreto 522 de 2018, el cual modificó el Decreto 2148 de 2015 y el Manual de AEEP, este último adoptado por el Decreto Municipal 2229 de 2019.

El aprovechamiento económico del espacio público se determina como instrumento de financiación en los Artículos 539 al 542 del Plan de Ordenamiento Territorial – POT, posteriormente se fijan determinantes a ser tenidas en cuenta en el Acuerdo 50 de 2015 - Política Pública - y en los Decretos 2148 de 2015 y 522 de 2018 o las normas que las modifiquen o sustituyan.

El monto de la retribución se estimará con la fórmula de retribución mensual establecida para la valoración económica de la forma temporal de aprovechamiento económico del espacio público con Patinetas Eléctricas, especificada en el Manual del AEEP y relacionada a continuación:



Medellín futuro 2020-2023



1.2.2.1.3.5 Variables de la fórmula para la forma temporal para Patinetas Eléctricas:

PC - Porcentaje sobre el valor del metro cuadrado de la zona geoeconómica: esta variable será del 1.5% por ciento sobre el valor de la zona geoeconómica según el análisis de viabilidad de la propuesta presentada.

CS - Costo de sostenimiento del espacio público: Se entiende como el costo por metro cuadrado mínimo para atender el sostenimiento de los espacios públicos en concordancia con los planteamientos del Plan de Ordenamiento Territorial, en el cual se argumenta que el aprovechamiento genera una retribución económica, la cual deberá ser reinvertida con fines de sostenibilidad y cualificación del espacio público y el paisaje urbano.

VA1 - Usos de suelo: Se establecen unos factores de incremento en el valor de la ocupación del espacio público con base en el plano de uso del suelo estipulado en el Acuerdo 048 de 2014 y conforme al lugar donde se desarrollará el aprovechamiento:

- Alta mixtura 15%
- Media mixtura 40%
- Baja mixtura 65%



Medellín futuro 2020-2023

Cuando el aprovechamiento económico se desarrolle en un lugar en el cual confluyen varios usos, se tomará el mayor valor.

VA2 - Administración por actividad específica:

- Venta y comercialización de bienes y servicios: 15% de ajuste.

VA3 - Servicios públicos: no aplica

MOB - Mobiliario: no aplica

Adicionalmente se aplicará un área de maniobra para los tipos de parqueaderos tipo A de 4,95 m², tipo B= 7,25 m² y tipo C=9,90 m² especificados en la tabla 7 del MAEEP que contiene las modalidades de aprovechamiento económico del espacio público, en cada caso, a la retribución mensual (CM) se le sumará el valor que resulte de la productoria entre el área de maniobra y la base del cobro (BC).

- Cobro por señalización: Se hará este cobro en función del número de patinetas autorizadas por empresa en el caso de que la demarcación quede a cargo del Distrito de Medellín. El valor de esta variable corresponderá al valor reportado por el contrato de señalización. Cuando el operador sea quien incurra en los gastos de demarcación, la variable no generará una retribución económica directa al Distrito
- Externalidades: Las externalidades se cobrarán según lo defina el Distrito de Medellín mediante actos administrativos posteriores; su valor puede ser negativo o positivo

De acuerdo a lo estipulado en el Decreto 2148 de 2015 “Por medio del cual, se reglamenta el aprovechamiento económico del espacio público, se fijan las retribuciones por su utilización, se crean la comisión intersectorial asesora del espacio público y el comité técnico.”, en el Decreto 0522 de 2018 “Por medio del cual se modifica y adiciona el decreto 2148 de 2015” y en el numeral 2.1.2.6 del manual del aprovechamiento del espacio público “Normas técnicas para el aprovechamiento económico con parqueaderos públicos para patinetas eléctricas o monopatines eléctricos, en la aplicación de la modalidad de aprovechamiento económico del espacio público: amoblamiento urbano”, se convoca a las empresas interesadas para que presenten solicitud de proyecto de ocupación por aprovechamiento económico para la actividad de alquiler de patinetas eléctricas en Medellín.



Seguimiento y control.

El Distrito de Medellín, inspeccionará el cumplimiento de las condiciones establecidas para la actividad de alquiler de patinetas por parte del operador de la siguiente manera:

- Análisis de los datos compartidos: se dispondrá de una plataforma tecnológica y de personal capacitado para generar alertas y calcular indicadores de cumplimiento de la actividad.
- Análisis de los informes: se hará seguimiento a todos los planes y estrategias propuestas por el operador.
- Auditoría de la flota: se dispondrá de personal en campo para verificar el cumplimiento de las condiciones establecidas en el protocolo de la actividad de alquiler de patinetas.
- PQRSD: se recibirán y analizarán las peticiones, quejas, reclamos, sugerencias y denuncias ciudadanas relacionadas con la actividad de alquiler de patinetas.
- El Distrito de Medellín, a su discreción, realizará otras actividades de control de forma directa o indirecta.

Faltas a las condiciones de operación.

El incumplimiento por parte del operador, de las obligaciones y condiciones señaladas en el presente protocolo, dependiendo de la gravedad de las faltas, podrá dar lugar a la cancelación de la autorización, sin perjuicio de las acciones que se generen por concepto de incumplimiento y las demás acciones de orden administrativo, policivo, civil o penal que fueren necesarias adelantar.

El no acatar los aspectos de obligatorio cumplimiento para el alquiler, préstamo o uso compartido de patinetas, de las áreas, o de la entrega de información que defina el Distrito de Medellín, será motivo de incurrir en una falta a la actividad de alquiler, préstamo o uso compartido, a título oneroso, de patinetas en el espacio público.

Se considerarán faltas graves las siguientes:

- Ofrecer para el alquiler, préstamo o uso compartido, patinetas sobre las cuales no se comparte información con el Distrito de Medellín de acuerdo con las condiciones establecidas.
- Superar en número de patinetas el cupo asignado para el estacionamiento de patinetas sobre el espacio público.



Medellín futuro 2020-2023

- No compartir la información siguiendo las condiciones establecidas por el Distrito de Medellín, o compartirla parcialmente incumplimiento con la totalidad de los requerimientos establecidos.
- Ofrecer para el alquiler, préstamo o uso compartido, patinetas que no cumplen con las condiciones técnicas establecidas para los vehículos.
- No pagar la retribución conforme con la totalidad de los requerimientos establecidos.
- Utilizar espacios autorizados para el alquiler, préstamo o uso compartido de patinetas, para la realización de otras actividades o para el alquiler de vehículos distintos a las patinetas.
- No tener vigente la póliza de responsabilidad civil contractual y extracontractual.

1.2.2.1.3.6 Piloto de movilidad activa para la zona media y alta pendiente de la ciudad que contemple bicicletas eléctricas, gestionado.

A través del contrato SA 934-2021 se desarrolló un piloto para la implementación de una flota de bicicletas eléctricas en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá

Ejecutamos en el ITM Fraternidad el piloto de movilidad activa para la zona media y alta pendiente de la ciudad, con 50 bicicletas eléctricas. Se realizaron 2.112 viajes con más de 20.000 kms recorridos, y distancias promedio de 9,5km por viaje.



Se evidencia en el siguiente link

https://drive.google.com/drive/folders/15biVSFM96Y_UNQmR-ZiGk4LLv1CQQt-w4



Medellín futuro 2020-2023

1.2.3 Programa 4.1.3 Movilidad segura e inteligente con innovación y tecnología

1.2.3.1 Indicadores asociados al Programa.

Dependencia responsable	Fórmula de Cálculo	Nombre Indicador	Línea Base	Unidad de Medida	Meta Plan 2020 - 2023	Logro 2023	Logro acumulado proyectado 2020-2023	Observación
Subsecretaría Técnica, Unidad de Circulación	NoA	Mantenimiento y demarcación de señalización vial realizado	1848	Kilómetros	1.850	1942,67	1942,67	Realizamos el mantenimiento a la señalización vial de 2.743,14 Km/carril, fortaleciendo el sistema de movilidad y mejorando las condiciones de accesibilidad de la población, mediante el ordenamiento del tránsito por vías públicas y privadas abiertas al público buscando prevenir, reglamentar e informar a los usuarios de las vías, sobre la forma correcta de circular, y así garantizar un desplazamiento seguro y confiable, superando la meta programada a través del mecanismo de vigencias futuras.
Subsecretaría Técnica, Unidad de Circulación	A	Complementos peatonales y ciclistas en la red semaforizada instalados y mantenidos	513	Número	613	613,000	613	Instalamos complementos peatonales y/o ciclistas en 100 intersecciones semaforizadas de la ciudad, logrando una movilidad más sostenible en criterios de vulnerabilidad, siniestralidad, calidad de vida, medioambientales y de eficiencia energética. Lo anterior, producto de la priorización de los actores viales que encabezan la pirámide de la movilidad urbana (peatones y ciclistas), buscando generar mayor equidad social, pues se garantiza infraestructura accesible para población en situación de discapacidad, movilidad reducida y limitaciones visuales.
Subsecretaría de Seguridad vial y Control	NoA	Estrategia de gestión electrónica de las	N/A	Número	1	0,1	1	Logramos poner en funcionamiento la integración de Código QR Bancolombia con el software ZER (Zonas de Estacionamiento Regulado), con el



Medellín futuro 2020-2023

Dependencia responsable	Fórmula de Cálculo	Nombre Indicador	Línea Base	Unidad de Medida	Meta Plan 2020 - 2023	Logro 2023	Logro acumulado proyectado 2020-2023	Observación
		zonas de estacionamiento regulado implementadas						objetivo de que los usuarios tengan otra forma de pagar la tasa de uso por estacionamiento. Además, realizamos la integración de otras formas de pago con el software actual, para recibir pagos por medio de Tarjetas de Crédito, Débito, PSE y recargas. Por último, además avanzamos en el proceso de funcionamiento de la aplicación móvil.
Subsecretaría Técnica Unidad de Transportes	A	Ruta piloto de buses eléctricos en el Distrito F, formulada e implementada	N/A	Porcentaje	100	100,000	100	Formulamos e implementamos la ruta piloto Distrito Futuro que recorre las comunas 4 (Aranjuez), 5 (Castilla), 7 (Robledo), 11 (Laureles Estadio) y 10 (La Candelaria), en las cuales habitan un total de 701.052 personas, donde el 31% en promedio se moviliza en bus, es decir, aproximadamente 217.326 personas. El principal objetivo de esta ruta es movilizar usuarios de la comunidad universitaria del sector Robledo y El Volador, así como personal y usuarios de la oferta hospitalaria del sector Pilarica, y brindarles una conexión entre comunas y una posibilidad al Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá - SITVA.

1.2.3.1.1 Mantenimiento y demarcación de señalización vial realizado.

Gracias a los diversos contratos de señalización vial e interventorías y a las actividades realizadas en materia de señalización vial en las diferentes vías del Distrito, se lograron señalar 2.071,84 kilómetros/carril, superando la meta inicialmente establecida para el cuatrienio de 1.850 kilómetros/carril. Esta meta se alcanzó gracias a la inversión de \$33.408 millones de pesos realizada por la Administración Distrital.

Dentro de actividades ejecutadas se destacan: mantenimiento y demarcación de los principales corredores viales del Distrito intervención a las diferentes zonas ZER (Zonas de Estacionamiento Regulado), mantenimiento de la señalización de 240 Instituciones Educativas, instalación de 1.369 señales verticales actualización del límite de velocidad en las vías principales, mantenimiento e instalación de resaltos (reductores de velocidad). Estas actividades están dirigidas a todos los actores viales, desde los peatones hasta los usuarios de



vehículos no motorizados, con el fin de garantizar su integridad y generar espacios de circulación más ágiles y seguros. Estas actividades de mantenimiento son primordiales toda vez que gracias al aumento del parque automotor y el constante flujo vehicular que transita por las vías del Distrito, las demarcaciones (pintura) tienden a deteriorarse, situación que no garantiza las óptimas condiciones para todos los usuarios de las vías. Aunado a lo anterior, se realizó la instalación de 1.197 señales verticales, de tipo preventivas, reglamentarias e informativas, dispositivos que contribuyen a la seguridad vial de todos los actores viales,

Por otro lado, Implementamos medidas de gestión de velocidad a través del cual se intervino el limite a 50 km/h en entornos urbanos para que los conductores tengan tiempo de reaccionar y frenar, en corredores como: la Avenida 64C (Simona Duque) y la Avenida 80, la Avenida 33, Calle 44 San Juan y la Carrera 65.

1.2.3.1.2 Complementos peatonales y ciclistas en la red semafórica instalados y mantenidos.

Durante el cuatrienio mantuvimos el funcionamiento de 671 cruces semafóricos, realizamos 645 actuaciones para optimizar los planeamientos semafóricos o programaciones semafóricas de las intersecciones semaforizadas, priorizando la movilidad no motorizada para una movilidad segura de todos los actores viales, implementamos 100 nuevos complementos peatonales y ciclistas pasando de 513 a 613 en diferentes puntos del Distrito e instalamos nueva infraestructura semafórica que limita el actuar vandálico y prioriza la operación óptima de los equipos para el bienestar de todos los actores viales, con una inversión de \$ 34.818 millones de pesos.

1.2.3.1.3 Estrategia de gestión electrónica de las zonas de estacionamiento regulado implementadas.

Cumplimos la meta programada implementado nuevos mecanismos de pago en las Zonas de Estacionamiento Regulado Z.E.R, para que los usuarios puedan realizar el pago de la Tasa de Uso por Estacionamiento con diferente medio de pago.

Durante el cuatrienio se han atendido a 4.490.505 usuarios en las Z.E.R, con un recaudo de \$26.665 millones de pesos; se inmovilizaron 90.536 motocicletas y 41.068 vehículos; han sido bloqueados 9.946 vehículos por mal estacionamiento o abandonados, lo cual ayuda a crear cultura ciudadana ante la mala práctica que tienen de estacionar en cualquier lugar del espacio público generando



Medellín futuro 2020-2023

congestión en las vías e inseguridad para los peatones y demás actores de la vía, Actualmente se tiene en custodia 50.407 motocicletas y 6.378 vehículos.

Realizamos la operación de 2.759 celdas de estacionamiento regulado, 3 parqueaderos con un área mínima de 100.000 m² para custodia de vehículos inmovilizados, la operación de 11 vehículos para el arrastre de vehículos inmovilizados y la operación de 88 dispositivos bloqueadores CEPOS para el control de los vehículos mal estacionados o abandonados en vía pública.

1.2.3.1.4 Ruta piloto de buses eléctricos en el Distrito F, formulada e implementada.

Ruta piloto de buses eléctricos en el Distrito: Se diseñó la ruta piloto de buses eléctricos en Distrito F, la cual servirá a las comunidades de los sectores Caribe, sector universitario de Robledo y la zona de servicios de Salud de Pilarica, ofreciendo un servicio de conexión con las estaciones Caribe y suramericana. Esta tiene incidencia en las comunas 4, 5, 7 y 11, donde el principal beneficio es la oferta de transporte con conexión al sistema SITVA, idealmente de manera sostenible con vehículos eléctricos.

Durante el cuatrienio se adelantó todo el proceso de caracterización del transporte del polígono a servir, estimación de la demanda a cubrir por la ruta planteada de acuerdo a los análisis realizados de la encuesta Origen - Destino del AMVA y los históricos IPK de las rutas operando en el polígono, socialización de los resultados del diagnóstico, caracterización y estructuración de la ruta a las empresas del Transporte Público Colectivo con incidencia en el recorrido propuesto, con la iniciativa de que dicha ruta sea operada por ellos. Se realizó acompañamiento técnico, legal y financiero para la estructuración por parte de las empresas transportadoras de un convenio de colaboración para la operación de la ruta piloto, por medio de recorridos por diferentes corredores del polígono, como prueba de ruta para el Bus Eléctrico, visitas a patios de Transportes Aranjuez Santa Cruz y Transportes Medellín Castilla con funcionarios de EPM, visita a Patio Fátima para revisión RCC, reuniones Metro y EPM temas energía, recaudo y mantenimiento, recorrido en bus eléctrico como prueba de la ruta.

Adicionalmente se han adelantado mesas de trabajo con las empresas transportadoras del TPC para la socialización e invitación de participación y asociación para la operación de la Ruta Piloto. Actualmente, se cuenta con una propuesta de acuerdo de colaboración de la mayoría de las empresas involucradas en el proyecto y se trabaja para la coordinación de las demás empresas interesadas en el proyecto, de manera que se logre la celebración de un convenio de Unión Temporal para la operación de la ruta.



1.2.3.1.5 Ruta piloto de buses eléctricos en el Distrito F, formulada e implementada.

Se realizaron dos pilotos operando buses eléctricos en las empresas Flota Nueva Villa y Aranjuez Santa Cruz, con resultados muy positivos siendo los más representativos:

Rendimiento promedio del bus: 1,05 kWh/km (kilo vatios hora por kilómetro).

Emisiones evitadas para 3000 km recorridos: 1,78 Ton de CO₂.

Aplicamos cambios de sentido de circulación de algunas vías de los barrios que conforman el Distrito a partir de estudios y modelos de movilidad que permiten mejorar la movilidad vehicular y peatonal de las diferentes comunas, eliminación de maniobras vehiculares, disminuyendo puntos de conflicto, con el fin de brindar mayores condiciones de seguridad vial para todos los actores viales, en especial los peatones, teniendo en cuenta la alta población de adulto mayor que reside en las zonas intervenidas.

Adicional a lo anterior en trabajo articulado con entidades externas se realizó seguimiento a la incidentalidad vial de los algunos puntos de conflicto, donde se logró la corresponsabilidad con la instalación de elementos para la seguridad vial en tráfico vehicular y peatonal.

Realizamos los parámetros de la reglamentación del ecosistema de recaudo electrónico interoperable en el transporte público con una inversión de 450 millones de pesos, se llevaron a cabo procesos de socialización del diseño del sistema a empresas de transporte público colectivo y con funcionarios del Metro de Medellín para direccionar el proceso futuro de articulación con este sistema de transporte.

Ante las expectativas y oportunidades que exponen los nuevos buses eléctricos, se generan expectativas en lo que respecta a costos de operación de las soluciones tecnológicas de recaudo, control de flota y sistemas de información a los usuarios y los posibles costos no dimensionados, además de experiencias negativas de algunas ciudades, como parte de la estrategia de solución realizamos los parámetros de la reglamentación del ecosistema de recaudo electrónico interoperable en el transporte público con una inversión de 450 millones de pesos, se llevaron a cabo procesos de socialización del diseño del sistema a empresas de transporte público colectivo y con funcionarios del Metro de Medellín para direccionar el proceso futuro de articulación con este sistema de transporte. En los temas de Gestión y Control de Flota (pag. 79) se complementan los componentes de la estrategia.



1.2.3.1.6 Mesas de Movilidad.

Implementamos la estrategia de Mesas de Movilidad en 10 comunas del Distrito y 2 corregimientos, este espacio conlleva a la articulación, escucha, planificación y acciones coordinadas con los diferentes actores viales

Se puso en marcha la operación sistémica del Centro Integrado de Tráfico y Transporte – CITRA con miras a la gestión y planificación estratégica de la movilidad, haciendo uso de tecnologías avanzadas en sistemas inteligentes de transporte en la Cuarta Revolución Industrial (4RI), generando integración con los demás actores del Distrito que capturan y procesan datos masivos y relevantes para la dinámica de la movilidad. Estas integraciones de datos han permitido obtener información que facilita la realización de análisis y estudios en diversos aspectos relacionados con la seguridad vial y el comportamiento vehicular.

Entre los principales logros a destacar están:

- Modelo de estadística avanzada que permite identificar el pronóstico por zona y franja horaria inicialmente dentro de la zona ZUAP, la ocurrencia de eventos relacionados con la movilidad como congestión, incidentes viales u otros, esto con el fin de direccionar de manera más eficiente los recursos con que cuenta la secretaría para atender dichos eventos.
- Tablero de visualización que permite ver y filtrar los retrasos generados en la malla vial del distrito, donde, permite generar de manera gráfica el comportamiento en los diferentes corredores viales en tiempo real o periodos de tiempo dado, lo que permite a los tomadores de decisión basarse en los datos para así, elaborar y establecer estrategias que impacten de manera directa y positiva la movilidad del distrito.
- Cámaras LPR: Estos datos son utilizados para el aforamiento vehicular, lo que permite contar y registrar el flujo de vehículos en determinadas áreas, caracterizando dicho flujo por tipo de combustible, color, cilindraje, entre otros.
- Datos de SIATA: Este conjunto de datos incluye diferentes tipos de información que posibilitan la creación de modelos de predicción. También se utilizan para analizar el estado vehicular durante inundaciones y ofrecer apoyo en la implementación de protocolos para hacer frente a este tipo de situaciones.



Medellín futuro 2020-2023

- Datos SIMM: cámaras ARS (apoyo a la red semafórica), permite clasificar el flujo vehicular circulante por el distrito en grupos de tamaños (0-6m, 6m-12m, > 12m y motocicletas), además información de CCTV el cual genera la misma clasificación previamente explicada.
- Datos de VDS: cámaras propias la cual permite clasificar el flujo vehicular circulante por el distrito en grupos de tamaños (0-6m, 6m-12m, > 12m y motocicletas)

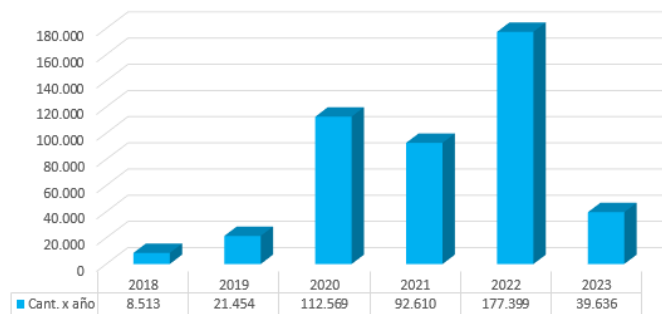
Brindamos soluciones digitales a través de la virtualización de los procesos de trámites de tránsito y transporte, con el diseño y desarrollo de nuevas funcionalidades a los Servicios Digitales (Movilidad en Línea), para brindar una mayor cobertura a la población que requiere realizar un trámite, mejorar tiempos de respuesta y procedimientos de los trámites y servicios que actualmente se prestan de forma virtual, contribuyendo al mejoramiento en la calidad de vida de los ciudadanos, mayor eficacia y eficiencia, mayor cobertura en menor tiempo y la simplificación de procedimientos territoriales e institucionales, además apoyando al control de la actuación de intermediarios. Sin embargo, se han identificado situaciones de orden normativo y administrativo que no permiten la virtualización en un cien por ciento, lo cual requiere gestión de la Administración Distrital frente a los entes de orden nacional y mayor sensibilización del uso de las herramientas tecnológicas.

Es de suma importancia dar continuidad al proyecto Servicios Digitales – Movilidad en Línea, toda vez que da respuesta a la necesidad sentida de los ciudadanos que requieren realizar trámites definidos en el Código Nacional de Tránsito terrestre, dado que les facilita su realización, les proporciona ahorro en tiempo y dinero.



Medellín futuro 2020-2023

Ciudadanos Registrados por Movilidad en Línea desde el año 2018 a Junio 30 de 2023



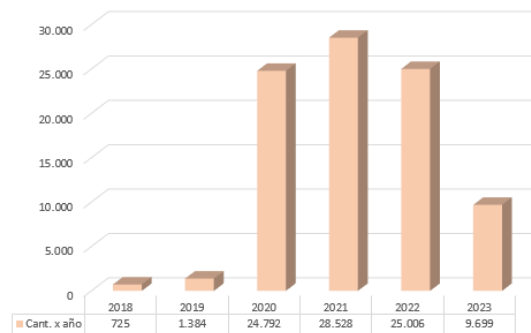
ME
DE
LLÍN

SIMM
Sistema Inteligente de Movilidad de Medellín



Alcaldía de Medellín

Total Trámites - Servicios Digitales desde el año 2018 a Junio 30 de 2023



ME
DE
LLÍN



Alcaldía de Medellín

Las siguientes gráficas, muestran que Servicios Digitales – Movilidad en Línea, no sólo presta sus servicios a los Ciudadanos de Medellín y el Área Metropolitana, sino que es consultada en otros departamentos del país y en otros países:

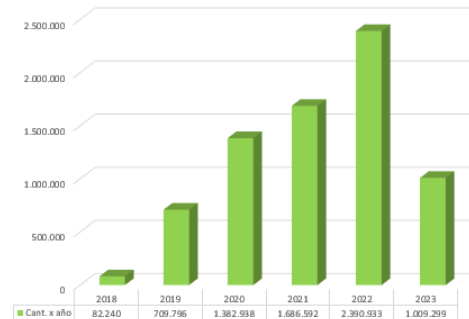


Alcaldía de Medellín
Distrito de
Ciencia, Tecnología e Innovación

Medellín futuro 2020-2023

Visitas desde los principales países desde el año 2018 a Junio 30 de 2023

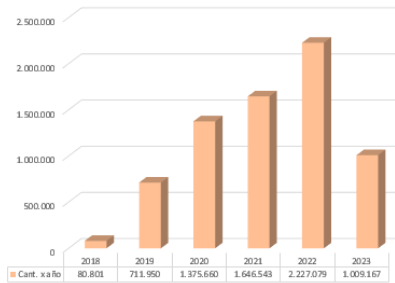
	7.261.798 % del total: 100,00 % (7.261.798)	7.261.798 % del total: 100,00 % (7.261.798)
Colombia	7.051.200	97,13 %
United States	143.065	1,97 %
Spain	11.937	0,16 %
Mexico	5.883	0,08 %
Brazil	3.713	0,05 %
Chile	3.615	0,05 %
Canada	2.992	0,04 %
Ecuador	2.479	0,03 %
Venezuela	2.450	0,03 %
Panama	2.336	0,03 %



Alcaldía de Medellín

Visitas desde los principales Departamentos de Colombia desde el año 2018 a junio 2023

	7.051.200 % del total: 97,10 % (7.261.798)	7.051.200 % del total: 97,10 % (7.261.798)
Antioquia	5.551.960	73,53 %
Bogotá	1.144.334	15,15 %
Valle del Cauca	212.290	2,81 %
Atlántico	164.173	2,17 %
Risaralda	66.806	0,88 %
Caldas	56.294	0,75 %
Cundinamarca	45.266	0,60 %
Santander	42.003	0,56 %
Bolívar	32.545	0,43 %
Meta	26.142	0,35 %



Alcaldía de Medellín

Incrementamos puntos físicos de pago de multas, comparendos y cuotas de acuerdos de pago para los Contraventores del Distrito. Hoy tenemos más de 10.000 puntos de pago en todo el territorio nacional a través de todas las oficinas de la red del Banco Davivienda, corresponsales



Medellín futuro 2020-2023

bancarios de Davivienda, Daviplata y toda la red de oficinas de la Cooperativa Cootrafa. Basta con descargar el recibo de pago de Movilidad en línea, imprimirlo en Láser y proceder con el pago en cualquiera de la red de oficinas y corresponsales ya mencionados.

1.2.4 Programa 4.1.5 Transformación cultural para la movilidad sostenible y segura:

1.2.4.1 Indicadores asociados al Programa.

Dependencia responsable	Fórmula de Cálculo	Nombre Indicador	Línea Base	Unidad de Medida	Meta Plan 2020 - 2023	Logro 2023	Logro acumulado proyectado 2020-2023	Observación
Subsecretaría de Seguridad vial y Control	NoA	Actores viales intervenidos con estrategias de gestión social y educativa para la transformación cultural hacia la Movilidad Sostenible y segura	670.000	Número	700.000	154034	700000	Logramos intervenir 700.000 personas a través de diferentes estrategias de gestión social y educativa para la Transformación Cultural. Lo anterior, gracias al fortalecimiento del equipo de trabajo, y del apoyo de un grupo de agentes de tránsito en jornadas de sensibilización en puntos pedagógicos. Aunado a lo anterior, priorizamos las intervenciones en los puntos de mayor índice de incidentalidad y mortalidad, y en las comunas de proveniencia de las personas que fallecieron en incidentes viales, teniendo como base la información del Observatorio de Movilidad, y la caracterización de las personas fallecidas en incidentes de tránsito realizada desde el Centro de Orientación a Víctimas de Incidentes Viales.



Medellín futuro 2020-2023

Dependencia responsable	Fórmula de Cálculo	Nombre Indicador	Línea Base	Unidad de Medida	Meta Plan 2020 - 2023	Logro 2023	Logro acumulado proyectado 2020-2023	Observación
Subsecretaría de Seguridad vial y Control	NoA	Campañas de comunicación realizadas para la transformación cultural hacia la Movilidad Sostenible y segura fundamentados en los enfoques de visión cero, perspectiva de género y accesibilidad universal	3	Número	3	0	2	Si bien por cuestiones presupuestales se afectó la ejecución de la campaña programada para 2023, durante el cuatrienio realizamos la Campaña "Medellín Vive la Vía" la cual constó de cinco (5) componentes: Visión Cero, Transformación cultural, Zona Urbana de Aire Protegido (ZUAP), Transporte Público de Medellín (TPM), Centro Integrado de Tráfico y Transporte (CITRA) y Control. Estos buscaron generar conciencia ciudadana sobre el respeto de la vida, y explorar otras formas de recorrer y habitar el Distrito, apostando por una movilidad segura y sostenible.

Durante el cuatrienio intervenimos 643.306 personas con estrategias de transformación cultural y educativa hacia la Movilidad Sostenible y Segura, priorizando los puntos de mayor índice de incidentalidad y mortalidad y las comunas y corregimientos del Distrito, además con enfoques transversales de accesibilidad universal y el enfoque de género en la movilidad, 5.037 personas en la primera y 17.2014 en la segunda, adicional con el enfoque Somos Ejemplo hemos sensibilizado en temas de seguridad vial a 2.006 servidores públicos del Distrito

Durante este periodo se logró sensibilizar 36.829 personas de las instituciones educativas en cultura vial, formulación y ejecución de los planes pedagógicos transversales en seguridad vial y fortalecimos el proceso a través de actividades experienciales y lúdico pedagógicas como la pista infantil itinerante.

Sensibilizamos 60.406 niños, niñas y docentes a través de experiencias lúdicas diseñadas específicamente para la población infantil con la estrategia Crecer y jugar con Visión Cero con la cual se impacta a la población de primera infancia.



Medellín futuro 2020-2023



Instalamos el Centro de Orientación y Atención a Víctimas de Incidentes Viales con 1.899 asesorías y acompañamiento jurídico, psicológico y social de procesos derivados del incidente vial con fallecidos y lesionados graves, a través del cual se brinda acompañamiento a las familias de personas fallecidas en incidentes viales.

Sensibilizamos 301.628 en la vía a través de la estrategia Diálogo ciudadano, con intervenciones en sectores de mayor riesgo, promoción del peatón, parquea pensando en la vida, intervenciones en espacios de ciudad y movilidad nocturna.

Intervenimos 32.013 personas del sector del Transporte Público Colectivo e Individual con trabajo articulado con las empresas de servicio público con acciones que promueven la movilidad segura y sostenible para beneficiar el servicio a los usuarios.

Implementamos la estrategia de Promoción de la seguridad vial en empresas, sensibilizando a 6.659 personas que pertenecen a empresas de servicio público que desarrollan su actividad económica a través de la motocicleta y empresas comerciales con acciones para la transformación cultural y educativa promoviendo el respeto, autocuidado y cumplimiento de las normas para la movilidad segura y la promoción de la vida.



Medellín futuro 2020-2023



Durante el año 2023 logramos establecer una estrategia específica para promover comportamientos seguros a usuarios de motocicleta al ser estos el actor vial que representa mayores índices de incidentalidad y mortalidad en el distrito con la cual se ha llegado a un total de 13.442 motociclistas y acompañantes.

Cumplimos con a los Acuerdos Municipales que promocionan la seguridad vial, como: la Semana de la Movilidad, Día del Peatón, Semana del Motociclista, Día del taxista, Día mundial en conmemoración de las víctimas de siniestros viales, entre otros. 34.639 personas sensibilizadas.

Durante la vigencia 2022 se ejecutaron los recursos priorizados en el año 2021 por Presupuesto Participativo de las comunas 2 y 15 a través del proyecto: “servicio de sensibilización a los actores viales” por valor de \$126.500.000 para la comuna 2 y \$469.100.000 en comuna 15. LA ejecución se ejecutó a través del Contrato interadministrativo 4600095781 de 2022 realizado con Metroparques. Con la ejecución de este recurso logramos realizar actividades de impacto con estudiantes y docentes de las Instituciones educativas, centros y jardines infantiles sensibilizando en temas de seguridad vial, realizar intervenciones en sitios de las comunas con mayor incidentalidad o con dificultades en la interacción entre los diferentes actores viales, realizar puntos pedagógicos con acompañamiento de los agentes de tránsito para sensibilizar a motociclistas frente al cumplimiento de las normas y la entrega del material pedagógico permitirá a los docentes tener mayores y mejores herramientas para el trabajo con los alumnos en el tema de educación y seguridad vial. Con este proceso se logró sensibilizar un total de 4.840 personas en ambas comunas (3.454 personas en comuna 15 y 1.396 en comuna 2)



Medellín futuro 2020-2023

1.2.4.2 COMPONENTE 4.4: URBANISMO ECOLÓGICO

1.2.4.2.1 Programa 4.4.3: Centralidades y equipamientos para el desarrollo.

Indicador asociado al Programa Indicador de Producto	Unidad de medida	Línea base	Meta 2020-2023	Logro proyectado (31 de dic)	Responsable
Sede de la Secretaría de Movilidad mantenida y adecuada	Número	1	1	1	Secretaría de Movilidad

1.2.4.2.1.1 Sede de la Secretaría de Movilidad mantenida y adecuada.

Con una inversión de \$8.500 millones de pesos durante el cuatrienio de pesos renovamos y adecuamos 113 espacios para puestos de trabajo en algunas zonas de la sede de Movilidad, cumpliendo con lo establecido en el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SG-SST), controlando así los riesgos que puedan afectar la seguridad y la salud de los servidores y los usuarios con espacios más seguros y accesibles, logrando el 100% de la meta estipulada, además se construyeron las instalaciones físicas del Centro de atención a víctimas. (sala de duelo), renovamos el 100% del auditorio de la Sede Caribe que tiene una capacidad 120 personas, adicional se realizamos el diseño y construcción del sistema de extracción del CO2 en el sótano de la secretaría de Movilidad, construimos la cubierta metálica de la portería principal vehicular, renovamos las unidades sanitarias del personal de Agentes de Tránsito e Inspecciones y toda el área para ubicación de lockers, realizamos el mantenimiento general de las cubiertas, los mantenimientos periódicos del ascensor, impermeabilización de la terraza de la oficina de peritos, llevamos a cabo el mantenimiento de las puertas de las porterías vehiculares, además del estudio y diseños de la zona de bienestar, el estudio y diseños de la red hidrosanitaria de la sede Caribe. Con este proyecto se benefician 820 Servidores de la sede, 500 personas en calidad de contratistas y 1000 usuarios visitantes diarios

Es muy importante continuar con el mantenimiento preventivo de las instalaciones físicas de la Sede de Movilidad, como oportunidad de mejora advertimos la necesidad de mayor articulación interna entre las áreas específicamente entre la Unidad de Mantenimiento de la Secretaria de Suministros y Servicios, como responsable directo del mantenimiento de las sedes propiedad del Distrito, es así como debe mantener priorizado el mantenimiento preventivo toda vez que es cinco veces más económico hacer los mantenimiento periódicos



1.3 LÍNEA 5: GOBERNANZA Y GOBERNABILIDAD

1.3.1 COMPONENTE 5.1 GOBIERNO TRANSPARENTE

COMPONENTE 5.1 GOBIERNO TRANSPARENTE

1.3.1.1 Programa 5.1.5: Gestión financiera, eficiente y sostenible

1.3.1.1.1 Indicador asociado al Programa Ejecutado

Indicador de Producto	Unidad de medida	Línea base	Meta 2020-2023	Logro Projectado Dic 2023	Responsable
Expedientes tramitados de tránsito y transporte	Expediente tramitado	291.988	320.000	320.000	Secretaría de Movilidad

1.3.1.1.2 Expedientes tramitados de tránsito y transporte

La gestión realizada a través del desarrollo y estabilización de las herramientas tecnológicas ha permitido al proyecto de Cobro Coactivo tramitar más de 320.000 expedientes, el cual consiste en la generación masiva de Mandamientos de Pago y Notificaciones por medio de nuestro Software, el cual nos facilitó tener una mayor trazabilidad de los procesos iniciados con unos mayores estándares de seguridad, además de una adecuada parametrización del proceso de Cobro Coactivo con toda la normatividad vigente, asegurando el respeto al debido proceso de cada ciudadano y evitando el vencimiento de la cartera por concepto de multas de tránsito y transporte.

El Proyecto de Cobro Coactivo ha implementado una serie de acciones, planes y herramientas tecnológicas necesarias para garantizar prontitud, optimización, eficacia y seguridad en los trámites que se adelantan, tales como:

- Realizamos campañas de sensibilización y persuasión a los contraventores, orientándolos al pago de sus obligaciones mediante alternativas como pago inmediato o por medio de la suscripción de un acuerdo de pago.
- El contacto permanente con el deudor garantizó no solo que el usuario conozca de manera cierta y clara los procesos administrativos que se adelantan en su contra, las consecuencias que devienen de su trámite y las posibilidades con las que cuenta para



Medellín futuro 2020-2023

satisfacer la obligación impuesta a él, sino también que efectúe oportuna y eficazmente el cumplimiento de la misma; ejemplo de estas modalidades son: Call center, IVR, SMS y Mail.

- Mejoramos la interacción entre la Administración y los ciudadanos, optimizando la calidad de los trámites y servicios, apoyados con tecnología para dar cumplimiento a la política de racionalización de trámites y la apuesta por cero papeles.
- Promovimos el uso de *Movilidad en Línea*, lo cual permitió acceder a los ciudadanos a servicios y trámites asociados a vehículos, licencias de conducción, infracciones, accidentes y otras gestiones tales como consultas, pagos, alertas y agendamiento de citas, a través del uso de las tecnologías de información y las comunicaciones TICs, logrando procedimientos más ágiles y simples que permitieron disminuir los tiempos y desplazamientos del ciudadano para realizar sus trámites.

Mediante la mejora e implementación de las anteriores estrategias, más la gestión adelantada, se logró una la recuperación de cartera por valor de \$111.988 millones de pesos en el cuatrienio.

1.4 Unidad de Transporte:

CONVENIO INTERADMINISTRATIVO DE COOPERACION No. 4600068276 DE 2016 para la administración de recursos del proyecto de racionalización de transporte público del Distrito de Medellín

Este convenio realizado por valor de 5mil millones de pesos, con la empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburra Limitada – Metro de Medellín Ltda., se encuentra en proceso de liquidación

Estado actual del contrato: Se encuentra en proceso de liquidación

1.4.1 Transporte Público Individual - Tarifa:

Ya se realizó el estudio de la tarifa para el servicio de taxi básico, se encuentra en trámite la realización de la Resolución con la cual entrará en vigencia la nueva tarifa. Los valores aprobados para este servicio son los siguientes:



Medellín futuro 2020-2023

ITEM	Propuesta SMM
Banderazo	\$4.900
Distancia de caída (metros)	\$50
Valor caída	\$100
Valor carrera mínima	\$7.000
Valor hora contratada	\$30.000
Valor 60 segundos de espera	\$300
Valor carrera Aeropuerto JMC	\$110.000

Respecto a las tarifas de los servicios de taxi de lujo y eléctrico y las tarifas del TPC aún se encuentran en la etapa de elaboración técnica.

1.4.2 LÍNEA O:

Este vine operando con normalidad bajo las condiciones del contrato 4600092220 de 2021, el recurso desembolsado para este contrato alcanza para operar esta línea hasta el mes de junio de 2024 y para su posterior operación se requiere un capital de \$4.159.707.000.

1.4.3 Taxis Eléctricos

Existe un desistimiento generalizado a la compra de los vehículos dadas las tasas y afectación del dólar al precio final. Se realizó reunión con Banca y quedaron con el compromiso de buscar la forma de ofrecer mejores condiciones de financiación (P.E. 100% del valor).

A la fecha se cuenta con 19 vehículos eléctricos matriculados y en operación en el Distrito Especial de Medellín.

Este proyecto no afectaría inicialmente por 3 años el indicador de cero emisiones.

Convocatoria para hasta 500 taxis eléctricos vigencia 2022 en Medellín, a partir de convenio entre Secretaría de Movilidad y EPM, autorizado por el Ministerio de Transporte.

El 02 de septiembre cerró la inscripción de aspirantes. El 23 de septiembre se publicó listado inicial de aspirantes habilitados y no habilitados. Al día de hoy se han atendido la totalidad de solicitudes de subsanación, y se cuenta con un total de 95 aspirantes con el cumplimiento del 100% de requisitos. Se publicó el 10 de octubre listado final consolidado de aspirantes habilitados y no habilitados.

Se realizó evento en Terminal del Norte con ganadores, marcas de vehículos, banca, invitados especiales, aseguradoras el 18 de



Medellín futuro 2020-2023

octubre, lo cual dará paso posterior al evento a la etapa de adquisición de vehículos para lo cual se cuenta con 80 días hábiles, con posibilidad de prórroga de 40 días hábiles más.

Se están realizando reuniones estratégicas con las empresas Financieras de Primer y segundo Piso, Bancoldex y Capicol. Así mismo se logró la matrícula inicial de 4 vehículos, los cuales pertenecen al proyecto piloto en operación de taxis eléctricos 2x1.

Se realizó la ampliación del tiempo en la resolución inicial, para que puedan obtener el beneficio de adquirir taxis eléctricos a los que salieron aprobados en la convocatoria.

1.4.4 Escaleras Eléctricas Comuna 13

Las escaleras eléctricas de la Comuna 13 iniciaron su operación en el 2011 para servir de medio de transporte en los ascensos y descensos de los habitantes de los barrios Independencias I y II, quienes tenían que desplazarse por aproximadamente 380 escalones de arena para llegar o salir de sus hogares, con la puesta en marcha del Sistema de transporte de escaleras eléctricas, la zona obtuvo un gran desarrollo social y económico consolidándose en uno de los principales atractivos turísticos de la ciudad y en una fuente de ingresos para los habitantes del sector.

Durante este cuatrienio renovamos el sistema de energía con el que funcionan las escaleras eléctricas de la Comuna 13, con la instalación de 56 paneles solares que sustituyen el 21% de la energía que se utilizaba y permitirán reducir más de 6.95 toneladas de CO2 al año, lo que equivale a sembrar 25 árboles o sacar de circulación 7 vehículos al año.

Se ha logrado realizar el mantenimiento y conservar en funcionamiento el sistema de transporte de escaleras eléctricas de la comuna 13 de manera ininterrumpida, beneficiando a la población de esta comuna y sus barrios aledaños

Este sistema de transporte es utilizado por cerca de 80.000 personas/mes entre usuarios y visitantes.

1.4.5. Visitas de Verificación Requisitos de Habilitación a Empresas TPC Y TPI

Se realizan visitas a las empresas que conforman el Transporte Público Colectivo e Individual, en aras de validar el cumplimiento de los requisitos de habilitación en el marco de la resolución 1079 de 2015.

Seguimiento realizado: se ha elaborado un plan de visitas inicial para las 38 empresas que conforman el TPC y las 20 empresas que conforman el TPI. Según este plan, se realizará una visita



presencial por semana en cada empresa, en la cual los funcionarios de la Secretaría de Movilidad se desplazarán hacia las instalaciones de las organizaciones para reunirse con los gerentes generales. El objetivo de estas reuniones es evaluar el cumplimiento de todos los requisitos establecidos por la resolución.

Las evidencias de cumplimiento serán entregadas de forma ordenada a los funcionarios de la secretaría en una memoria USB. Esta información se cargará en un repositorio de la nube.

1.4.6. Visitas Verificación Planes Estratégicos de Seguridad Vial a Empresas TPC y TPI

Se realizan visitas anuales a las empresas que conforman el Transporte Público Colectivo e Individual, en aras de validar el cumplimiento del plan estratégico de seguridad en el marco de la resolución 20223040040595.

Seguimiento realizado: se ha elaborado un plan de visitas inicial para las 38 empresas que conforman el TPC y las 20 empresas que conforman el TPI. Según este plan, se realizaron visitas presenciales a cada empresa, en la cual los funcionarios de la Secretaría de Movilidad se desplazaron hacia las instalaciones y patios de las organizaciones para reunirse con los líderes del PESV. El objetivo de estas reuniones es evaluar el cumplimiento de todos los requisitos establecidos por la resolución.

Una vez finalizadas las visitas a las 38 empresas del TPC, se puede concluir que estas han migrado de la Resolución 1565 a la 40595, siguiendo los 24 pasos establecidos en la nueva normativa del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV). Se ha observado un compromiso por parte de estas empresas para desarrollar procedimientos y herramientas de mejora continua con el propósito de cumplir con la normativa. El objetivo principal de esta migración es reducir la probabilidad de accidentes viales, contribuyendo así a garantizar la seguridad vial en el parque automotor de la ciudad de Medellín.

En particular, se destaca la importancia de los planes de mantenimiento, ya que muchas empresas no cuentan con registros detallados de mantenimiento de sus vehículos, como lo exige la nueva normativa. Estos registros de mantenimiento deben incluir, como mínimo, tanto las actividades de mantenimiento preventivo como las intervenciones correctivas según las recomendaciones del fabricante. Además, deben consignar fechas, descripciones de las intervenciones y los lugares donde se llevaron a cabo.

Se archivarán las evidencias de cumplimiento del PESV en el repositorio de cada empresa de manera organizada. De esta forma, cuando la superintendencia de transporte, la secretaría de movilidad y el ministerio de



transporte requieran dicha información, estará disponible y será accesible. Adicionalmente se carga la información en el aplicativo NAS.

1.4.7 Mediciones de emisión de gases a fuentes móviles en patios de las Empresas del Transporte Público Colectivo de Medellín

La SMM siempre se articula con el AMVA y sus técnicos para llevar a las empresas del transporte público colectivo de Medellín jornadas pedagógicas en sus respectivos patios para realizar mediciones de emisión de gases a todo su parque automotor. El objetivo desde la Unidad de Transporte es realizar acompañamiento para que las empresas constantemente están colocando los vehículos en el punto de revisión y así este no permanezca solo y hacer productiva la jornada.

1.4.8 Patios, Lotes o terminales de las Empresas de Transporte Público Colectivo de Medellín

Cada año se realizan visitas a los patios de las empresas del transporte público de Medellín donde las empresas depositan sus unidades vehiculares, el objetivo de estas visitas es actualizar las condiciones físicas de los patios, lotes o terminales, donde se mira los servicios que presta (cafetería, gimnasio, baños, zona de descanso para los conductores), tipo de piso, de cercado, de techo, entre otros.

Esta información sirve de insumo para actualizar los indicadores SSETU (Sistema de Información, Seguimiento y Evaluación del Transporte Urbano) los cuales son requeridos por el Ministerio de Transporte y para procesos y proyectos de las SMM, además como seguimiento, ya que las empresas tienen la obligación de contar con espacios donde depositen sus vehículos.

Imagen Institucional: velar por el cumplimiento de la resolución 249 de 2017 en las empresas del TPC.

De manera permanente se realiza control y seguimiento en campo a los vehículos igual o superior a los modelos 2012, es decir, vehículos con tecnología limpia Euro IV y superior.

Accesibilidad: El transporte público colectivo del Distrito a partir de 2017 debe incluir en la renovación de sus vehículos Plataformas para Personas con Movilidad Reducida (PMR), actualmente contamos con 745 vehículos accesibles de los cuales 122 fueron adaptados en esta administración.



1.4.9 METRO DE LA 80

En reuniones conjuntas con el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, Metro de Medellín y Secretaría de Movilidad de Medellín en las cuales el tema a tratar es definir la entidad que debe realizar el proceso de los estudios de reestructuración de transporte público colectivo, por el proyecto masivo del Metro de la 80 en la pretronal P 80.

1.4.10 Gestión y Control de Flota

Desde el año 2016, cuando se expidió la Resolución 2504, por medio del cual se modificaron las políticas generales de movilidad para la reorganización del Transporte Público Colectivo del Distrito de Medellín, se estableció que la Secretaría de Movilidad fijará las condiciones para la estructuración, implementación y operación del sistema de recaudo, de gestión y control de flota para el servicio de transporte público colectivo de Medellín y sus corregimientos. Dicho Plan armoniza completamente con la nueva guía técnica que el mundo y la Nación promueven para fortalecer el transporte público, como son la Resolución 20223040028675 de 23 mayo de 2022 donde el Ministerio de Transporte adopta el Plan Maestro Nacional de Sistemas Inteligentes para la infraestructura, el tránsito y el transporte para los municipios, distritos, departamentos y áreas o regiones metropolitanas con un enfoque centrado en los ciudadanos, igualmente con la Resolución. No. 20213040060975 del 16 de diciembre de 2021, Por la cual se reglamentan las especificaciones de las condiciones técnicas, operativas, de seguridad y de interoperabilidad de los Sistemas de Recaudo Centralizado de los Sistemas de Transporte Público que sean cofinanciados con recursos de la Nación.

Durante el Plan de Desarrollo de Medellín Futuro 2020 - 2023, se estableció en el Capítulo IV, Línea Estratégica 4 - ECOCIUDAD, contiene el COMPONENTE MOVILIDAD SOSTENIBLE E INTELIGENTE, donde se establece el PROGRAMA MOVILIDAD SEGURA E INTELIGENTE CON INNOVACIÓN Y TECNOLOGÍA, mediante el cual, a través del proyecto 200128 "MEJORAMIENTO DE LA CALIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO E INDIVIDUAL DE LA CIUDAD" - Código BPIN 2020050010314, tiene como objetivo general, mejorar la capacidad de gestión y articulación del sistema de movilidad de Medellín y el Área Metropolitana en los procesos de planificación, operación y control, buscando un sistema de movilidad inteligente que avance en el cumplimiento de la política de Visión Cero en la ciudad, donde además se encuentra dentro de sus objetivos específicos, Estructurar e implementar un sistema de recaudo electrónico y control de flota y comunicaciones en el transporte público de la ciudad.

El funcionamiento general del sistema de gestión y control de flota que la Secretaría de Movilidad del Distrito Especial de Medellín



Medellín futuro 2020-2023

utiliza para el transporte público colectivo del Distrito y sus corregimientos, consiste en la recepción de una serie de datos enviados por parte de los vehículos, los cuales se almacenan, interpretan y analizan, con el objetivo principal de obtener información de la prestación del servicio, para así generar estadísticas e indicadores que permitan a la autoridad, conocer y mejorar la calidad en la prestación del servicio del transporte público colectivo en la Ciudad.

Concretamente, para el análisis de datos, el sistema está diseñado para recibir información por parte de los dispositivos embarcados en los vehículos de las empresas transportadoras, permitiendo procesar y analizar información relacionada con lo siguiente:

- Horarios de despachos y frecuencias
- Excesos de velocidad
- Conducción con puertas abiertas
- Abandonos de rutas
- Ascenso y descenso de pasajeros en sitios no autorizados
- Sobrecupo de pasajeros
- Conductores con mayor y menor número de incidentes reportados

Así las cosas, durante el cuatrienio se ejecutaron los siguientes convenios para garantizar la operación del sistema de Gestión y Control de Flota

ENTIDAD	OBJETO	VALOR	ESTADO
Área Metropolitana del Valle de Aburrá	Convenio interadministrativo 4600086910 de 2020 “ <i>Convenio interadministrativo para la operación del sistema inteligente de gestión y control de flota en el servicio de transporte público colectivo</i> ”	\$1.331.413.025	Liquidado
Área Metropolitana del Valle de Aburrá	Convenio interadministrativo 4600089608 de 2021 “ <i>Convenio interadministrativo para la operación del sistema inteligente de gestión y control de flota en el servicio de transporte público colectivo</i> ”	\$1.200.938.074	En proceso de liquidación
Área Metropolitana del Valle de Aburrá	Convenio interadministrativo Convenio 4600094430 de 2022 “ <i>Convenio interadministrativo para la operación del sistema inteligente de gestión y control de flota en el servicio de transporte público colectivo</i> ”	\$593.930.830	En proceso de liquidación



1.4.11. Proyecto Estudios a Nivel de Prefactibilidad del Corredor de Movilidad Estación la Estrella – San Antonio de Prado

Proyecto ligado al plan rector de expansión del sistema METRO, que tiene como objetivo planificar corredores urbanos de movilidad y dentro de los cuales se encuentran las 5 líneas de deseo: Poblado - Tesoro (Loma Los Parra), Tricentenario - Aldea Pablo VI, Caribe - Aures, Caribe - La Cruz - Oriente y La Estrella - San Antonio de Prado; siendo este último el priorizado.

Con ocasión de lo anterior, se suscribió el convenio interadministrativo No. 4600098704, entre la Empresa de Transporte Masivo del Valle e Aburra, el Área Metropolitana del Valle de Aburra y el Distrito a través de la Secretaría de Movilidad, cuyo objeto es: “CONVENIO INTERADMINISTRATIVO DE COLABORACIÓN PARA COFINANCIAR LOS ESTUDIOS A NIVEL DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR URBANO DE MOVILIDAD DE SAN ANTONIO DE PRADO”, por un valor de cuatro mil quinientos ocho millones cincuenta y seis mil setecientos cuarenta y ocho pesos M/L (\$4.508.056.748) y un plazo de doce (12) meses contados a partir de la firma del acta de inicio (08 de agosto de 2023).

En dicho convenio, la Secretaría de Movilidad participa como garante y observador del proceso, aportando en especie una destinación de personal que permita realizar seguimiento del proyecto.

Las etapas del proyecto de conformidad con el alcance establecido en el convenio serán:

- **Contratación:** Se designó como ejecutor de esta etapa al Metro de Medellín, quien estará a cargo de la contratación de los componentes necesarios para su correcta ejecución
- **Ejecución del proyecto:** el Metro de Medellín velará por el cumplimiento y la realización de los estudios a nivel de prefactibilidad del corredor urbano de movilidad, de tal manera que con este se puedan identificar la tecnología de transporte a incorporar en el corredor.

Etapá 1: Prefactibilidad: FASE I – ESTUDIOS PREVIOS. Comprende la identificación de alternativas de trazados a nivel Macro – Escala macro de ciudad, delimitación del área de influencia, lectura territorial y análisis normativo (escala meso), lectura e identificación del paisaje (escala meso), análisis ambiental, social y económico (escala meso) y priorización de alternativas.

Etapá 1: – Prefactibilidad: FASE II – ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS. Comprende los lotes de



Medellín futuro 2020-2023

oportunidad y oportunidades urbanas, estudio de topografía, trazado geométrico, estudio de demanda, transporte y tránsito, estudio de caracterización predial, estudios de geología y geomorfología e inventario de redes de servicios públicos – Secas y húmedas-.

ETAPA 1 – Prefactibilidad: FASE III – SELECCIÓN TECNOLÓGICA DEL CORREDOR. Consiste en el análisis multicriterio para seleccionar la tecnología más adecuada al corredor, buscando que la tecnología seleccionada sea la más objetiva posible acorde a la demanda de pasajeros y a las lecturas de los componentes desarrollados en las fases I y II previamente descritos.

ETAPA 1 – Prefactibilidad: FASE IV – COSTO BENEFICIO. Comprende la estructuración de costos económicos de construcción a nivel de prefactibilidad (CAPEX), así como el establecimiento de costos indicativos de operación y mantenimiento (OPEX), para las alternativas.

Actualmente el proyecto, se encuentra en ejecución y se encuentra en preparación de los documentos precontractuales para la consultoría y la interventoría a cargo de la Empresa Metro de Medellín.

1.4.12 Mobiliario Paradero de Transporte Público Colectivo

En el año 2021, el contrato de concesión 4600000102 de 2006 finalizó y motivo por el cual el mobiliario hace parte de la infraestructura público del Distrito. Ahora bien, mediante decreto 1062 de 2022, la administración del Mobiliario fue asignada a la Secretaría de Infraestructura Física.

1.4.13 Bus Eléctrico Articulado

Mediante Convenio interadministrativo 4600067702, (ya liquidado), suscrito por Metro, Área Metropolitana, EPM, Metroplús y Distrito, se realizó un piloto con un bus eléctrico articulado, que rodó durante la duración del convenio en la Línea 1 de Metro; el objeto de este piloto era evaluar el comportamiento y el rendimiento de la tecnología eléctrica en el transporte, en aras a promover la reposición de los vehículos de las rutas urbanas y metropolitanas a vehículos con tecnología eléctrica.

Una vez finalizado el Piloto y finiquitada la liquidación, el bus pasó a ser propiedad del Distrito y está operando en la Línea 1 del



Medellín futuro 2020-2023

Metro, es de anotar que el activo se encuentra debidamente plaqueteado, dentro de los activos del Distrito.

1.4.14 Acopios Temporales

En aras de dar cobertura del servicio individual de transporte (taxis) a los visitantes de los sectores de Provenza y el Parque Lleras, la Administración Distrital, autorizó dos acopios temporales en la calle 10, cada uno con capacidad de cinco taxis; estos están ubicados en la calle 10, entre carreras 36 y 35 y calle 10, entre carreras 40 y 41, su operación está autorizada solo entre las 10 p.m. y las 4 a.m. del día siguiente

1.4.15 Resolución 2504 (Renovación)

Los artículos 26 y 27 de la Resolución 2504 de 2016, estableció el cronograma de renovación vehicular. Sin embargo, debido a la pandemia del Covid, la modernización de la flota por parte de las empresas de transporte público colectivo, no se ha podido desarrollar como se tenía previsto en el cronograma.

Adicionalmente, por normativa nacional, los vehículos del TPC, ampliaron el plazo de vida útil por 4 años, estando en contravía al cronograma de renovación del acto administrativo del Distrito.

Por lo anterior, se encuentra pendiente de la modificación de la Resolución 2504 que permita quedar acorde a la normativa nacional.

1.4.16 Generalidades TPC

Tipos de rutas	N de Rutas	Capacidad mínima	Capacidad máxima
Directas	192	2042	2367
Integradas	54	297	352
Total	246	2339	2719



Medellín futuro 2020-2023

1.5 Unidad de Circulación

1.5.1 Señalización vial del Distrito de Medellín

1.5.1.1 Señalización Horizontal:

Logro 2020	Logro 2021	Logro 2022	Avance septiembre 2023	Total avance indicador
163,14	403,5	233,87	1.270,84	2.071,84

1.5.1.2 Señalización Vertical:

Logro 2020	Logro 2021	Logro 2022	Avance septiembre 2023	Total
0	657	513	199	1.369

1.5.1.3 Contratos asociados a la señalización ejecutado en el periodo de gobierno 2020-2023:

2020 Contrato 4600087823	2021 Contrato 4600091810	2022-2023 Contrato 4600095759
\$ 3.652.098.726	\$ 2.823.185.634	\$ 26.933.267.789

Los valores de los contratos incluyen adiciones.

El contrato del año 2022-2023, fue con recursos de vigencias futuras.

Avances y principales logros a resaltar:

Entre los años 2020 y 2023 se han alcanzado los siguientes logros en materia de señalización vial:

- Demarcación de los principales corredores viales con señalización horizontal y vertical.
- Se realizó la disminución del límite de velocidad, de 60 kilómetros a 50 kilómetros, en los corredores principales de la ciudad.



Medellín futuro 2020-2023

- Se realizó la intervención de algunos puntos de la ciudad, que por sus características y alto flujo vehicular presentaban un alto índice de incidentalidad.
- Demarcación y mantenimiento de las celdas de parqueo ubicadas en las diferentes zonas ZER (Zonas de Estacionamiento Regulado) de la ciudad.
- Se realizó la demarcación y mantenimiento de 240 instituciones educativas, con su respectiva señalización horizontal (texto y pictogramas) y señalización vertical preventiva y reglamentaria.
- Mantenimiento y demarcación de los diferentes resaltos (reductores de velocidad) en las vías de la ciudad.
- Se realizaron cambios viales en los puntos más críticos en algunas comunas de la ciudad, con el fin de reordenar el tráfico, prevenir incidentes viales y disminuir los tiempos de viaje de los usuarios de estas vías.
- Se implementó la ZUAP (Zona Urbana de Aire Protegido) en el centro de la ciudad con el objetivo de disminuir las emisiones de los vehículos motorizados y mejorar la salud de los habitantes de esta zona de la ciudad.
- En la vigencia 2022 se logró la aprobación por parte del Concejo, de la solicitud de vigencias futuras y así poder comprometer recursos de la vigencia 2023 para los contratos de señalización e interventoría, con el fin de garantizar que el mantenimiento de la señalización vial se realice de manera continua.

1.5.2 Semaforización vial del Distrito Medellín

1.5.2.1 Intersecciones Semafóricas:

El 1 de enero de 2020 la ciudad contaba con 666 intersecciones viales reguladas con semáforos, a la fecha se cuentan con 702 intersecciones viales reguladas con semáforos, lo que corresponde a un incremento de 36 intersecciones semaforizadas durante la presente administración.

1.5.2.2 Complementos Peatonales:

El 1 de enero de 2020 la ciudad contaba con 513 intersecciones viales reguladas con semáforos equipadas con complemento peatonal para el paso seguro de los peatones, a la fecha se cuentan con 606 intersecciones viales adaptadas con el complemento peatonal, lo que corresponde a un incremento de 93 complementos peatonales durante la presente administración.



Medellín futuro 2020-2023

Además, a la fecha se están adelantando labores en 12 intersecciones semaforicas para instalar complementos peatonales.

Nuevos Complementos peatonales y ciclistas instalados en el periodo 2020-2023

2020 – 12 complementos peatonales:

1. Calle 6 sur x Calle 9 sur
2. Carrera 43 x Calle 31
3. Carrera 30 x Calle 41
4. Carrera 29 x Calle 45
5. Carrera 50 x Calle 35
6. Carrera 72 A x Calle 78 B (HPTU)
7. Carrera 50 x Calle 45
8. Carrera 49 x Calle 45
9. Carrera 70 con calle 53
10. Carrera 80 con calle 20A
11. Carrera 78 con calle 44
12. Carrera 80 con calle 80

2021 – 21 complementos peatonales:

1. Carrera 99 con Calle 43
2. Carrera 42 con Calle 47
3. Carrera 82A x calle 28
4. Carrera 48 x Calle 10 (Costado norte)
5. Carrera 48 x Calle 30
6. Carrera 51 X Calle 37
7. Carrera 51 X Calle 38
8. Carrera 73 X Calle 51
9. Carrera 73 X Calle 50
10. Carrera 55 x Calle 53
11. Carrera 83 x Calle 32
12. Carrera 56 x Calle 67 Peatonal UdeA
13. Carrera 43A x Calle 18Sur
14. Carrera 70 x Calle 104
15. Carrera 43 X Calle 57
16. Carrera 45 x Calle 57
17. Carrera 48 X Calle 58
18. Carrera 74 X Calle 55



Medellín futuro 2020-2023

19. Carrera 74 X Calle 60
20. Carrera 65 x Calle 50
21. Carrera 90 x Calle 44

2022 – 29 complementos peatonales:

1. Carrera 50 x Calle 48
2. Carrera 43 x Calle 44
3. Carrera 44 x Calle 44
4. Carrera 45 x Calle 44
5. Carrera 65 x Calle 80
6. Carrera 65 x Calle 78
7. Carrera 42 x Calle 46
8. Carrera 65 x Calle 02
9. Carrera 47 x Calle 57
10. Carrera 82 x Calle 50
11. Carrera 89 x Calle 65
12. Carrera 44 x Calle 39
13. Carrera 89 x Calle 65
14. Diag 74 x Trv 39D (Av. Nutibara x Av. Jardín)
15. Carrera 50 x Calle 52
16. Carrera 49 x Calle 78
17. Carrera 54 x Calle 52
18. Carrera 79AA x Calle 44
19. Carrera 83 x Calle 19 Cost. N
20. Carrera 83 x Calle 19 Cost. S
21. Carrera 48 x Calle 31
22. Carrera 50 x Calle 31
23. Carrera 43A x Calle 19
24. Carrera 43A x Calle 12Sur
25. Carrera 73 x Calle 44
26. Carrera 67 x Calle 50
27. Carrera 92 x Calle 44
28. Carrera 65 x Calle 55
29. Carrera 65 x Calle 60

2023 – 31 complementos peatonales:

1. Carrera 54 x Calle 48
2. Carrera 55 x Calle 48



Medellín futuro 2020-2023

3. Carrera 83 x Calle 30A
4. Carrera 56C x Calle 50
5. Transversal inferior x Calle 7
6. Carrera 67 x Calle 49B
7. Carrera 76 x Calle 60
8. Carrera 76 x Calle 55
9. Carrera 70 x Calle 9
10. Carrera 65 x Calle 51
11. Carrera 67 x Calle 51
12. Carrera 51 x Calle 64
13. Carrera 68A x Calle 47D
14. Carrera 70 x Calle 14
15. Carrera 80 x Calle 50 NOR - AV OCHENTA x COLOMBIA
16. Carrera 80 x Calle 50 SUR - AV OCHENTA x COLOMBIA
17. Carrera 80 x Calle 50 OCCI - AV OCHENTA x COLOMBIA
18. Carrera 80 x Calle 50 ORI - AV OCHENTA x COLOMBIA
19. Carrera 79 x Calle 50 NOR
20. Carrera 79 x Calle 50 SUR
21. Carrera 81 x Calle 50 NOR
22. Carrera 81 x Calle 50 SUR
23. Carrera 45 x Calle 46
24. Carrera 67 x Calle 104
25. Carrera 82A x Calle 30
26. Carrera 39 x Calle 7
27. Carrera 43A x Calle 34
28. Carrera 52 x Calle 38
29. Carrera 70 x Calle 19
30. Carrera 52 x Calle 36
31. Carrera 77B x Calle 50

Además, se están realizando obras en las siguientes intersecciones:

1. CR 32 x CL 50
2. CR 40 x CL 48
3. CR 39 x CL 48
4. CR 41 x CL 46
5. CR 49 x CL 73
6. CR 48 x CL 41
7. CR 54 x CL 49
8. CR 44 x CL 46



Medellín futuro 2020-2023

9. Cra 51 x Cl 68
10. CR 52 x CL 37
11. CR 48 x CL 37
12. CR 45 x CL 41

Nuevas Intersecciones semaforizadas instaladas durante el cuatrienio:

2020 – se implementaron 14 nuevas intersecciones semafóricas:

1. CL 6 sur x CL 9 sur Rodeo alto
2. CR 55 x CL 53
3. CR 25 x CL 20 A Sur – Los Mangos
4. Trasn Sup x Cl 20 A sur- Iglesia San Lucas
5. CR 56 x CL 67 Peatonal UdeA
6. CR 50 x CL 35
7. CR 65 x CL 23
8. CR 74 D x Trasnversal 73 Peatonal ITM
9. TRASV 78 x CL 65 Sura Cordoba
10. CR 43 x CL 31 San Diego
11. CR 30 x CL 41 Parque Milagrosa
12. CR 29 x CL 45
13. CR 62 x CL 41 PLAZA MAYOR
14. CR 62 x CL 42 EPM

2021 – se implementaron 8 nuevas intersecciones semafóricas:

1. CR 70 x CL 104
2. CR 43 A x CL 18 Sur – Peatonal frontera
3. CR 82 x CL 28
4. CR 42 x CL 47 Las Torres
5. CR 99 x CL 43 Iglesia San Javier
6. CR 73 x CL 50
7. CR 73 x CL 51
8. CR 83 x CL 32

2022 – se implementaron 3 nuevas intersecciones semafóricas:

1. CR 44 X CL 39
2. CR 89 x CL 65
3. CR 42 x CL 46



Medellín futuro 2020-2023

2023 – se implementaron 11 nuevas intersecciones semaforicas:

1. CR 77 B x CL 50
2. CR 80 x CL 50 NOR - AV OCHENTA x COLOMBIA
3. CR 80 x CL 50 SUR - AV OCHENTA x COLOMBIA
4. CR 80 x CL 50 OCCI - AV OCHENTA x COLOMBIA
5. CR 80 x CL 50 ORI - AV OCHENTA x COLOMBIA
6. CR 79 x CL 50 NOR
7. CR 79 x CL 50 SUR
8. CR 81 x CL 50 NOR
9. CR 81 x CL 50 SUR
10. CR 76 X CL 54
11. CR 76 X CL 60

1.5.2.3 Contratos asociados a la semaforización vial en el periodo de gobierno 2020-2023

1.5.2.3.1 Contrato de Soporte, Actualización y Mantenimiento de Plataformas ITS:

Este contrato es fundamental para la ejecución de proyectos de la Subsecretaría Técnica y la Unidad de Proyectos de Innovación en Movilidad. Su modalidad de Selección Abreviada asegura la continuidad y eficiencia en el uso de las plataformas ITS de la Secretaría de Movilidad, garantizando la actualización y mantenimiento necesarios para una gestión óptima.

1.5.2.3.2 Contrato de Arrendamiento de Ductos Subterráneos:

Este contrato interadministrativo aborda el arrendamiento de ductos subterráneos que albergan el cableado esencial para la conexión de las intersecciones semaforizadas. La contratación directa con el propietario UNE, asegura una infraestructura robusta y confiable, vital para el funcionamiento de la red semaforica.

1.5.2.3.3 Contrato de Soporte, Mantenimiento y Adquisición de Partes Electrónicas:

Este contrato, realizado a través de selección abreviada con los proveedores de partes electrónicas, es esencial para el correcto funcionamiento de la red semaforica. Incluye labores de soporte y



mantenimiento, así como la adquisición de partes electrónicas necesarias para el software y hardware de la red.

1.5.2.3.4 Contrato de Prestación de Servicios de Valor Agregado de Internet Dedicado y Conectividad:

Este contrato interadministrativo, gestionado a través de la secretaría de Suministros y Servicios, garantiza la provisión de servicios de valor agregado de internet dedicado y conectividad para los dispositivos de control semafórico y la central de monitoreo. La contratación directa con UNE asegura una conexión confiable y eficiente para la operación de la red semafórica.

1.5.2.3.5 Contrato de Mantenimiento y Obras de Ampliación y Reposición de la Red de Semaforización:

Este contrato sometido a licitación pública en pliegos tipo, es esencial para mantener la funcionalidad y eficiencia de la red semafórica. Incluye labores de mantenimiento, así como obras de ampliación y reposición necesarias para responder a la creciente demanda de movilidad en la ciudad.

1.5.2.3.5.1 Interventoría al Contrato de Obra Pública para Mantenimiento y Obras de Ampliación y Reposición de la Red de Semaforización:

Este contrato se lleva a cabo mediante concurso de méritos en pliegos tipo, asegura la supervisión y control de la ejecución del contrato de mantenimiento y obras de ampliación y reposición. Garantiza la calidad y cumplimiento de los trabajos realizados en la red semafórica.

1.5.2.3.6 Contrato Genérico para Adquisición de Bienes Muebles:

Este contrato facilita la adquisición de bienes muebles necesarios para las instalaciones de la administración. Se realiza a través de traslados presupuestales para la unidad de abastecimiento, garantizando el equipamiento adecuado para la operación de la unidad de semáforos.



1.5.2.3.7 Contrato de Servicios Públicos de Energía:

Este contrato asegura el suministro de energía necesario para el funcionamiento de la red semafórica, siendo gestionado directamente con Empresas Públicas de Medellín. El pago del recibo se realiza mediante aforo de consumo de la red semafórica, asegurando una continuidad en el suministro de energía.

1.5.3 Principales Logros:

1.5.3.1 Mantenimiento Integral de Intersecciones Semaforizadas:

Se ha priorizado la seguridad y eficiencia de la red semafórica mediante la implementación de un riguroso programa de mantenimiento. Esto ha implicado la ejecución de labores preventivas y correctivas en todas las intersecciones semafóricas del distrito. El mantenimiento continuo ha garantizado el correcto funcionamiento de los semáforos, reduciendo al mínimo las interrupciones en la circulación vehicular y peatonal.

1.5.3.2 Innovación en Diseño de Instalaciones Semaforicas:

Se han desarrollado nuevas alternativas de instalación semafórica que han demostrado ser altamente efectivas en la prevención de vandalismo y daños. Un ejemplo notable es la instalación de semáforos debajo del puente "Punto Cero", donde se han adosado a la losa para evitar el vandalismo recurrente y prolongar su vida útil.

1.5.3.3 Actualización Tecnológica:

Se ha llevado a cabo una importante actualización en las tecnologías de control semafórico, migrando desde la versión EC 1 a dispositivos de control EC-2 y Flow Node de Swarco Peek Traffic. Esta mejora ha contribuido a una gestión más eficiente y adaptada a las necesidades actuales de movilidad.

1.5.3.4 Optimización de Conectividad:

Se ha mejorado la conectividad entre controladores y el centro de control, pasando de la utilización de partes de cobre de cable telefónico a la instalación de fibra óptica propia. Este cambio se implementó en respuesta a la obsolescencia del cable telefónico, garantizando una comunicación más rápida y confiable.



1.5.3.5 Contrato de Mantenimiento a Largo Plazo:

Se logró la aprobación del contrato de mantenimiento de la red semafórica en modalidad de "Vigencia Futura", lo que permitió asegurar el mantenimiento continuo y seguro de la red para las vigencias 2022 y 2023. Este logro fue el resultado de esfuerzos persistentes, iniciando en 2020, a pesar de las negativas iniciales por parte del concejo de Medellín.

1.5.4 Otras gestiones:

La Unidad de Circulación a través de los proyectos de inversión Señalización Vial y de Semaforización vial, dispone recursos para la realización de Contrato Interadministrativo para la prestación de servicios profesionales de apoyo. Con este se garantiza el apoyo a las actividades misionales de la Unidad, las cuales por escases de recursos humano de planta no puede cubrir la cobertura y no alcanzar a atender las necesidades de todo el Distrito y sus corregimientos, Durante el actual cuatrienio se celebró cada año Contrato Interadministrativo con la Institución Universitaria Pascual Bravo.

Desde la Unidad de Circulación se gestionan los siguientes trámites:

- Permisos para Cierres Viales por Evento.
- Autorización para Circulación Vial.
- Planes de Manejo de Tránsito PMT

Los cuales se realizan de manera digital y virtual en su totalidad, desde la radicación de la solicitud, su trazabilidad, aprobación y/o negación, cuenta de cobro – facturación electrónica, pago en línea, hasta finalizar con el oficio de aprobación.

1.6 Unidad de Planeación y prospectiva

1.6.1 Planeamiento Semafórico:

Durante el periodo 2020 a 2023, se adelantaron actividades relacionadas con la optimización del planeamiento semafórico en el Distrito, los cuales, a partir de visitas en campo, estudios relacionados con tiempos de viaje y demás elementos que permiten conocer el comportamiento de flujo vehicular en las vías, se realizaron ajustes a los tiempos de verde que permiten dar prioridad de paso a los flujos principales acorde la demanda y la variación a lo largo del día, así mismo, los diseños contemplaron las condiciones de seguridad



Medellín futuro 2020-2023

especialmente para los peatones y bici usuarios. La siguiente tabla muestra el número de cruces optimizados en cada periodo y la base de su intervención:

Año	Tipo de intervención	Cantidad de intersecciones
2020	Biciusuarios	32
	Coordinación	26
	Nueva	17
	Optimización	54
	Peatones	45
	PMT	12
	Total	186
2021	Biciusuarios	6
	Coordinación	29
	Nueva	8
	Optimización	75
	Peatones	40
	PMT	15
	Pruebas	3
	Total	176
2022	Coordinación	38
	Nueva	2
	Optimización	87
	Peatones	57
	PMT	13
	Total	197
2023	Coordinación	25
	Nueva	2
	Optimización	72
	Peatones	49
	PMT	2
	Total	150



1.6.2 Estudios técnicos para el mejoramiento de la movilidad.

Teniendo en cuenta las funciones misionales dadas a la Unidad de Planeación y Prospectiva en relación con el ordenamiento vial, la prevención de la incidentalidad, la gestión de la demanda de los modos motorizados y el fortalecimiento de los medios de transporte, en el siguiente orden de prioridad dado en el artículo 162 del Acuerdo 048 de 2014: 1) Las personas, 2) La bicicleta y demás modos no motorizados, 3) el transporte masivo y colectivo de pasajeros, 4) el transporte de carga y 5) el transporte privado; se hace necesario la elaboración de diagnósticos, análisis y estudios de movilidad necesarios para mitigar el impacto del acelerado crecimiento urbano y del número de vehículos particulares (autos y motos) que circulan por la malla vial de la ciudad. Asimismo, a través de estos estudios se busca brindar soluciones a las diferentes problemáticas de movilidad identificadas por los profesionales de la unidad o manifestadas por las comunidades a través de las mesas de movilidad, reuniones o pqrs.

Adicionalmente y de acuerdo a los procedimientos internos establecidos en el POT, MEP y otras normas locales y nacionales, La Unidad de Planeación y Prospectiva se encarga de dar revisión y acompañamiento a los estudios de movilidad presentados por entidades públicas y privadas, los cuales pueden obedecer al desarrollo de proyectos urbanísticos como los planes parciales o proyectos estratégicos de ciudad como el Metro Ligero de la 80.

A continuación, se presentan las cifras relacionadas con la elaboración y revisión de los estudios de movilidad:

INFORME DE GESTIÓN CUATRENIO 2020- 2023	
Descripción	Total
Estudios públicos revisados	75
Estudios privados revisados	119
Estudios públicos elaborados por UPP	126
Total	320

En relación con los 126 estudios de movilidad realizados por la Unidad de Planeación para optimizar el uso de la malla vial y mejorar la movilidad de los diferentes actores viales bajo condiciones de seguridad, se destacan el estudio de accesibilidad al corregimiento de San Cristóbal, cambios viales en Castilla, Circuito Vial en Santo Domingo, carril reversible en la transversal superior, cambios viales parque Villa Hermosa, entre otros.



Medellín futuro 2020-2023

El siguiente es el resumen de estudios de movilidad elaborados y revisados por la UPP por zonas,

Descripción	Zona 1 (comunas 1 a la 7 y C. de San Cristóbal)	Zona 2 (comunas 8 a la 10, 14, C. de Santa Elena y San Sebastián de Palmitas)	Zona 3 (comunas 11 a la 13, 15, 16, C. de San Antonio de Prado y Altavista)	Total
Estudios públicos elaborados por UPP	12	42	17	126

1.6.3 Estudios articulados con el Sistema Inteligente De Movilidad de Medellín.

La Ciudad tiene implementado El Sistema Inteligente de Movilidad de Medellín (SIMM) desde 2011 en la actualidad la Secretaría cuenta con ciento veinte (120) cámaras de Apoyo a la Red Semafórica (ARS) instaladas en veintiún (21) intersecciones de la ciudad, ochenta (80) CCTV (Circuito Cerrado de Televisión), cuarenta (40) cámaras de fotodetección que rotan en 70 puntos de la ciudad, este año se incorporaron catorce (14) puntos de radares móviles, estos dos últimos subsistemas se encuentran debidamente aprobados por el Ministerio de Transporte y veintidós (22) paneles de mensajería variable.

Estos dispositivos al igual que los aforos, permiten la toma y procesamiento de la información para la elaboración de estudios y análisis que permiten la toma de decisiones acertadas respecto a la movilidad. A continuación, se presenta un cuadro resumen con los estudios que se han hecho por año y por comuna, sin incluir las versiones adicionales de algunos estudios.

COMUNA	Ejecutados				
	2016	2017	2018	2019	Total
4 - Santa Cruz	1		1		2
5 - Castilla			1	1	2
7 - Robledo				2	2
8 - Villa Hermosa			1		1
9 - Buenos Aires			2		2



Medellín futuro 2020-2023

10 - Candelaria	1	4	5	4	14
11 - Laureles - Estadio	5	1	3	7	16
12 - América	2		2		4
13 - San Javier	1				1
14 - Santa Cruz - Poblado	16	6	4		26
15 - Guayabal		1	1	2	4
16 - Belén			1	1	2
11 - Laureles - Estadio y 16 - Belén			2		2

1.6.4 Cambios viales implementados e intervenciones realizadas.

Dentro de los estudios de movilidad elaborados por la Unidad de Planeación y Prospectiva algunos contemplan la modificación de sentidos de circulación o cambios viales y otros proponen la realización de obras que son ejecutadas por otras dependencias del Distrito como la secretaria de Infraestructura Física. A continuación, se presenta el consolidado de los cambios ejecutados y pendientes de ejecución, además de los puntos de la ciudad donde se realizaron intervenciones físicas o quedaron pendientes de ejecutar.

Descripción	Zona 1 (comunas 1 a la 7 y C. de San Cristóbal)	Zona 2 (comunas 8 a la 10, 14, C. de Santa Elena y San Sebastián de Palmitas)	Zona 3 (comunas 11 a la 13, 15, 16, C. de San Antonio de Prado y Altavista)	Total
Cambios viales ejecutados	5		8	13
Cambios viales pendientes	6		24	30
Intervenciones realizadas	3		5	8
Intervenciones pendientes	10		8	18

1.6.5 Articulación interinstitucional.

Las mesas y/o comités interinstitucionales son espacios de diálogo y trabajo conjunto que buscan aprovechar sinergias y recursos para lograr objetivos específicos, es así como la Unidad de Planeación y Prospectiva ha venido trabajando de manera conjunta con Dependencias y áreas de trabajo del Distrito y del AMVA, lo que ha permitido llevar a cabo proyectos y estrategias enmarcados en el Plan de Desarrollo. A continuación, se listan algunos comités:



Medellín futuro 2020-2023

- Comité Técnico y Asesor de Movilidad
- Comité Visión Cero
- Comité de Mejoramientos viales
- Mesa con la Secretaría de Movilidad del Municipio de Bello
- Mesa con la Secretaría de Infraestructura del Municipio de Itagüí
- Comité UNE
- Mesa con Secretaría de Infraestructura Física - Prueba piloto cierre en lazo del deprimido los músicos.
- Mesa Plan ITS
- Mesa técnica con el Centro de Control

Adicional a lo anterior, también se han venido realizando mesas de movilidad en todas las Comunas y Corregimientos del Distrito, en estos espacios se busca la articulación con las Juntas Administradores Locales y la participación con comunidad en general que habitan estos territorios.

1.6.6 Reglamentación de un sistema de recaudo electrónico.

La secretaría de Movilidad de Medellín durante el cuatrienio ha venido evaluando y dimensionando las problemáticas, las expectativas, la legislación reciente, el Plan de Desarrollo de Medellín Futuro 2020 - 2023 y la ley 2294 del 2023 y las tecnologías modernas que optimizan las tecnologías al servicio del transporte público, en concordancia con el condiciones técnicas, operativas del contexto local y de interoperabilidad que debe tener el Sistema de Recaudo Electrónico, aplicables al servicio de transporte público colectivo de radio de acción municipal de Medellín y sus corregimientos, con proyección Metropolitana que sirva como base a la Secretaría de Movilidad para expedir la regulación oficial de dicho sistema, y que permita a todos los actores involucrados, centrarse en los ciudadanos y operar de forma coordinada y con sostenibilidad financiera, la infraestructura de movilidad que aportan los transportadores, garantizado la integración entre los mismos y sus procesos de recaudo, bajo los parámetros y estándares de interoperabilidad reglamentados por el Estado que procuran la supervivencia de la industria del transporte público. Además, que facilite a las autoridades desde un sistema centralizado, ejercer de forma óptima sus funciones de gestión de los datos y la información para beneficio de todos los ciudadanos, inspección y control, para ello celebró dos contratos inter administrativos uno con la Universidad Nacional y otro con la ESU.



1.6.7 Toma de información primaria (aforos).

Durante el año 2021 la secretaria de Movilidad contrató y ejecutó la elaboración aforos o conteos vehiculares, peatonales y ciclistas, considerando que los dispositivos (cámaras) dispuestos en algunos puntos de la ciudad no son suficientes para cubrir las necesidades de toma de información primaria, además en algunas zonas de la ciudad como las comunas nororiental y noroccidental la presencia de estos dispositivos es poca o nula.

Esta captura de información permitió durante los años 2021 y 2022 la elaboración de estudios de movilidad, viabilización de nuevos cruces semafóricos, entre otros. Entre los resultados que se destacan de los aforos están el estudio de movilidad del Bulevar de Castilla, estudio de movilidad del barrio Santo Domingo, la regularización del sector “La Contravía” en Santa Cruz, estudio de movilidad del barrio San Diego, estudio de movilidad de La Milagrosa, estudio de movilidad de Conquistadores, el nuevo cruce semafórico de la calle 65 con carrera 89 (antigua vía al mar), nuevo cruce semafórico de la carrera 42 con calle 46 y nuevo cruce semafórico de la carrera 44 con calle 39. Por todo lo anterior, se requiere para la vigencia 2023 apropiar los recursos que permitan la contratación de los aforos para elaborar estudios pendientes como el del barrio el Diamante (comuna 7), barrios Kennedy, Alfonso López, La Esperanza y Alfonso López (comuna 6), Parque Gaitán (comuna 3), barrios Aranjuez, Berlín, San Isidro y la Piñuela (comuna 4); además del análisis de más cien (100) posibles cruces semafóricos propuestos por la comunidad, organizaciones comunitarias y políticas, iniciativas internas y otros.

Por todo lo anterior, es de vital importancia para el desarrollo de estudios de movilidad tanto internos como propuestos por la comunidad o actores políticos; la apropiación de recursos durante las diferentes vigencias presupuestales con el fin de contar con el personal y los elementos necesarios para realizar esta toma de información primaria.

Es preciso la importancia que tiene este tipo de contrato para la elaboración de los estudios de movilidad de la Secretaría, razón por lo cual se recomienda darle continuidad a este proceso.

1.6.8 Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía.

Entre los años 2020 y 2021 la secretaria de Movilidad y la Secretaria de Hacienda lideraron la modificación del Estatuto Tributario de Medellín (Acuerdo 66 de 2017) en el capítulo relacionado con la implementación de la contribución por el servicio de parqueaderos públicos como fuente de financiación para el transporte público de la ciudad. Para esto, se propuso el Proyecto de Acuerdo 83 de 2021 el cual buscaba este objetivo, no obstante, una de las razones por las cuales se generaron retrasos o dudas respecto a la implementación de este



Medellín futuro 2020-2023

Acuerdo fue la crisis económica que se generó debido a la pandemia por el COVID-19 y las restricciones de circulación para vehículos que se tenían en esta época, todo lo anterior, sumado a decisiones políticas de la administración distrital que no siguieron impulsando los debates en el Concejo Distrital.

Para este proyecto de Acuerdo solo se realizaron 2 socializaciones, una en la Sesión Plenaria 383 de diciembre 12 de 2021 y la otra en la Sesión Plenaria 385 de diciembre 14 de 2021.

En octubre del año 2023, la secretaria de Hacienda Distrital volvió a presentar al Concejo (proyecto de Acuerdo 148 de 2023) una propuesta de modificación del Estatuto Tributario incluyendo dicha contribución, no obstante, a la fecha de elaboración de este documento, el Proyecto de Acuerdo se encuentra en estudio.

Es así que, se requiere implementar la contribución en el menor tiempo posible no solo para generar ingresos para el transporte público sino como una medida complementaria que permita ayudar a desincentivar el uso discriminado de automóviles y motos particulares por parte de los ciudadanos.

1.6.9 Cobro por Congestión.

Durante el año 2020 la secretaria de Movilidad adelantó la estructuración de un pliego de condiciones para realizar un concurso de méritos con el objetivo de elaborar los estudios de factibilidad técnica, legal y financiera de un cobro por congestión en la ciudad de Medellín. Este tipo de medidas de gestión de la demanda se ha implementado de forma exitosa en ciudades como Londres o Singapur.

Este concurso de méritos fue publicado a principios del año 2021 a través del proceso CM 20004855 de 2021, no obstante, al término del plazo para la presentación de ofertas, el concurso fue declarado desierto debido a que ningún interesado se presentó.

Entre las observaciones más reiterativas de los posibles proponentes estaba el bajo presupuesto asignado para el proceso de selección y los altos costos de los profesionales requeridos para realizar los estudios, los cuales en su mayoría eran de origen extranjero y cobraban en dólares.

Después de la declaratoria de desierto del concurso de méritos, se elaboró un nuevo presupuesto acorde a la realidad del mercado, no obstante, los recursos no fueron destinados y dicho proceso no se volvió a llevar a cabo.



Por tanto, se requiere evaluar nuevamente esta propuesta de cobro congestión con el fin de generar nuevas alternativas diferentes al pico y placa que permitan disminuir los tiempos de viaje, disminuir la congestión y la contaminación y generar recursos para ser invertidos en el mejoramiento del transporte público.

1.6.10 Implementación de la Metodología para establecer la velocidad límite en vías colombianas.

De acuerdo con lo establecido en la resolución Resolución 20233040025995 de 2023 por medio de la cual se adopta a nivel nacional la Metodología para el establecimiento de la velocidad límite en vías colombianas, según la cual se establece que las autoridades de tránsito competentes darán aplicación al contenido del acto administrativo a partir de su expedición. Esta metodología permite establecer límites de velocidad acordes con el entorno y tipo de vía, definir criterios para la revisión y actualización de límites de velocidad e identificar posibles medidas adicionales que se requiera establecer para lograr el cumplimiento de los límites de velocidad establecidos.

Teniendo en cuenta lo anterior desde el distrito de ciencia, tecnología e innovación de Medellín, y de acuerdo a reuniones sostenidas con la Agencia Nacional de Seguridad Vial en el año 2022, previo a la expedición de dicha metodología, se dio prioridad a la implementación de dicha metodología en los corredores que cuentan con dispositivos SAST (cámaras de fotodetección). En este sentido, con el apoyo del operador UNE, a través del Sistema Inteligente de Movilidad de Medellín (SIMM) se viene adelantando la recolección de la información necesaria, así como la implementación de la metodología para la actualización de los límites de velocidad.

Una vez adelantada esta revisión se enviará a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la solicitud para la actualización de los límites de velocidad asociados a cada uno de los dispositivos que se tienen en el distrito, y posteriormente ampliar la implementación de dicha metodología a los principales corredores del distrito.



Medellín futuro 2020-2023

1.7 ADMINISTRACIÓN Y OPERACIÓN DE METROPLÚS.

Se logró la administración y operación de Metroplús en el Distrito de Medellín, en el marco del sistema integrado de transporte masivo del valle del aburra-SIT-VA” a través del convenio interadministrativo 4600031108 de 2011 con la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburra Limitada. Metro de Medellín, con plazo estimado de operación al 31 de diciembre de 2029.

A la fecha, el Distrito ha aportado al Fondo de Estabilización de la Tarifa (FET) desde el año 2013 al 30 de Junio de 2023, un valor de \$ 511.205.379.819, para un total de recursos entregados de \$ 559.212.357.742.

APORTES DEL DISTRITO	
Ap. del Distrito de Medellín 2011 (Compra Material Rodante)	35.251.000.000
Ap. del Distrito de Medellín 2012 (Adición primera etapa de operación)	7.294.373.197
Ap. del Distrito de Medellín 2012 (Aportes primera etapa de operación)	5.461.604.726
Ap. del Distrito de Medellín 2013 (Aportes FET)	8.000.199.251
Ap. del Distrito de Medellín 2014 (Aportes FET)	22.933.270.323
Ap. del Distrito de Medellín 2015 (Aportes FET)	22.007.856.293
Ap. del Distrito de Medellín 2016 (Aportes FET)	74.053.541.112
Ap. del Distrito de Medellín 2017 (Aportes FET)	14.518.101.614
Ap. del Distrito de Medellín 2018 (Aportes FET)	50.546.905.306
Ap. del Distrito de Medellín 2019 (Aportes FET)	88.224.953.784
Ap. del Distrito de Medellín 2020 (Aportes FET)	69.616.451.835
Ap. del Distrito de Medellín 2021 (Aportes FET)	19.025.886.664
Ap. del Distrito de Medellín 2022 (Aportes FET)	83.175.252.610
Ap. del Distrito de Medellín 2023 (Aportes FET)	48.591.626.000
Ap. del Distrito de Medellín 2023 (Aportes FET)	10.511.335.027
TOTAL TODOS LOS APORTES	559.212.357.742
TOTAL COMPRA DE BUSES	35.251.000.000
TOTAL PRIMERA ESTAPA DE OPERACIÓN	12.755.977.923
TOTAL OPERACIÓN FET	511.205.379.819

FONDO PRINCIPAL (INGRESOS POR PASAJEROS)	
Del 28 de Oct al 31-Dic 2013	6.143.859.242
Del 1 de Ene al 31-Dic 2014	79.235.787.426
Del 1 de Ene al 31-Dic 2015	94.074.228.853
Del 1 de Ene al 31-Dic 2016	107.611.764.042
Del 1 de Ene al 31 de Dic de 2017	116.961.750.745
Del 1 de Ene a Dic 31 de 2018	134.041.524.650
Del 1 de Ene a Dic 31 de 2019	149.213.343.301
Del 1 de Ene a Dic 31 de 2020	91.290.411.640
Del 1 de Ene a Dic 31 de 2021	119.409.993.461
Del 1 de Ene a Dic 31 de 2022	169.998.126.261



Medellín futuro 2020-2023

A Junio de 2023	94.182.202.467
TOTAL	1.162.162.992.088
EGRESOS	
Restitución aportes Metro	866.600.855.554
Restitución aportes C3	330.702.505.881
Restitución aportes C6	582.782.966.110
TOTAL EGRESOS	1.780.086.327.545
Déficit de la Operación	-617.923.335.457
Aportes del Distrito	511.205.379.819
Aportes de la Nación 2022	28.450.924.002
Aportes de la Nación 2023	33.226.405.063
Déficit Operacional después de aportes del Distrito.	-45.040.626.573

**Por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito público para la cofinanciación del sistema por COVID – 19 fue por valor de \$ 28.450.924.002 para 2022 y de \$ 33.226.405.063 para 2023.

El comportamiento año a año desde el inicio de la operación bajo el modelo financiero (octubre de 2013), hasta junio de 2023 y la proyección a cierre de Diciembre de 2023, se presenta en el siguiente cuadro:

Periodo	Ingresos	Pagos	Déficit	Aportes FET	Déficit- Aportes FET	Acumulado
Octubre-13 a Diciembre de 2014	\$ 85.379.646.668	-\$ 117.452.079.213	-\$ 32.072.432.545	\$ 30.933.469.574	-\$ 1.138.962.971	
Enero a Diciembre de 2015	\$ 94.074.228.853	-\$ 130.612.148.066	-\$ 36.537.919.213	\$ 22.007.856.292	-\$ 14.530.062.921	-\$ 15.669.025.892
Enero a Diciembre de 2016	\$ 107.611.764.042	-\$ 162.056.607.211	-\$ 54.444.843.169	\$ 74.053.541.112	\$ 19.608.697.943	\$ 5.078.635.022
Enero a Diciembre de 2017	\$ 116.961.750.745	-\$ 173.180.863.147	-\$ 56.219.112.403	\$ 14.518.101.618	-\$ 41.701.010.785	-\$ 22.092.312.842
Enero a Diciembre de 2018	\$ 134.041.524.650	-\$ 192.364.682.147	-\$ 58.323.157.497	\$ 50.546.905.306	-\$ 7.776.252.191	-\$ 49.477.262.976
Enero a Diciembre de 2019	\$ 149.213.343.301	-\$ 216.366.019.445	-\$ 67.152.676.144	\$ 88.224.953.784	\$ 21.072.277.640	\$ 13.296.025.449
Enero a Diciembre de 2020	\$ 91.290.411.640	-\$ 203.650.082.602	-\$ 112.359.670.961	\$ 69.616.451.835	-\$ 42.743.219.126	-\$ 21.670.941.486
Enero a Diciembre de 2021	\$ 119.409.993.461	-\$ 223.751.015.746	-\$ 104.341.022.285	\$ 19.025.886.664	-\$ 85.315.135.621	-\$ 128.058.354.747
Enero a Diciembre de 2022	\$ 169.998.126.261	-\$ 232.834.483.103	-\$ 62.836.356.842	\$ 111.626.176.612	\$ 48.789.819.770	\$ 110.274.384.175
TOTAL CONVENIO	1.067.980.789.621	-1.652.267.980.680	-584.287.191.059	480.553.342.797	-103.733.848.262	-108.318.853.297
Enero 2023 Real	\$ 13.825.825.519	-\$ 19.520.304.439	-\$ 5.694.478.920	\$ 48.591.626.000	\$ 42.897.147.080	-\$ 60.836.701.182
Febrero 2023 Real	\$ 16.008.963.943	-\$ 20.771.224.764	-\$ 4.762.260.821	\$ 0	-\$ 4.762.260.821	-\$ 65.598.962.004
Marzo 2023 Real	\$ 17.231.260.007	-\$ 22.484.628.350	-\$ 5.253.368.343	\$ 0	-\$ 5.253.368.343	-\$ 70.852.330.346
Abril 2023 Real	\$ 14.993.037.628	-\$ 21.538.002.609	-\$ 6.544.964.981	\$ 0	-\$ 6.544.964.981	-\$ 77.397.295.328
Mayo 2023 Real	\$ 16.636.940.083	-\$ 22.053.807.248	-\$ 5.416.867.165	\$ 0	-\$ 5.416.867.165	-\$ 82.814.162.493
Junio 2023 Real	\$ 15.486.176.696	-\$ 21.450.380.867	-\$ 5.964.204.170	\$ 43.737.740.090	\$ 37.773.535.920	-\$ 45.040.626.573



Medellín futuro 2020-2023

TOTAL A JUN 2023	1.162.162.993.497	-1.780.086.328.957	-617.923.335.459	572.882.708.887	-45.040.626.573	
------------------	-------------------	--------------------	------------------	-----------------	-----------------	--

En 2022 se encuentran los aportes de la nación por y el municipio en aportes del FET, para un total de 111 mil millones.

Es de anotar que el déficit de la operación se ha presentado desde el inicio de esta, pero en los años 2020 y 2021 se agudizó por la pandemia, puesto que la operación se continuó realizando, con el 100% de la flota, para garantizar el servicio y cumplir con las disposiciones de distanciamiento social por COVID –19 impartidas por el Gobierno Nacional, pero con una reducción alta de pasajeros movilizados.

Para el año 2024 el proyecto 200274 Fortalecimiento de la operación del sistema BRT, tiene asignados recursos para el Fondo de Estabilización de la tarifa por valor de \$121.648.814.000, recursos que cubrirán las necesidades restantes de 2023 y gran parte de 2024. De igual manera el Distrito cuenta con un superavit de 2023, el cual se gestionará ante el Concejo Municipal para cubrir la necesidad del FET, con la que se cuenta actualmente; de no ser posible la aprobación por parte del Concejo, los mismos recursos quedarán para la vigencia 2024, permitiendo que este superavit garantice los aportes restantes al FET.

1.7.1 Vigencias futuras aprobadas:

En octubre de 2022, la secretaria de Movilidad del Distrito de Ciencia Tecnología e Innovación de Medellín solicitó al COMFIS la aprobación de vigencias futuras hasta el año 2022, con una apropiación del 15% de estas en la vigencia 2022, estas vigencias futuras se presentaron con el ánimo de brindar estabilidad financiera aun contrato que no contaba con la misma. los montos solicitados y aprobados son:

Denominación/ Nombre del proyecto		Fortalecimiento a la operación del sistema de mediana capacidad BRT	TOTAL
Código Proyecto		200274	
Vigencia Actual	2022	\$ 61.705.853.848	\$ 61.705.853.848
	2023	\$ 38.988.150.988	\$ 38.988.150.988
VIGENCIA FUTURA	2024	\$ 52.800.000.000	\$ 52.800.000.000
	2025	\$ 58.080.000.000	\$ 58.080.000.000
	2026	\$ 60.888.000.000	\$ 60.888.000.000
	2027	\$ 64.276.800.000	\$ 64.276.800.000
	2028	\$ 66.304.480.000	\$ 66.304.480.000
	2028	\$ 70.034.928.000	\$ 70.034.928.000
Total VF Solicitadas		\$ 411.372.358.988	\$ 411.372.358.988



Medellín futuro 2020-2023

Total Concepto	\$ 473.078.212.836	\$ 473.078.212.836
15% Apropriación (Sobre el valor total de la VF)	\$ 61.705.853.848	\$ 61.705.853.848

En diciembre de 2022 se aprobaron las vigencias futuras por el Concejo de Medellín bajo el acuerdo 071 de 2022.

Año	Fortalecimiento a la operación del sistema de mediana capacidad BRT
2023	\$ 38.988.150.988
2024	\$ 52.800.000.000
2025	\$ 58.080.000.000
2026	\$ 60.888.000.000
2027	\$ 64.276.500.000
2028	\$ 66.304.480.000
2029	\$ 70.034.928.000
TOTAL	\$ 411.372.058.988

Las vigencias futuras de 2023 ya fueron entregadas a la operación del sistema.

En el mes de febrero de 2023 se firmó el memorando de entendimiento y el otro Sí No. 7 al convenio 4600031108 de 2011, en los cuales el Distrito de Medellín se comprometió a realizar los siguientes pagos:

Saldos cancelados año 2022	\$ 70.714.062.137	Pagos realizados	Comprobante de pago No	Saldo pendiente
Saldos acordados año 2023	\$ 90.461.681.211			
Presupuesto Distrito Vigencia Futura	\$ 38.988.150.988	\$ 38.988.150.988	Registro presupuestal No 5000274379	\$ 0
Vigencia futura aprobada	\$ 3.011.849.012	\$ 3.011.849.012	Registro presupuestal No 5000274380	\$ 0
Sobretasa Gasolina 2022 (real)	\$ 6.591.627.000	\$ 6.591.626.000	Registro presupuestal No 5000274402	\$ 1.000
Sobretasa Gasolina 2023 (proyección)	\$ 41.870.054.211	\$ 33.226.405.063	Resolución 202340523 de Metroplús S.A.	\$ 8.643.649.148
Total Fuente de Recursos	\$ 161.175.743.348	\$ 81.818.031.063	No aplica	\$ 8.643.650.148

Con recursos aportados de la nación por valor de \$33.226.405.063 se cubrió parte de los aportes pactados en el Memorando de entendimiento por valor de \$ 41.870.054.211, los cuales provenían de recursos despidorados de la sobretasa a la gasolina recaudados por el Ministerio de Hacienda y Crédito público correspondientes a la vigencia del 2023 al fortalecimiento



del Fondo de Estabilización de la Tarifa – FET, designación que a la fecha no se ha dado por razones de la nación.

Es de anotar, que el pago de las facturas remitidas por la Empresa Metro de Medellín LTDA, se realiza en la medida en que se encuentran aprobados los informes técnicos y financieros remitidos mensualmente por la empresa, los cuales debido a las recurrentes inconsistencias que presentan, son revisados y analizados detalladamente por cada uno de los componentes que integran el equipo de apoyo a la supervisión, quienes constantemente al evidenciar alguna situación que requiera aclaración o precisión, requieren a la empresa Metro para que aporte la información correcta o corrijan la misma.

1.7.2 Control y Seguimiento al Convenio Interadministrativo.

En el proyecto se contempla un grupo interdisciplinario de profesionales para apoyar y efectuar el análisis y la evaluación de los aspectos técnicos, Legales y financieros a la supervisión del convenio.

La necesidad de contar con profesionales para dar soporte a la supervisión del convenio es aún mayor en un momento de especial dinamismo, el cual exige una intervención permanente de diferentes medidas que garanticen el control en la ejecución del mismo.

1.7.2.1 Componente administrativo:

Metroplús: Es un sistema de transporte de buses rápidos de mediana capacidad que forma parte del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Valle de Aburrá (SITVA), y que a través de un modelo operativo e institucional de transporte público se convierte en una opción para el mejoramiento de la movilidad de Medellín.

El sistema se encuentra apoyado por los servicios alimentadores de las Cuencas 3 y 6, contratados por la Empresa Metro en virtud de los compromisos adquiridos en virtud del convenio, y quien actúa como concedente.

1.7.2.2 Componentes técnicos (Civil – Mecánico – Eléctrico – Tecnológico):

El componente técnico civil se enfoca en el seguimiento a la movilización de pasajeros y ejecución de kilómetros mensuales, como base primordial del recaudo y remuneración del sistema de rutas alimentadoras y su influencia en el Fondo de Estabilización Tarifario. Como también, en el cumplimiento de la



Medellín futuro 2020-2023

Infraestructura vial, de los equipamientos requeridos para el sistema y de los planes operacionales.

Línea 1 (U de M – Aranjuez por la avenida del Ferrocarril), inició operación en diciembre 2011, con 21 estaciones, longitud 12.5 Km en carril exclusivo, frecuencia hora pico cada 3 minutos, plataforma alta, con una movilización de pasajeros en DTL de 117.461 y una movilización de pasajeros total de 287.831.286, con un IPK promedio para el último año de 8.29

Línea 2 (U de M – Aranjuez por la avenida oriental), inició operación en junio de 2021, actualmente cuenta con 9 estaciones, longitud 13.2 Km en carril exclusivo, frecuencia hora pico cada 4 minutos, plataforma alta, con una movilización de pasajeros en DTL de 16.100 y una movilización de pasajeros total de 38.532.068 con un IPK de 8.29

Cuenca 6: 29 Rutas, 889 paraderos, con una movilización de pasajeros en DTL de 77.632 para el año 2022 y una movilización de pasajeros total de 174.951.285

Cuenca 3: 15 Rutas, 604 paraderos, con una movilización de pasajeros en DTL de 40.248 para el año 2022 y una movilización de pasajeros total de 85.353.589

El componente técnico mecánico se enfoca en el seguimiento del cumplimiento de los planes de mantenimientos correctivos y preventivos realizados a la flota de buses y los demás aspectos relacionados con las nuevas tecnologías vehiculares.

La flota del sistema BRT está conformada por 31 vehículos Articulados, 47 Padrones a GNV y 32 Padrones eléctricos con una capacidad de pasajeros entre 160 y 80 personas. Con una vida útil de un (1) millón de kilómetros o 15 años lo primero que se cumpla.

Actualmente la flota a GNV cuenta con una explotación de kilómetros que se encuentra en un rango que oscila entre 800.000 Km y 495.000 Kilómetros recorridos, el mantenimiento mayor o OVERHAUL se les ha ejecutado a 25 Articulados y 44 padrones.

La flota eléctrica cuenta con una explotación de kilómetros que se encuentra en un rango que oscila entre 178.000 Km y 80.000 Kilómetros recorridos.

La flota de las líneas alimentadoras está conformada para la cuenca 3 por 108 Buses (de los cuales 4 buses son eléctricos) y la cuenca 6 por 259 Buses (194 buses dedicados GNV y 64 buses a Diesel), toda la flota con capacidad de pasajeros de 40 personas.



Medellín futuro 2020-2023

La infraestructura de carga eléctrica actual está ubicada en el Patio Universidad de Medellín 4 cargadores, patio Fátima 6 cargadores y patio MDO 3 cargadores.

Por parte de la Secretaría de Hacienda se está gestionando los recursos para la instalación del sistema de compensación, con un costo aproximado de inversión de \$300.000.000, con un retorno calculado a los 3 años o menos. Es importante acelerar el proceso de la instalación del sistema de compensación de energía reactiva, ya que para el mes de julio de 2023 el cobro por reactiva seguirá incrementando de manera multiplicativa y se podría establecer en un sobre costo en el pago de la energía anual de hasta \$250.000.000.

De acuerdo a lo anterior, es importante buscar alternativas y soluciones para la reestructuración de la operación, y así, poder mejorar las condiciones actuales en las cuales, se presenta una diferencia significativa entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario, generando un déficit que afecta las finanzas del Distrito.

En consecuencia, se han realizado mesas de trabajo conjuntamente entre el Distrito con la participación de la Secretaria de Hacienda, Movilidad y General, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y el Metro de Medellín, buscando realizar una reducción de los kilómetros de los concesionarios a través de la optimización de las rutas, que impliquen la eliminación y/o modificación de rutas existentes, sin afectar los estándares de calidad en la prestación del servicio, mediante un acto administrativo expedido por la autoridad de transporte masivo, esto es, Área Metropolitana del valle de Aburrá.

Por lo anterior, se presentó una propuesta que fue conciliada por el Distrito, el Metro y el Área Metropolitana para llevar a cabo dicha reducción de rutas y kilómetros operados por las cuencas 3 y 6 que conlleven a un impacto positivo al FET, sin embargo, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, como autoridad de transporte masivo, es la encargada de modificar los parametros operacionales a través de acto administrativo, la cual ha sido insistente en señalar que es posible que los concesionarios aleguen un desequilibrio económico que la entidad no se encuentra dispuesta a asumir.

Dicha solicitud ha sido presentada insistentemente por el Distrito y analizada desde el componente técnico, jurídico y financiero, sin que se haya proferido dicho acto administrativo.



Medellín futuro 2020-2023

2. SUBSECRETARÍA DE CONTROL Y SEGURIDA VÍAL.

2.1 CUERPO AGENTES DE TRÁNSITO.

Las acciones que se presentan a continuación tienen como fecha de corte 31 de Agosto del 2023:

Con nuestro grupo de agentes de tránsito del Móvil Gram articulados con Solumek y el AMVA realizamos 114.789 controles ambientales a fuentes móviles.

Con nuestro grupo de agentes de tránsito con funciones de Policía Judicial hemos realizado 894 procedimientos de atención de muertes por incidentes viales e igualmente, 273 procedimientos de indagación penal por muertes en incidentes viales en otras entidades territoriales.

Con nuestro grupo de agentes de tránsito con funciones de Policía Judicial hemos creado 3.516 noticias criminales por lesiones en incidentes viales de oficio, donde se infiere objetivamente la vulneración de derechos a niños, niñas y adolescentes.

Con nuestro grupo de agentes de tránsito en el Centro Integrado de Tráfico CITRA hemos gestionado 21.016 de incidentes viales por medio de la herramienta WAZE.

Con nuestro grupo de agentes de tránsito en el Centro de Control de tránsito CCT hemos gestionado 85.583 reportes por incidentes viales.

Con nuestro grupo de agentes de tránsito en el marco del control operativo del tráfico vehicular hemos impuesto 1.951.608 y hemos inmovilizado 138.309 vehículos

2.2 TRANSFORMACIÓN CULTURAL.

Por primera vez en la historia la Secretaría de Movilidad hace entrega de una pista de Tránsito a una institución educativa del Distrito fortaleciendo la Pedagogía en seguridad vial entre los niños y las niñas, esta entrega se realizó el 8 de noviembre del 2023 en la Institución Educativa Gonzalo Restrepo Jaramillo (sede Primaria Escuela Juan Cancio Comuna 9 Buenos Aires). Adicional a esto se entregó 21 bicicletas y 31 mesas y sillas que hacen parte del Mobiliario para seguir fortaleciendo la seguridad Vial desde los más pequeños.



Medellín futuro 2020-2023

Estrategia	2020	2021	2022	2023 (con corte a agosto 31)	Total estrategia por cuatrienio a agosto 31)
Diálogo ciudadano	13.821	130.315	118.897	48.324	311.357
Promoción de la seguridad vial en empresas		2.939	2.971	2.912	8.822
Intervención en IE y Universidades		11.394	16.608	15.305	43.307
Crecer y jugar con Visión Cero		9.470	29.016	32.039	70.525
Fortalecimiento de la confianza en el TP		8.755	20.414	4.926	34.095
Estrategias para la Promoción de la Accesibilidad Universal en la Movilidad		2.240	2.309	985	5.534
Estrategias con Enfoque de Género en la Movilidad		15.452	493	3.867	19.812
Ejecución de Experiencias en Eventos y Días Especiales	1.636	23.844	10.038	247	35.765
Mobilización de públicos internos		2.188	1.067	2.427	5.682
Participación y Gobernanza en la Movilidad		330	2.460	523	3.313
Centro de Orientación a Víctimas			1.402	622	2.024
Promoción de comportamientos seguros a usuarios de motocicleta				15.952	15.952
Sensibilización Virtual para la Movilidad	10.335	18.578	15.920	6.623	51.456
Promoción de la bicicleta		204	693	47	944
Movilidad Humana		40.993	30.350	5.837	77.180
Experiencias Ciudadanas Encarrete Parque Explora	40				40
Incidencia y Gestión - Ejecución de Experiencias	372				372
Intervención en Vía	422				422
Total Anual	26.626	266.702	252.638	140.636	686.602

Durante este periodo se ha logrado sensibilizar un total de 43.307 integrantes de la comunidad educativa en las instituciones educativas y universidades del distrito (jefes de núcleo, rectores, docentes, estudiantes y padres de familia) en cultura vial y formulación y ejecución de los planes pedagógicos transversales en seguridad vial de instituciones educativas y fortalecimos el proceso a través de actividades experienciales y lúdico pedagógicas como la pista infantil itinerante.

Con la estrategia Crecer y jugar con Visión, con la cual se impacta a la población de primera infancia y sus docentes o auxiliares pedagógicos, se ha logrado sensibilizar un total de 70.525



Medellín futuro 2020-2023

personas a través de experiencias lúdicas diseñadas específicamente para la población infantil.

Realizamos hasta la fecha 2.024 asesorías en las áreas jurídica, psicológica y social desde el Centro de Orientación a Víctimas de incidentes viales a través del cual se brinda acompañamiento a las familias de personas fallecidas en incidentes viales.

Fortalecimos la cultura ciudadana directamente en la vía a través de la estrategia Diálogo Ciudadano, a través de la cual se realizan intervenciones en sectores de mayor riesgo, promoción del peatón, promoción del correcto estacionamiento con la acción “Parquea Pensando en la Vida”, intervenciones en espacios de ciudad e intervenciones de movilidad nocturna. Con esta estrategia llegamos a un total de 311.357 personas en lo que va del cuatrienio.

Con la estrategia Fortalecimiento de la Confianza en el Transporte Público Colectivo e Individual logramos coordinar entre la institucionalidad y las empresas de servicio público acciones que promueven la movilidad segura y sostenible, logrando llegar a un total de 34.095 personas.

A través de la estrategia Promoción de la Seguridad Vial en Empresas, hemos logrado llegar hasta el 31 de agosto de 2023 a un total de 8.822 trabajadores de empresas de servicio público, empresas que desarrollan su actividad económica a través de la motocicleta y empresas comerciales, con acciones para la transformación cultural y educativa promoviendo el respeto, autocuidado y cumplimiento de las normas para la movilidad segura y la promoción de la vida.

Durante el año 2023 logrado hemos logrado establecer una estrategia específica para promover comportamientos seguros a usuarios de motocicleta al ser estos el actor vial que representa mayores índices de incidentalidad y mortalidad en el distrito con la cual se ha llegado a un total de 15.952 motociclistas y acompañantes.

Para dar cumplimiento a los enfoques transversales del proyecto hemos realizado acciones tendientes a promover la accesibilidad universal y el enfoque de género en la movilidad con lo cual hemos llegado a sensibilizar un total de 5.534 personas en la primera y 19.812 en la segunda estrategia. Adicionalmente, con base en el enfoque Somos Ejemplo, hemos sensibilizado en temas de seguridad vial a 5.682 servidores públicos del Distrito y diferentes entidades públicas.

Como parte fundamental del accionar del proyecto en términos de gobernanza, se dio cumplimiento a los acuerdos municipales que



Medellín futuro 2020-2023

tienen como fundamento la promoción de la seguridad vial. En este sentido cumplimos con la realización de la semana de la movilidad, día del peatón, semana del motociclista, día del taxista, día mundial en conmemoración de víctimas de siniestros viales, entre otros. A través del cumplimiento de estos acuerdos logramos impactar un total de 35.765 personas.

Se gestionó en el honorable concejo Distrital el Acuerdo Municipal 073 de 2021 por medio del cual se “Institucionaliza el Programa de Agentes Infantiles y Juveniles de Movilidad a Niñas, Niños y Adolescentes” y a la fecha tenemos 76 niños y jóvenes escolarizados, entre 7 y 17 años que componen el equipo denominado agentes infantiles y juveniles.

2.3 METAS DE INTERVENCIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2023.

El proyecto “Implementación de Estrategias de Transformación Cultural y Educativa en la Movilidad” tiene una meta de 700.000 personas intervenidas durante el cuatrienio, con unas metas parciales de 25.000 personas para el año 2020, y 225.000 personas por año para 2021, 2022 y 2023.

A 31 de agosto de 2023 se han intervenido 686.602 personas, lo que equivale a un 98,09% de la meta global del cuatrienio. Adicionalmente, dado que la meta final para el año 2023 es sensibilizar 225.000 personas, estimamos que a 31 de diciembre del año en curso se habrán sensibilizado 770.966 ciudadanos y ciudadanas, lo cual representaría un cumplimiento del 110,14% de la meta proyectada para el cuatrienio.

2.4 OTROS DE ACUERDO CON LA GESTIÓN INTERNA.

Implementación de quince (15) estrategias de transformación cultural dirigidas a los diferentes grupos de interés a tendidos por el equipo, a través de actividades de impacto en los componentes cultural y educativo, los cuales permitieron la ejecución de nuevas experiencias y comunicación de mensajes relacionados con la movilidad segura.

Formulación del Modelo de Gestión Cultural para la Movilidad Segura.

Seguimiento periódico a las salidas finales dirigidas a grupos de valor, lo cual permitió un cumplimiento en los criterios de calidad por encima del 95%.

De acuerdo a la priorización definida desde en el objetivo del proceso de gestión de movilidad, en lo relacionado a los actores viales y vulnerabilidad, el equipo de transformación cultural en lo corrido del cuatrienio ha sensibilizado 431.030 peatones, es decir el 62,78% del equivalente total de actores viales sensibilizados.



2.5 UNIDAD DE GESTIÓN ESTRATÉGICA VIAL Y LOGÍSTICA.

Con nuestro grupo de agentes de tránsito en el marco de la atención de la incidentalidad vial, hemos reducido los tiempos de respuesta a incidentes viales pasando de 22:58 a 20:57 (minutos:segundos).

Se adquirieron 26 bicicletas eléctricas, las primeras bicicletas eléctricas para los agentes que ejercen control de la movilidad en el ciclo rutas y ciclo vías de la ciudad.

Se gestionó la contratación de 50 cargos de agentes de tránsito en temporalidad.

Se adquirieron 240 radios portátiles de comunicación y una antena repetidora, para la actualización tecnológica, cambiando un repetidor análogo por repetidora digital mejorado las comunicaciones.

Se recibió por parte del gobierno de Corea 20 motocicletas eléctricas que son utilizadas por nuestros agentes de tránsito, aportando al medio ambiente y a la mejora de la calidad del aire utilizando vehículos amigables con el medio ambiente.

En trabajo conjunto con el equipo de sistemas de información de la SMM y la Secretaría de Tecnología de la Información se viene desarrollando la implementación del IPAT digital para la atención de incidentes viales, lo que a futuro podría mejorar la forma y el tiempo del diligenciamiento del IPAT por parte de nuestro grupo de agentes de tránsito.

Se adquirieron 41 Cámaras en Cuerpo para nuestro cuerpo de agentes de tránsito, lo cual ofrece transparencia en los procedimientos tanto para la autoridad de tránsito como para el ciudadano.

Se adquirieron cuatro (4) drones para el desarrollo de los procedimientos de indagación penal propios de la fijación topográfica, fotográfica y videográfica por parte del equipo de agentes de Tránsito.

2.6 UNIDAD DE TOXICOLOGÍA.

Es una fortaleza para la ciudad, contar con su propio laboratorio de toxicología debidamente certificado para garantizar en el marco del debido proceso la determinación de embriaguez a los conductores de vehículos automotores, mediante valoración



Medellín futuro 2020-2023

clínica y/o métodos paraclínicos, con el propósito de ser soporte para los procesos contravencionales, penales y disciplinarios, y la atención de solicitudes de particulares que requieran el servicio.

Se logró la renovación tecnológica del cromatógrafo de gases (equipo de alta tecnología de análisis instrumental) usado para la determinación directa de la concentración de etanol en sangre, para determinar la embriaguez.

En el marco del control de la embriaguez en la movilidad urbana de Medellín, hemos realizado 73.598 pruebas de determinación de embriaguez a conductores de vehículos automotores.

PRUEBAS DE EMBRIAGUEZ 2020 - 2023 - LABORATORIO DE TOXICOLOGÍA		
AÑO	PRUEBAS REALIZADAS	PRUEBAS POSITIVAS
2020	19377	646
2021	17420	578
2022	23064	721
2023*	13737	383
TOTAL CUATRENIO	73598	2328

*Los datos del año 2023, corresponden al acumulado hasta el mes de Agosto.

2.7 PROYECTO 200416 ESTRATEGIA DE GESTIÓN ELECTRÓNICA DE LAS ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO IMPLEMENTADAS.

El proyecto realiza la gestión y la operación de 2.445 celdas de estacionamiento regulado ZER, la operación de parqueaderos con un mínimo de 100.000 m² para custodia de vehículos inmovilizados, la operación de 10 vehículos para el arrastre de vehículos inmovilizados y la operación de 88 dispositivos bloqueadores CEPOS para el control de los vehículos mal estacionados o abandonados en vía pública.

Hemos atendido 4.682.839 usuarios en las ZER.

Adicionalmente se ha generado un recaudo por valor de \$50.891.292.970 por concepto de tasa de uso de las zonas ZER y los servicios de parqueadero y grúa.

En el Distrito de Medellín hemos inmovilizado 95.458 motocicletas y 42.851 vehículos; han sido bloqueados 10.726 vehículos por mal estacionamiento o abandonados, lo cual ayuda a crear cultura



Medellín futuro 2020-2023

ciudadana ante la mala práctica que tienen de estacionar en cualquier lugar del espacio público generando congestión en las vías e inseguridad para los peatones y demás actores de la vía.

2.8 REPORTES DE FORMULACIÓN DE PLAN INDICATIVO Y PLAN DE ACCIÓN.

CodBPIN	Nombre del proyecto	Código Valor Estadístico	Nombre Valor Estadístico	Unidad de medida	Código Indicador Producto MGAWEB/SUIFP	Meta	Cantidad ejecutada	Observación
200416	APROVECHAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LAS ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO	MV16AA	Organismos de tránsito dotados con implementos para el control del tránsito	Número	240901100	1	0.66	Se ha realizado la operación de 2.445 celdas de estacionamiento, 3 parqueaderos con un área mínima de 100.000 m2 para custodia de vehículos inmovilizados, la Operación de 3 vehículos para el arrastre de vehículos inmovilizados y la operación de 88 dispositivos bloqueadores CEPOS para el control de los vehículos mal estacionados o abandonados en vía pública.

2.9 INDICADOR PLAN DE DESARROLLO.



Medellín futuro 2020-2023

Nombre Indicador	Línea Base	Unidad de Medida	Meta	Meta	Meta	Meta	Meta	Logro 2022	Avance 2023	Observación
			2020 2023	2020	2021	2022	2023			
Estrategia de gestión electrónica de las zonas de estacionamiento regulado implementadas	N/A	Número	1	N/A	N/A	1	N/A	0.9	0.06	<p>El indicador se encuentra en proceso de planeación, el cumplimiento e implementación de la meta se estableció para la vigencia 2022, la cual se prolonga para la vigencia 2023.</p> <p>En el mes de Julio se realizó ambiente de prueba dentro del software ZER para la forma de pago por medio de Flypass, se realiza trabajo con la unidad de comunicaciones para definir medio de divulgación de esta nueva forma de pago.</p> <p>Por medio del oficio con radicado 202320069774, la Secretaría de Innovación Digital, procede a otorgar aval técnico para el inicio de la aplicación móvil, teniendo en cuenta algunas precisiones que son socializadas con Terminales de Transporte de Medellín S.A.</p> <p>El aplicativo se encuentra alojado en las tiendas virtuales IOS y ANDROID, están a espera de habilitarse para la descarga de los usuarios.</p> <p>Se realiza integración con Bancolombia, para entregar a los usuarios diferentes formas de pago. El lanzamiento de la nueva forma de pago de la Tasa de Uso por Estacionamiento por medio de Código QR Bancolombia, se realiza a</p>



Medellín futuro 2020-2023

Nombre Indicador	Línea Base	Unidad de Medida	Meta	Meta	Meta	Meta	Meta	Logro 2022	Avance 2023	Observación
			2020-2023	2020	2021	2022	2023			
										partir del 04 de mayo de 2023.

2.10 RETOS 2023.

Consecución de nuevos espacios para custodiar los vehículos inmovilizados.
Aplicación de la Ley 1730 del 29 de julio 2014.

3. SUBSECRETARÍA LEGAL.

3.1 UNIDAD DE INSPECCIONES:

En la Unidad de Inspecciones se ha desarrollado acciones estratégicas que a conllevado a la obtención de los siguientes Logros al 31 de agosto de 2023, así:

3.1.1 Logros en tutelas:

- El proceso de Tutelas se adecuó al 100% para realizarse de manera virtual desde la notificación de la tutela hasta su archivo.
- En el año 2020 ingresaban en promedio por día 50 tutelas, a la fecha se ha logrado reducir al 50% las demandas de tutelas de fotodetección, actualmente ingresan en promedio 20 diarias, lo que puede dejarnos concluir que el proceso de fotodetección se encuentra hoy en día más saneado y que la Unidad de Inspecciones, a través de la operación, ha implementado acciones de mejora tendientes a reducir el riesgo antijurídico.
- En cuanto el proceso de tutelas de fotodetección se ha disminuido la atención de requerimientos previos a incidentes de desacato.



- Logro en manejo y Custodia de expedientes para el proceso de apelaciones:

Se estableció el procedimiento para la digitalización de expedientes contravencionales de tránsito y transporte para resolver recursos de apelación.

- Se controló el riesgo de extravío de expedientes.

3.1.2 Logros en el proceso contravencional por fotodetecciones:

- Se realizó la parametrización de las plantillas para el trámite de fotodetección por no comparecencia, para adecuarlas a la nueva normatividad que regula este proceso.
- Se realizó la parametrización de las plantillas de no imputar responsabilidad para el trámite de fotodetección por no comparecencia.
- Se definió procedimiento para obtener información relacionada con los representantes legales de los menores de edad y la fecha de nacimiento del mismo para que el Inspector tenga elementos probatorios con que adoptar la decisión en el proceso contravencional por fotodetección.
- Se implementó el proceso contravencional por Audiencia Virtual en el proceso de foto detección. En el año 2020 se realizaban 3 audiencias por día; actualmente se realizan cada día, 15 audiencias.
- Se adecuaron las guías de tal manera que en las mismas sólo aparezca una fecha – la de recibo de la fotodetección por parte del gestor postal- y se excluyen dos causales de devolución, para que sólo aparezca: “dirección errada”.
- Se adecuó el formato del comparendo por fotodetección para que contenga todos los ítems que establece la resolución 3027 de 2010.
- Acceso al RUNT para obtener Información actualizada a Disposición del Inspector para el Trámite de Procesos contravencionales:

Se dispuso el uso de un “huellero”, con el sistema RUNT para las consultas de información relacionada con los propietarios de vehículos y las características de éstos que facilitan la celeridad en los procesos contravencionales de tránsito.

- Disminución de tiempos para autorizar la entrega de Vehículos inmovilizados por infracciones y/o incidentes de tránsito:

Disminución en los tiempos de atención para la entrega de vehículos inmovilizados por infracciones de tránsito, pasando de tiempos de espera de hasta 5 y 6 horas hace 5 años, a tiempo de espera de



media hora en la actualidad, cuando el usuario tiene todos los documentos al orden del día. Adicional se agenda la cita por movilidad en línea.

3.1.3 Logros en los Procesos Contravencionales de Tránsito:

- Se aprobaron plantillas de dejar sin efecto comparendos por fotodetección o manuales o electrónicos cuando, no obstante, el comparendo estuvo bien elaborado, no fue posible cumplir con un presupuesto de hecho o de derecho antes del año contado a partir de la fecha del mismo, con el fin de evitar la caducidad de la acción contravencional.
- Disminución en el término de atención de las audiencias contravencionales de tránsito por contravenciones complejas, pasando de la programación de primera audiencia a los 6 o 7 meses, a una programación a 2 o 3 meses, lo que representa mayor oportunidad en la atención al ciudadano y el trámite del proceso con el cumplimiento de mayores garantías y la expedición de actos administrativos mejor fundamentados.
- Se consiguió, de manera conjunta con la Subsecretaría de Seguridad Vial y Control y la Unidad de Cobro Coactivo, que el operador realice el registro en los sistemas de información de los comparendos elaborados a ciudadanos extranjeros.
- Logros en cuanto al nuevo Procedimiento en materia de infracción a las normas de transporte:

Se implementó el proceso administrativo sancionatorio por infracción a las normas de transporte para servicio particular por prestar el servicio de transporte en condiciones de informalidad.

3.1.4 Logros en cuanto a la actualización de la documentación de procesos de la Unidad de Inspecciones:

- Se documentó, actualizó e ingresó a ISOLUCION el "Procedimiento por contravenciones simples".
- Se documentó, actualizó e ingresó a ISOLUCION "Procedimiento por contravenciones complejas".
- Se documentó, actualizó e ingresó a ISOLUCION "Procedimiento fallos por accidentes sin comparecencia de las partes".
- Se documentó, actualizó e ingresó a ISOLUCION "Procedimiento sin comparecencia por comparendos por fotodetección".



Medellín futuro 2020-2023

- Se documentó, actualizó e ingresó a ISOLUCION "Procedimiento sin comparecencia por comparendos simples".
- Se documentó, actualizó e ingresó a ISOLUCION "Instructivo Inspección de Transporte".
- Se documentó, actualizó e ingresó a ISOLUCION "Instructivo suspensión de licencia por reincidencia".
- Se documentó, actualizó e ingresó a ISOLUCION "Instructivo Inspección de Secuestro de vehículos".
- Se documentó, actualizó e ingresó a ISOLUCION "Instructivo atención de acciones de tutela".
- Se documentó, actualizó e ingresó a ISOLUCION "Instructivo audiencias virtuales".
- Se documentó, actualizó e ingresó a ISOLUCION "Instructivo Inspección de entrega de vehículos".

3.1.5 Metas proyectadas al 31 de diciembre de 2023:

- Mantener la reducción en los tiempos de agendamiento de audiencias.
- Implementar a mayor escala el proceso de suspensión de licencia de conducción por reincidencia.
- Realizar actualización del procedimiento de entrega de vehículos inmovilizados por infracciones de tránsito.
- Avanzar en la implementación de acciones de mejora como resultado de diversas mesas de trabajo que se encuentran en ejecución.

3.2 Unidad de Cobro Coactivo:

En la Unidad de Cobro Coactivo se ha desarrollado acciones estratégicas que ha conllevado a la obtención de los siguientes Logros al 31 de agosto de 2023, así:

- Se logró avanzar en el desarrollo del software QITS, que nos permite el manejo integral de los expedientes 100% de manera digital y no física evitando la manipulación de la información y el extravío de algún documento.
- La gestión realizada a través del desarrollo y estabilización de las herramientas tecnológicas ha permitido a la Unidad de Cobro Coactivo tramitar más de 80.000 expedientes anuales y haber cumplido durante los últimos años con las metas estipuladas en el Plan de Acción 2020 -2023. La labor gestionada consiste en la generación masiva de Mandamientos de Pago y Notificaciones por medio de nuestro Software, el cual nos facilita tener una mayor trazabilidad de los procesos



Medellín futuro 2020-2023

iniciados en la Unidad con unos mayores estándares de seguridad, además de una adecuada parametrización del proceso de Cobro Coactivo con toda la normatividad vigente, asegurando el respeto al debido proceso de cada ciudadano y evitando el vencimiento de la cartera por concepto de multas de tránsito y transporte.

- Se implementó en los últimos años una serie de acciones, planes y herramientas tecnológicas necesarias para garantizar prontitud, optimización, eficacia y seguridad en los trámites que se adelantan en el procedimiento de cobro coactivo.
- Se realizaron campañas de sensibilización y persuasión a los contraventores, orientándolos al pago de sus obligaciones mediante alternativas como pago inmediato o por medio de la suscripción de un acuerdo de pago. Estas mismas campañas fueron intensificadas durante los beneficios ofrecidos por el gobierno nacional, el cual consistía en otorgar descuentos en el pago de sus obligaciones por medio del Decreto Ley 976 de 2020, Ley 2027 de 2020, Ley 2155 de 2021.
- En lo corrido a la fecha se ha logrado una recuperación de la cartera por valor de \$115.694.274.640.
- Se le ha gestionado a la ciudadanía un total de 66.823 facilidades de pago por un valor de \$ 84.122.010.773 desde el 2020 hasta el 2023.

3.2.1 Metas proyectadas al 31 de diciembre de 2023:

- Continuar con el uso de modalidades que permitan generar contacto permanente con el deudor el cual garantizará no solo que el usuario conozca de manera cierta y clara los procesos administrativos que se adelantan en su contra, las consecuencias que devienen de su trámite y las posibilidades con las que cuenta para satisfacer la obligación impuesta a él, sino también que efectúe oportuna y eficazmente el cumplimiento de la misma; ejemplo de estas modalidades son: centro de llamadas, IVR, SMS y Mail.
- Mejorar la interacción entre los servidores públicos y los ciudadanos, optimizando la calidad de los trámites y servicios. Se atienden trámites apoyados con tecnología que dan cumplimiento a la política de racionalización de trámites y la apuesta por cero papeles.
- Continuar promoviendo el uso de la plataforma “Movilidad en línea”, la cual permite acceder a los ciudadanos a servicios y trámites asociados a vehículos, licencias de conducción, infracciones, accidentes y otras gestiones tales como consultas, pagos, alertas y agendamiento de citas, a través del uso de las tecnologías de información y las comunicaciones TICS, logrando procedimientos más ágiles y simples que permitirá disminuir los tiempos y desplazamientos del ciudadano para realizar sus trámites.



Medellín futuro 2020-2023

- En la actualidad la Unidad de Cobro Coactivo cuenta con una cartera de 707.226 comparendos por un valor de \$453.211.757.803, por lo que se deberá continuar con la gestión en el recaudo de la cartera.
- Sanear en gran parte la cartera de la Secretaría de Movilidad, realizando el depuramiento de la misma de conformidad con lo señalado en la ley.

3.3 Unidad de Apoyo Legal y Contratación:

En la Unidad Legal y de Contratación se ha desarrollado acciones estratégicas que ha conllevado a la obtención de los siguientes Logros al 31 de agosto de 2023, así:

- Respuesta progresiva a las 202.862 PQRS atendidas por la Unidad de Apoyo Legal que ingresaron en lo corrido del cuatrefeño a la fecha, mejorando el indicador de oportunidad.
- Proyección oportuna, comunicación, socialización y publicación de actos administrativos en las cuales se establecen medidas en materia de movilidad y tránsito, como por ejemplo la rotación y reglamentación de la medida de pico y placa, los cuales generó cambios en las causales y requisitos para solicitar la exención de esta medida y el periodo de duración de las exenciones antes concedidas, aperturas peatonales, entre otros.
- De acuerdo con los artículos 134 y 142 del Código Nacional de Tránsito, la Unidad de Apoyo Legal ha resuelto dentro del término legal los recursos de apelación en materia contravencional de tránsito.
- Se garantizó la asistencia jurídica y el suministro de insumos (técnicos, jurídicos, documentales, otros) necesarios para que la Secretaría General realice la defensa jurídica del Distrito Especial de Medellín en acciones populares, acciones de cumplimiento, acciones de nulidad y restablecimiento, tutelas, dentro de la competencia de la Secretaría de Movilidad.
- Se dio cumplimiento al seguimiento del Plan Anual de Adquisiciones – PAA de las diferentes vigencias, teniendo en cuenta los techos presupuestales asignados a la Secretaría de Movilidad. Asimismo, se brindó acompañamiento al equipo de Planeación y Presupuesto de la Secretaría de Movilidad en el diseño del Plan Operativo Anual de Inversiones correspondiente al año 2024 con el objetivo de garantizar que el presupuesto asignado este en coherencia con el Plan Anual de Adquisiciones.
- Se realizó verificación integral y oportuna garantizando que los supervisores designados estén en constante seguimiento y actualización de la información en las plataformas SAP y SECOP I y II, así como en las carpetas físicas de cada contrato, generando alertas y contribuyendo con la actualización de la información en las



Medellín futuro 2020-2023

plataformas y expedientes físicos, y la verificación del contenido de los informes parciales de supervisión que permiten conocer la ejecución física y financiera de los contratos.

- Se garantizó la articulación con la Secretaría de Suministros y Servicios por medio del reporte de las modificaciones a las necesidades de la Secretaría de Movilidad, toda vez que esta dependencia es la encargada de construir y realizar acompañamiento permanente a la ejecución del Plan Anual de Inversiones de la Secretaría de Movilidad.
- Se realizó automatización para el seguimiento a los procesos que se adelantan la Unidad Legal y de Contratación con el objetivo de garantizar certeza y celeridad en la generación de informes y toma de decisiones gerenciales que permitan mejorar los tiempos de respuesta, así como la trazabilidad de los procesos legales y contractuales.
- Se presentó una disminución significativa en los hallazgos administrativos y fiscales en materia contractual en las distintas auditorías realizadas por los entes de control.
- Fortalecimiento del equipo de trabajo, aumentando el número de contratistas que apoyan la gestión administrativa a cargo de la Unidad de Apoyo Legal y de Contratación, permitiendo la reducción de los tiempos de trámite y atención de los diferentes asuntos que son de competencia.
- Se mejoraron los tiempos de atención y trámite de las solicitudes de desvinculación administrativa de vehículos que prestan servicio de transporte público individual y de transporte público colectivo, aumentando el grado de celeridad y eficiencia de este proceso administrativo en beneficio del usuario.

3.3.1 Metas proyectadas al 31 de diciembre de 2023:

- Continuar con las acciones de mejora diseñadas e implementadas desde el año 2020 por la Subsecretaría Legal, lo cual ha demostrado el decrecimiento del número de prescripciones declaradas de oficio o a petición de parte cada año, permitiendo un mayor recaudo y recuperación de la cartera de la Secretaría de Movilidad.
- Continuar con el establecimiento de instrumentos como el call center, la respuesta de voz interactiva – IVR, mensajes de texto – SMS y mensajes vía correo electrónico, lo que permitió generar un contacto permanente con los deudores, quienes pudieron consultar de manera clara y precisa los procesos administrativos adelantados en su contra, las consecuencias que se derivan de su trámite y las facilidades de pago con las que cuenta para satisfacer la obligación adeudada.



Medellín futuro 2020-2023

- Continuar las campañas de sensibilización y persuasión a los contraventores, orientándolos al pago de sus obligaciones mediante alternativas como pago inmediato o por medio de la suscripción de un acuerdo de pago.

3.4 Otros logros de la Subsecretaría Legal en cuanto al seguimiento y control a los Servicios Concesionados con UNE - 200417:

El 20 de enero de 2006 el Distrito de Medellín, hoy Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín – Secretaría de Movilidad firmó el Convenio Interadministrativo No. 5400000003 con EMTELCO S.A., hoy UNE EPM Telecomunicaciones S.A., el cual tiene como objeto la “Concesión para la modernización y optimización de la gestión de los servicios administrativos de la Secretaría de Transportes y Tránsito de Medellín a través de una solución integral de tecnología, información, comunicaciones y operación TIC.”, la cual se anexa al presente informe (ver anexo Informe Empalme- Control a los Servicios Concesionados UNE.pdf).

3.5 Liquidaciones de contratos

Estado de liquidaciones: Se describe en el siguiente cuadro el resumen de los contratos terminados a 2019, teniendo en cuenta que las prestaciones de servicios no son objeto de liquidación: (Ver detalle Adjunto Estado liquidaciones. Pestaña Estado Liquid a 2020)

ESTADO DE LOS CONTRATOS TERMINADOS A 2019		
Vigencia	Otras Modalidades	Prestaciones de servicios
2009	1	0
2016	2	0
2017	6	0
2018	15	0
2019	23	55
Total	46	55

Fuente: SAP/SE
COP/NAS

A continuación se hace un resumen por modalidad y vigencia de los contratos celebrados entre los años 2020 y 2023, de los cuales a la fecha se encuentran pendientes por liquidar, no obstante es importante informar que muchos de estos en su mayoría, corresponden a la causal prestaciones de



Medellín futuro 2020-2023

servicios, los cuales no están obligados a liquidarse, así como también algunos procesos que si bien ya existe acta de liquidación, deben ser completadas algunas aprobaciones en las distintas plataformas indicadas para el seguimiento contractual.

Desde el equipo de Contratación, se viene trabajando con cada uno de los supervisores con el fin de lograr dar por terminados los diferentes procesos de terminación o liquidación, de acuerdo con el caso de cada uno de estos contratos (Ver detalles en adjunto Estado liquidaciones. Pestaña Liquid.2020 a 2023):

RESUMEN DE CONTRATOS PENDIENTES DE LIQUIDACIÓN CONTRATOS CELEBRADOS ENTRE 2020 A 2023						
Vigencia	Concurso de Méritos	Contratación directa	Licitación Pública	Mínima Cuantía	Selección Abreviada	Total Contratos por modalidad y Vigencia
2020	3	48	3	8	3	65
2021	5	98	2	14	3	122
2022	2	132	0	8	1	143
2023	0	49	0	0	0	49
Total general	10	327	5	30	7	379

Fuente: SAP/SECOP/NAS

En resumen, a continuación se muestran los contratos por estado actual en su totalidad (Ver detalles en adjunto Estado liquidaciones. Pestaña Liquid.2020 a 2023 y Liquidaciones 2011 a 2019):

ESTADO DE LOS CONTRATOS TERMINADOS A 2023			
Vigencia	Pendientes por liquidar	Liquidados	orden de archivo
2011	0	0	1
2015	0	1	1
2016	1	1	0
2017	0	5	1
2018	2	10	2
2019	5	24	8



Medellín futuro 2020-2023

2020	20	41	4
2021	73	49	0
2022	116	27	0
2023	49	0	0
Total	266	158	17

Fuente: SAP/SECOP/NAS

3.6 Justificación Contrato bajo la modalidad de contratación directa

De acuerdo a lo señalado en el artículo 4 del Decreto Municipal 0834 de 2021, el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín, delegó en cada una de sus Secretarías y los Departamentos Administrativos, el proceso contractual bajo la modalidad de contratación directa, específicamente en las causales de contratos y convenios interadministrativos y prestaciones de servicios profesionales; esto, para la realización de actividades y actuaciones en los procesos de contratación inherentes al cumplimiento de los fines misionales de la Secretaría de Movilidad.

Corolario a lo anterior, a través de la prestación de los diferentes trámites y servicios de competencia de la Secretaría de Movilidad, se ha identificado el incremento del parque automotor matriculado en el DISTRITO ESPECIAL DE CIENCIA, TECNOLOGÍA, E INNOVACIÓN DE MEDELLÍN y la ocurrencia permanente de incidentes viales que colocan en riesgo la vida, integridad y bienes de los actores viales, incluyendo en algunos casos la afectación en la infraestructura de transporte; lo que ha conllevado al aumento de trámites y servicios presentados, y que por competencia, la Secretaría de Movilidad deberá responder proclive a las necesidades presentadas por la ciudadanía.

Debido a ello, exponencialmente se presentó un aumento significado en las PQRS formuladas por la ciudadanía, por lo que la Secretaría de Movilidad debe actuar como autoridad de tránsito en la expedición de diferentes actos administrativos para así dar respuesta oportuna a los requerimientos de las distintas autoridades judiciales y administrativas, lo cual cumple de conformidad con lo reglado en los artículos 3º y 6º de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 1755 de 2015 y el artículo 5 del Decreto 2268 de 2014.

En razón a lo expuesto, la Secretaría de Movilidad del DISTRITO ESPECIAL DE CIENCIA, TECNOLOGÍA, E INNOVACIÓN DE MEDELLÍN, teniendo en cuenta que se evidencia la INEXISTENCIA O INSUFICIENCIA DE PERSONAL EN LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD vinculado para el desarrollo de las actividades; suscribió procesos contractuales con personas idóneas, expertas y competentes, siguiendo las



Medellín futuro 2020-2023

rigurosidades legales y los procedimientos establecidos en la contratación estatal, para el desarrollo y la ejecución de estrategias que coadyuven al fortalecimiento jurídico, técnico y operativo en pro del desarrollo organizacional, de tal manera que se permita dar cumplimiento a la ejecución de los programas y proyectos que transversalizan la gestión integral de la Secretaría de Movilidad.

4. GERENCIA DE MOVILIDAD HUMANA.

Informe resumido de las acciones estratégicas de la dependencia.

4.1 ACCIONES ESTRATÉGICAS.

4.1.1 Diagnósticos sociales corredores de infraestructura para la red ciclista de Medellín.

Durante este cuatrienio se ha participado en 43 proyectos garantizando un análisis social a corredores que se intervienen desde el proyecto estratégico Medellín Caminable y Pedaleable. Estos análisis se abordan desde la perspectiva humana con enfoque de género, accesibilidad universal y diferencial para brindar garantías de movilidad a todas las personas. A su vez, la metodología social se realiza analizando tres variables:

- Personas: identificación de actores que confluyen en el corredor.
- Lugares: identificación de sitios y lugares representativos en el corredor.
- Actividades: analiza el que hacer de las personas, sus actividades

Los proyectos en los que se ha participado son:

#	PROYECTO	Estado
1	Calle 34	Diagnóstico social realizado, proyecto cumple indicador del PDM.
2	Carrera 76	Diagnóstico social realizado, proyecto cumple indicador del PDM.
3	Calle 14	Diagnóstico social realizado, proyecto cumple indicador del PDM.



Medellín futuro 2020-2023

4	Puente del Mico entre glorieta Caribe y Parque Norte	Diagnóstico social realizado, proyecto cumple indicador del PDM.
5	Av. Las Vegas Ciclorruta Norte Sur (Medellín - Envigado) entre EAFIT y Q. Zúñiga	Diagnóstico social realizado, estudio de movilidad aprobado.
6	Carrera 74 entre Calle 50 y Q. La Hueso. Q La Hueso entre Carrera 73 y Carrera 74	Diagnóstico social realizado, estudio de movilidad aprobado.
7	Carrera 78 entre Q. La Hueso y Calle 44a. Carrera 79 entre Calle 44a y Av. Nutibara	Diagnóstico social realizado, estudio de movilidad en proceso de aprobación.
8	Calles de Perpetuo Socorro	Diagnóstico social realizado, estudio de movilidad en desarrollo
9	Barrio Fátima (Pacificación) Calle 32F entre Q. La Picacha y Carrera 65	Diagnóstico social realizado, estudio de movilidad en proceso de aprobación.
10	Circular 7 (cra 66b- cra 70)	Diagnóstico social realizado, estudio de movilidad aprobado.
11	Barrio Bolivariana (pacificación)	Diagnóstico social realizado, estudio de movilidad en proceso de aprobación.
12	Los Colores (pacificación)	Diagnóstico social realizado, estudio de movilidad en desarrollo
13	Estadio (Pacificación)	Diagnóstico social realizado, estudio de movilidad aprobado.
14	Lorena (Pacificación)	Diagnóstico social realizado, estudio de movilidad aprobado.
15	Barrio Santa Fe (Pacificación)	Diagnóstico social realizado, estudio de movilidad en proceso de aprobación.
16	Castilla	Diagnóstico social realizado, estudio de movilidad en desarrollo
17	Barbacoas	Diagnóstico social realizado, estudio de movilidad en proceso de aprobación.
18	Pajarito	Diagnóstico social realizado.



Medellín futuro 2020-2023

19	Aranjuez	Diagnóstico social realizado, estudio de movilidad en desarrollo.
20	Hueso	Diagnóstico social realizado.
21	Bolívar	Diagnóstico social realizado.
22	Nutibara	Diagnóstico social realizado.
23	Crr65	Diagnóstico social realizado. Aunque el proyecto no continuó.
24	Puente San Juan (entre cra 65 y Av Ferrocarril)	Diagnóstico social realizado. Estudio de movilidad en desarrollo.
25	Puente calle 30	Diagnóstico social realizado. Estudio de movilidad aprobado.
26	Ciclorruta Norte Sur (Bello - Itaguí), Carrera 64C, Carrera 65, Autopista Sur	Diagnóstico social realizado. Estudio de movilidad en proceso de aprobación.
27	Corredor cucuta / Zuap	Diagnóstico social realizado. Proyecto de cooperación presentado a Bloomberg.
28	Carrera 53 A Av. Diaz Granados	Diagnóstico social en proceso de realización.
29	I.E Rosalía Suarez	Diagnóstico social en proceso de realización, proyecto no continuó.
30	I.E Antonio Ricaurte	Diagnóstico social en proceso de realización, proyecto no continuó.
31	I.E José María Bernal	Diagnóstico social realizado, proyecto no continuó.
32	I.E José David Acevedo	Diagnóstico social realizado, proyecto no continuó.
33	I.E Lola González	Diagnóstico social realizado, proyecto no continuó.
34	I.E San Vicente De Paul	Diagnóstico social en proceso de realización, proyecto no continuó.



Medellín futuro 2020-2023

35	I.E Kennedy	Diagnóstico social realizado, proyecto no continuó.
36	Escuela El Pedregal Fernando Botero	Diagnóstico social en proceso de realización, proyecto no continuó.
37	Escuela Juan Bautista Montini	Diagnóstico social realizado, proyecto no continuó.
38	I.E Asia Ignaciana	Diagnóstico social en proceso de realización, proyecto no continuó.
39	I.E La Milagrosa	Diagnóstico social realizado, proyecto no continuó.
40	I.E Merceditas Gómez Martines	Diagnóstico social en proceso de realización, proyecto no continuó.
41	Escuela Normal Superior Antioqueña	Diagnóstico social en proceso de realización, proyecto no continuó.
42	I.E El Salvador	Diagnóstico social en proceso de realización, proyecto no continuó.
43	Instituto Juan De Dios Carvajal	Diagnóstico social en proceso de realización, proyecto no continuó.

Las evidencias de los diagnósticos de los proyectos en los que se ha participado se encuentran en la siguiente carpeta.

<https://drive.google.com/drive/folders/1-HLUiPRnCgpBXCuL3Eanksdnnhh4utQ3?usp=sharing>

4.1.2 Guía Metodológica para los Proyectos de Infraestructura para la Movilidad Activa con Enfoque de Género.

La guía metodológica con enfoque de género es resultado de un proyecto liderado por la Gerencia de Movilidad Humana y realizado por EAFIT, Despacio e ITDP para la Secretaría de Movilidad de Medellín y con apoyo de IFC, implementado en alianza con el gobierno de Corea y el State Secretariat for Economic Affairs of Switzerland SECO.

Este estudio fue financiado en el marco del proyecto COVID19 de IFC Colombia Cities, que apoya a entidades a través de un



Medellín futuro 2020-2023

paquete de Servicios de Asesoría-Servicios de Inversión de la Corporación Financiera Internacional (International Finance Corporation - IFC), miembro del Grupo del Banco Mundial (World Bank).

La guía de enfoque de género cuenta con herramientas metodológicas para generar mejoras en la forma como se implementan proyectos de infraestructura para la movilidad activa, priorizando una movilidad más humana, y entendiendo e integrando la intersección entre género y movilidad.

Presenta brevemente el problema que se debe afrontar para mejorar las condiciones de movilidad activa con enfoque de género, los conceptos clave que se deben tener en cuenta, y una metodología para comprender y mejorar condiciones de accesibilidad y seguridad vial y personal en la movilidad activa de mujeres diversas, tomando como ejemplo el estudio de caso de Medellín.

El proyecto apoyó a la Secretaría de Movilidad (SdM) de Medellín para generar mejoras en la forma como se implementan proyectos de infraestructura, de tal forma que puedan priorizar una movilidad más humana, y entendiendo e integrando la intersección entre género y movilidad.

La guía metodológica está conformada por un estudio de mercado desarrollado por EAFIT, el cual se realizó mediante la aplicación de tres instrumentos de investigación: encuestas, grupos focales, y Tecnología “eye tracker” y manilla galvánica; así como los principales ítems correspondientes las etapas de la metodología de análisis de proyectos de transporte activo.

- Se realizaron 766 encuestas aplicadas sobre movilidad general a mujeres de Medellín
- Grupos focales realizados con mujeres de 11 perfiles demográficos
- Tecnología “eye tracker” y manilla galvánica, recorrido de 24 mujeres en diferentes modos de transporte y se registraron sus movimientos de ojos y respuestas galvánica

Adicionalmente, se analizaron cinco casos de estudio (y en ellos un proyecto o programa de infraestructura en particular) para analizar mejores prácticas, así como adaptar y desarrollar recomendaciones adecuadas al contexto local, recomendaciones específicas están particularmente relacionadas con los procesos de planificación, las consideraciones de diseño y la co-creación social del proyecto y sus estrategias de planificación y operación.



Medellín futuro 2020-2023

La metodología que se presenta en la guía, es exitoso porque brinda herramientas para fortalecer el proceso actual de desarrollo de proyectos de infraestructura de movilidad activa con la inclusión de instrumentos y elementos de análisis para transversalizar el enfoque de género y de accesibilidad universal. Para esto, incluye herramientas para el análisis cuantitativo (la revisión de datos de movilidad con enfoque de género), cualitativo (nuevas herramientas para el mapeo de usos del espacio público y percepciones) y geográfico (análisis espaciales y de siniestralidad). Además, se indican conceptos de diseño que reúnen las mejores prácticas de diseño para la seguridad vial, seguridad personal y accesibilidad universal. Reúne un anexo digital que entrega formatos recomendados según lo que se indica en cada etapa del proceso, y una descripción más detallada de cómo el ciclo de proyecto completo puede ser complementado por este trabajo. El anexo digital se presenta la propuesta de adaptación al ciclo de proyecto que se utiliza actualmente en Medellín.

El objetivo para la implementación es lograr que las personas responsables por el diseño conozcan el enfoque de género y su aplicación a los proyectos de movilidad activa. Para eso, se sugiere incluir la revisión de las lecturas individuales, videos y capacitaciones indicadas para el conocimiento del marco conceptual y los criterios básicos en los procesos ya existentes de las entidades relacionadas, como por ejemplo procesos de inducción. De ser posible, se sugiere que se realicen capacitaciones adicionales obligatorias a los técnicos responsables por diseño de infraestructura para la movilidad activa.

Es importante que la guía metodológica se implemente para generar las condiciones de movilidad que permita el cierre de brechas sociales y relaciones inequitativas entre hombres y mujeres, atendiendo a los patrones de desplazamiento. Es importante que las personas tomadoras de decisión en la ciudad incorporen la guía en la planificación territorial; posibilitando una ciudad incluyente, proactiva y que garantice el desarrollo humano, económico y social de sus habitantes.

Guía: <https://www.medellin.gov.co/es/wp-content/uploads/2022/08/guia-movilidad-activa.pdf>

Guía: <https://www.dropbox.com/sh/gf6a1vbd0xbb0l/AAAtB81gZA5dFAvaDsmog-mna?dl=0>

El 25 de agosto del año 2022, se realizó el lanzamiento de la guía metodológica con enfoque de género, contando con la participación y presencia de representantes de las organizaciones que hicieron posible materializar la guía: Gerencia de Movilidad Humana, EAFIT, Despacio, Instituto de Políticas de Transporte y Desarrollo – ITDP, State Secretariat for Economic Affairs of Switzerland SECO, Corporación Financiera Internacional – IFC.



Medellín futuro 2020-2023

En este espacio se hizo un reconocimiento a las mujeres diversas que se desplazan de diferentes formas por la ciudad de Medellín, contando con una puesta en escena de diferentes mujeres que representaron las intenciones y necesidades de viaje diferentes, sensibilizando por medio del arte a los invitados que presenciaron el evento. Así mismo, la SMM realizó una entrega de placas como reconocimiento a cada una de las entidades que participó en la elaboración de la guía metodológica.

Esta guía tiene como propósito ser una herramienta metodológica para la toma de decisiones, respecto a los proyectos de infraestructura para la movilidad activa basado en un enfoque de género que les permita a las mujeres diversas desplazarse de forma segura e incluyente por el espacio público; propiciando el fortalecimiento de la presencia de mujeres en el territorio y su relación con la movilidad activa y sostenible.



4.1.3 Contador ciclista para Medellín.

El contador ciclista es un proyecto que se realiza gracias a la cooperación internacional con la Embajada de Dinamarca, que actúa como enlace, la empresa Novo Nordisk (Donantes) y la Alcaldía de Medellín (Receptores).

Este contador es un dispositivo electrónico que se instala en el espacio público con diversos objetivos:

- Establecer conteos en tiempo real de la cantidad de personas circulando en bicicleta.
- Visibilizar los viajes de las personas que circulan en bicicleta en diferentes periodos de tiempo.
- Posibilitar el análisis y seguimiento de los viajes ciclistas.



Medellín futuro 2020-2023

Con esta información se toman decisiones informadas y se pueden implementar políticas públicas y proyectos a favor de la movilidad en bicicleta. Se explica que su funcionamiento se da a través de sensores. Posee una pantalla led que tiene conexión a internet para bodega de datos, donde se visualizan, en tiempo real, los datos en la APP o página WEB.

El contador llegó a Colombia en el mes de septiembre de 2022 y fue instalado en noviembre del mismo año con la presencia del alcalde de Medellín, el embajador de Dinamarca y el gerente de Novo Nordisk.



4.1.4 Plan de intervención social de la Zona Urbana de Aire Protegido.

El plan de intervención social se estableció con el objetivo de generar apropiación y dialogo ciudad-ciudadanía en torno a las acciones que buscan mejorar progresivamente la calidad del aire, salvaguardar la salud pública, elevar el bienestar social y propiciar desarrollo sostenible; para tal efecto se establecieron y desarrollaron 5 líneas estratégicas y transversales:

- Información: fomentó el conocimiento de ZUAP entre los diferentes públicos y facilitó la participación y sostenibilidad del proyecto a corto y largo plazo.
- Participación: promovió espacios de participación y acciones de diálogo ciudadano en el área de influencia de la ZUAP, propiciando corresponsabilidad ciudadana sobre la importancia de estos procesos e incentivando nuevos hábitos.
- Pedagogía: promovió acciones pedagógicas y educativas en los ciudadanos generando capacidad instalada en el territorio y fomentó comportamientos individuales y colectivos que aportan a la consolidación de la ZUAP desde una visión de construcción conjunta.
- Articulación: Se realizaron acciones de incidencia conjuntas con diferentes entes y secretarías que tienen



Medellín futuro 2020-2023

presencia en el territorio para lograr una intervención integral corresponsable con las necesidades de la ciudadanía.

Las acciones que acompañaron y visibilizaron el plan fueron participación en eventos de ciudad, medianos y de gran formato, articulación con espacios de participación, mesas de trabajo, formación del equipo social ZUAP, talleres formativos, cafés del mundo, talleres, información personalizada a través de reuniones informativas, PAC's, puntos de información, y presencia del equipo social territorial en los dos kilómetros cuadrados que forman el polígono ZUAP en la comuna 10, además de varios de su límites.

Se abordaron las temáticas de calidad del aire, movilidad, salud, visión cero acompañados del enfoque de género y accesibilidad universal en el discurso y acciones; estos aspectos fueron llevados a las poblaciones estratégicas planteadas en el PGS comerciantes formal e informal, residentes, público gubernamental, organizaciones sociales, entidades educativas e inquilinatos.

El documento del Plan de Gestión Social para la Zona Urbana de Aire Protegido puede consultarse en el siguiente enlace:

<https://drive.google.com/drive/folders/1CalbO6oliMkgaFR1EuM9o3Ww0Bp6eNrc?usp=sharing>

Cifras de sensibilización:

Año	Cifra
2020	No hay información
2021	42.130 personas
2022	35.021 personas
2023	12.148 personas
Total	89.299 personas

Evidencias del proyecto ZUAP:

https://drive.google.com/drive/folders/1hPCovAfNk4k2Mu2oy4BGO_1wCqSxO5QT?usp=share_link

4.1.5 Piloto de carga en bicicleta en la ZUAP.



Medellín futuro 2020-2023

Objetivo: Implementar un piloto de bicicletas de carga como una alternativa sostenible de distribución de mercancías, coherente con la Zona Urbana de Aire Protegido.

El equipo desarrollador dispuesto para el piloto de bicicletas de carga en la ZUAP, realizó durante el año 2022 el diseño y la formulación del piloto contemplando las fases y los hitos del proyecto por actividades y sub actividades necesarias para la realización del proyecto. Para lograrlo, se construyó un plan de trabajo y un cronograma de actividades segmentando cada uno de los hitos que componen el piloto.

Para la realización del piloto se propusieron unas etapas y fases de implementación, a saber:

- Etapa 1 - Formulación: Articulación con actores, diagnóstico, alternativa de solución riesgos.
- Etapa 2 – Monitoreo, evaluación y reporte: Definición de indicadores, niveles de servicio, línea base, esquema de reporte.
- Etapa 3 – Ejecución del piloto: Contratación, seguimiento y articulación con actores
- Etapa 4 – Análisis y replicabilidad: Análisis de resultados, recomendaciones, propuesta de fases, estrategia de promoción.

El informe final del piloto de carga en bici para la ZUAP contempla actividades concernientes a la construcción del estado del arte, definición de tipologías logísticas, estructuración del plan de trabajo, definición de problemática y objetivos del proyecto, elaboración del mapa de actores, identificación de público objetivo, definición de estrategias de relacionamiento con actores clave, levantamiento de información primaria y secundaria y encuesta logística.

En el segundo semestre del año 2022, el equipo desarrollador realizó acciones encaminadas a al relacionamiento con los actores estratégicos, para la identificación de información relevante y de potenciales participantes que comercializan, distribuyen y transportan mercancías susceptibles a ser entregadas en bicicletas en la ZUAP, a continuación, se enlistan las actividades realizadas.

- Ejecución y análisis de encuestas logísticas
- Talleres de identificación de necesidades con comerciantes y transportadores
- Sistematización y análisis de talleres con comerciantes y transportadores
- Devolución de resultados de talleres con comerciantes y transportadores
- Presentación del piloto a transportadores y agremiaciones de comerciantes



Medellín futuro 2020-2023

- Reuniones con empresas transportadoras para vinculación con la fase de operación del piloto
- Formulación de términos de referencia
- Informe general del piloto

Finalmente, se realizó la elaboración del informe final del piloto, en este documento se consigna cada uno de los procesos y el paso a paso que se realizaron desde el momento inicial para la formulación del piloto, hasta la fase de operación. El documento se estructuró en 8 capítulos, distribuidos de la siguiente manera: Introducción, antecedentes, localización, público objetivo, diagnóstico, alternativa de solución, riesgos y recursos.

Link de evidencia: https://drive.google.com/drive/folders/1-CQELsov_4iY4pZLNrWjIKqslJ96R3G2?usp=share_link

Consultoría: Analizar la factibilidad técnica, socioeconómica y legal para la implementación de Medidas de Gestión de la Demanda de Transporte (MGD) dentro de la Zona Urbana de Aire Protegido – ZUAP – C40- IDOM.

Cómo parte del proceso de implementación y operación de la ZUAP, se realiza el proyecto de análisis de alternativas para las medidas de la gestión de la demanda de transporte al interior de la ZUAP, en asociación con el Programa Implementación Acción Climática UKAID-CAI, con el apoyo de C40 Cities, y realizado por IDOM.

Este proceso incluye un componente técnico, el cual contempla la evaluación de los posibles resultados que se tendrían en el centro de Medellín en términos de emisiones evitadas de partículas menores de 2,5 micras y otros beneficios en términos ambientales, sociales y económico, transversalizado por un enfoque de género y diferencial, frente a la implementación de medidas de gestión de la demanda del transporte particular, constituido por automóviles y motocicletas.

Link de evidencia:

<https://drive.google.com/drive/folders/1UzRbecGfzbLzOxtr3VncnHgTMLe2KLPG>

4.2 Otros logros de acuerdo con la gestión interna.

4.2.1 Mesa distrital de la bicicleta.

La Mesa Distrital de la bicicleta es un espacio donde la ciudadanía, el sector privado y la Secretaría de Movilidad de Medellín, se articulan para hacer seguimiento y fortalecer las acciones que



Medellín futuro 2020-2023

propendan por el seguimiento de las estrategias y proyectos que hacen parte del programa Medellín Caminable y Pedaleable, del Plan de Desarrollo Medellín Futuro 2020 - 2023.

Con el Plan de Ordenamiento Territorial del año 2014, en Medellín se empezó a proponer la priorización de los medios no motorizados de transporte, un sistema de transporte público integrado y multimodal y una regulación al uso adecuado del vehículo particular, con el objetivo de comenzar un tránsito hacia la movilidad sostenible.

La bicicleta, como objeto cultural de movilidad activa, pasa de ser un instrumento recreativo y deportivo a jugar un papel preponderante dentro de los medios de transporte urbano, posibilitando entender la movilidad desde una perspectiva integral, desde el ámbito social, las conductas humanas, los imaginarios y la cultura ciudadana, teniendo en cuenta la complejidad del espacio público, y transformando los imaginarios sobre la manera como nos desplazamos y nos apropiamos del territorio por medio de este y de los sistemas de transporte.

La Mesa Distrital de la Bicicleta es liderada por la Gerencia de Movilidad Humana de Medellín, está integrada por representantes del Área Metropolitana del Valle de Aburrá y la Secretaría de Infraestructura Física, y además cuenta con la participación de colectivos. Esta instancia se reunirá cada dos meses para analizar y discutir temas que fortalezcan la movilidad activa y la protección de la vida en la vía para los usuarios de este modo de transporte.



4.2.2 Día internacional del peatón.

Cada año, el 17 de agosto se realiza la conmemoración del Día del Peatón, para el 2022 se realizó en la calle peatonal Alhambra, con diferentes actividades, con el propósito de compartir y



Medellín futuro 2020-2023

socializar nuestro compromiso con la calidad de vida, el peatón y el medio ambiente. A su vez, dar cumplimiento al Acuerdo Municipal a través del cual se reglamenta la conmemoración de este día en Medellín.

En esta conmemoración el componente social aportó a la construcción y desarrollo del evento, desde un enfoque de movilidad activa y sostenible que privilegia al peatón. Para este evento, se invitaron diferentes representantes de los comerciantes, colectivos ciclistas y fundaciones de peatones.

Al 2023, se realizó la conmemoración del día internacional del peatón con una feria de servicios en la plazoleta de la Iglesia San Cayetano, para esta actividad se articularon acciones con la Cooperativa Jhon F. Kennedy, en este evento de conmemoración se logró impactar a más de 200 personas incentivando la movilidad activa y sostenible y poniendo en el centro las estrategias de protección, acompañamiento y seguridad del peatón. Finalmente, desde la Subsecretaría de Ciudadanía Cultural, se apoyó en la conmemoración con la realización de una silleta en el marco de la estrategia “Cuando pasa un peatón, es la vida la que pasa”.



4.2.3 Calles peatonalizadas en la ZUAP.

Pichincha:



Medellín futuro 2020-2023



Alhambra:



Barbacoas:



Medellín futuro 2020-2023



4.2.4 EMPALME GERENCIA DE MOVILIDAD HUMANA COMUNICACIONES.

4.2.4.1 Lanzamiento guía de infraestructura para la movilidad activa y género – guía.

Fue patrocinada por el Grupo Banco Mundial e IFC, quienes, a través de una convocatoria pública, contrataron a la Universidad EAFIT y a Despacio/ITDP, para el desarrollo de la misma. La guía contempla una investigación de mercados para evidenciar la dinámica de movilidad de las mujeres de Medellín y los diferentes retos y problemáticas en sus rutinas diarias de desplazamiento. Presentar la importancia de la comprensión de la movilidad del cuidado como una política pública de Medellín. Describir el proceso mediante el cual se elaboró la guía, integrando aspectos investigativos y prácticos.

4.2.4.2 Planeación realización de la estrategia “al trabajo en bicicleta”.

Como parte integral del Plan de Desarrollo Medellín Futuro en su capítulo IV. La Línea Estratégica 4: Ecociudad y en el Componente 3.4.1. de movilidad sostenible e inteligente. En esta iniciativa se disponen diferentes rutas con acompañamiento de agentes de tránsito en bicicleta, para que los



ciudadanos puedan dirigirse desde diferentes puntos hacia sus lugares de trabajo. La idea es iniciar los recorridos en marzo y realizarlos una vez al mes.

4.2.4.3 Planeación - evento taller identificación necesidades programa ukaid cai – medellín proyecto zuap.

Desde la Gerencia de Movilidad Humana planeamos el recorrido en la Zona Urbana de Aire Protegido con aliados estratégicos para el proyecto. Involucrar y empoderar a los funcionarios de la ciudad en la implementación de las acciones seleccionadas. Identificar un mapeo de necesidades que requiere el Proyecto y que son susceptibles de ser apoyadas a través del programa UKAID-CAI.

4.2.4.4 Evento feria ritmo de la bicicleta.

Crear una oferta de sentido para la Feria a Ritmo de la Bicicleta donde se involucre a los ciclistas urbanos por medio de una parrilla de acciones que promuevan el uso de la bicicleta como un medio de transporte saludable y sostenible en Medellín. Promover escenarios de articulación interinstitucional y con los colectivos promotores de la bicicleta para la apropiación del espacio público como lugar de bienestar, potenciando además la reactivación económica de Medellín en el contexto de Feria de las Flores. Propiciar escenarios para el disfrute colectivo a través de la recreación y el deporte, impulsando en todo momento el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible.

4.2.4.5 Realización de evento apertura peatonal de la calle pichincha.

Una acción en la Zona Urbana de Aire Protegido - ZUAP que presenta su nueva Identidad. Atendiendo la invitación del Ministerio de Transporte, para promover acciones de movilidad sostenible en el marco de la Semana Nacional por la Movilidad Sostenible 2021-“Movilidad Sostenible para el Desarrollo”; se ejecutará como acción para consolidar la Zona Urbana de Aire Protegido, la apertura de un nuevo corredor peatonal en la calle Pichincha entre las Carreras 44 y 45.

4.2.4.6 Apertura peatonal de la calle barbcoas.

Entrega de la calle peatonal Barbacoas, un nuevo corredor peatonal en la calle 57^a entre las carreras 46 y 47 para el disfrute del espacio público, la apropiación social y una apuesta por la movilidad activa y sostenible en Medellín.



4.2.5 CONTADOR CICLISTA.

Para conocer con precisión el número de personas que se desplazan en bicicleta por el Distrito Económico y Creativo y Área de Desarrollo Naranja de Medellín, y con el apoyo de la embajada de Dinamarca y la empresa Novo Nordisk, se instaló en el Perpetuo Socorro el primer contador de bicicletas de la ciudad, un moderno dispositivo que registra el número de ciclistas que a diario hacen uso de la cicloinfraestructura de la Carrera 50 con calle 35.

4.2.6 LANZAMIENTO DE LA ZONA URBANA DE AIRE PROTEGIDO LA ALHAMBRA.

Se desarrolló desde el 2021 la fase de sensibilización, que buscaba contarle a la ciudadanía la razón de su implementación y su importancia para la salud. Desde esta fecha se iniciaron las campañas de sensibilización para relacionar la calidad del aire y la movilidad, también la implementación de medidas que disminuyan la emisión de fuentes móviles, así como su control y vigilancia. De igual forma, de los modos de transporte sostenibles, como el transporte público, la caminata y la bicicleta.

Su principal objetivo es reducir las concentraciones de contaminantes en la atmósfera al disminuir las emisiones del transporte (fuentes móviles) en el centro, para así mejorar la calidad del aire y la salud para todas y todos en la ciudad y el Valle de Aburrá.

Recientemente La Alhambra fue intervenida, ampliando los andenes e incorporando jardineras, cualificando el paisaje, y mejorando el suelo y el ambiente del sector.

4.2.7 DISCURSO COMUNICACIONAL DE LA GERENCIA DE MOVILIDAD HUMANA.

Objetivo: Transformar el significado actual que le dan las personas de Medellín a las calles, a partir del posicionamiento de la movilidad activa con historias que se encuentran en el día a día en el espacio público de la ciudad.

4.2.7.1 Mensaje transversal del programa Medellín Caminable y Pedaleable durante cuatrienio:

Las calles, como espacio público, le pertenecen a todas las personas que habitan la ciudad, teniendo todas ellas derechos de apropiación y uso. Las personas que caminan y se mueven en la ciudad en bicicleta o medios no motorizados de transporte, tienen prevalencia sobre quienes se desplazan en medios motorizados particulares, y esto se debe evidenciar no solo en un discurso sino también en las características de los diseños de infraestructura, y



de los procesos sociales y culturales que tienen lugar en la ciudad.

4.2.7.1.1 Discurso de movilidad sostenible para promover la seguridad vial.

- La velocidad es el mayor factor de riesgo de causa de incidentes.
- Promoción del uso de la caminata, la bicicleta y el transporte público.
- Desincentivar el uso del auto y la moto por sus externalidades negativas.
- Se reconoce al peatón como actor más importante y vulnerable
- Accidente distinto a incidente
- No se juzgan los comportamientos del peatón, sobre todo cuando la infraestructura prioriza modos motorizados.

4.2.7.2 Mensaje transversal del programa Zona Urbana de Aire Protegido.

La nueva transformación de Medellín hacia la Ecociudad comienza en su Centro.

4.2.7.2.1 Aspectos claves del discurso.

- Hablamos en tercera persona, nosotros, pues es una transformación que
- Construimos de manera colectiva y articulada.
- Nos referimos a la Zona Urbana de Aire Protegido o a la “zona en transformación” pues está abierta la posibilidad de encontrar otra manera de nombrarla a medida que avancemos en los procesos de socialización y sensibilización
- La Zona Urbana de Aire Protegido es una medida que está reglamentada por la autoridad ambiental de la región que es el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.
- Evitar las palabras “vía” o “avenida”, en vez de estas referirnos a la calle.
- Evitar el uso de la expresión “parque automotor”, en vez de esto referirnos a
- Vehículos motorizados, las motos, los carros.
- La diversidad y complejidad de nuestro centro enriquece el proceso de transformación de la Zona Urbana de Aire Protegido y por esto nos interesa el diálogo, la construcción conjunta, hacer preguntas, generar inquietudes.

4.2.8 EJECUCIÓN DE PLAN DE COMUNICACIONES.

Acompañar la estrategia de comunicación en la fase de implementación de la Zona Urbana de Aire Protegido en la ciudad de Medellín durante el 2020-2023.

Mensaje transversal: En cumplimiento a la Resolución Metropolitana 2231 de 2018, Medellín cuenta con la primera Zona



Urbana de Aire protegido del país, que es una zona en transformación ubicada en el corazón de la Ciudad, coherente con la ecociudad que soñamos y que hacemos realidad para mejorar la calidad de vida de las personas.

4.2.8.1 ESTRATEGIAS

4.2.8.1.1 Informar a los públicos estratégicos la cultura, beneficios y alcance de la ZUAP durante la fase de desarrollo e implementación 2020-2023.

4.2.8.1.1.1 ACCIÓN

- Difusión de mensajes, imágenes y gráficos de la ZUAP, a través de las redes sociales de la Secretaría de Movilidad, grupos de whatsapp, mailing a grupos de interés, medios de comunicación internos y, eventualmente, medios de comunicación.
- Potenciar y mantener las experiencias en territorio para garantizar el entendimiento de las acciones a implementar y beneficios de la ZUAP (Recorridos, diagnósticos, puntos de información).
- Conmemoración de fechas relevantes tanto a nivel mundial como local, relacionadas con la Zona Urbana de Aire Protegido

4.2.8.1.1.2 ACTIVIDADES

- Relacionar la Zona Urbana de Aire Protegido con el contexto de ECOCIUDAD.
- Realizar Publicación en redes sociales sobre CIFRAS.
- Realizar Publicación en redes sociales sobre CALLES PEATONALES.
- Realizar Publicación en redes sociales sobre RESOLUCIÓN 2231 -2018.
- Crear contenidos para las carteleras internas y material impreso: DATOS GENERALES.
- Visibilizar el polígono de la Zona Urbana de Aire Protegido a partir de la geo referenciación.
- Acompañar los diferentes recorridos propuesta por la GMH

4.2.8.1.2 Fortalecer las relaciones con los aliados estratégicos de la ZUAP y contribuir a la consolidación de la identidad del proyecto.

4.2.8.1.2.1 ACCIÓN



- Apoyar la participación de la Gerencia de Movilidad Humana en las diferentes actividades con entidades locales, regionales y nacionales.
- Realizar mesas de trabajo integradas con los diferentes componentes para garantizar la comunicación bidireccional con la comunidad que permitan incentivar las discusiones en torno a este tema.

4.2.8.1.2.2 ACTIVIDADES

- EVENTO 44 2007 Por el cual se institucionaliza la semana de la movilidad en la ciudad de Medellín.
- EVENTO 21 2008 Por el cual se institucionaliza el día social y ambiental sin carro en Medellín.
- EVENTO 43 2015 Por medio del cual se crea el día del peatón en el Distrito de Medellín.
- EVENTO 33 2017 Por medio del cual se modifica el Acuerdo N 31 del 215. Por medio del cual se crea el programa En bici al trabajo en la ciudad de Medellín.
- EVENTO 84 2018 Por medio del cual se promueve e incentiva la construcción de cruces peatonales seguros a nivel en la ciudad de Medellín.
- EVENTO 110 2019 Por medio del cual se institucionaliza la celebración de día de Skateboarding en el Distrito de Medellín.
- Articular con las diferentes secretarías y entidades entorno a ZUAP.
- Acompañar reuniones con medios, entrevistas, boletín de prensa
- Acompañar reuniones con colectivos y grupos estratégicos entorno a ZUAP.

4.2.8.1.3 Movilizar y hacer un llamado al cambio para adoptar las nuevas medidas y controles en la ZUAP.

4.2.8.1.3.1 ACCIÓN.

- Evidenciar el compromiso con el plan de ejecución de la ZUAP con el público interno de la Alcaldía de Medellín y actores involucrados.
- Gestionar puntos pedagógicos que permitan la socialización del proyecto y aprovechamiento del espacio público.
- Gestionar la página web para dar a conocer a la ciudadanía dudas e inquietudes de las nuevas medidas y controles de la ZUAP.

4.2.8.1.3.2 ACTIVIDADES.



Medellín futuro 2020-2023

- Dar a conocer los testimonios, buenas prácticas y cifras de la calidad del aire, que es el principal objetivo de la Resolución Metropolitana 2231 de 2018.
- Capacitación con el equipo de trabajo y diferentes componentes ZUAP sobre la normativa y restricciones.
- Cubrimiento y socialización de los puntos de atención del equipo territorial – Social.
- Liderar articulación con Gerencias, asociaciones, colectivos, medios para integrar eventos en la comuna 10.
- Micrositio ZUAP en Alcaldía de Medellín: Actualizar la recopilación de Videos y discurso de ZUAP del año 2021

4.2.9 COOPERACIÓN INTERNACIONAL.

- 10 empresas nacionales han presentado interés en participar en el piloto de bicicleta de carga: TCC, Nutresa, Bimbo, Grupo Éxito, Coordinadora, Corona, Coltanques, Milla siete y operara Colombia.
- Delegación de Costa Rica y Guatemala
- Delegación de Dinamarca y la ACI
- Delegación del Reino Unido y C40
- Delegación C40 UKAUD - CAI septiembre
- Participación en la Convención internacional emergencia climática Antioquia
- Delegación Brasil Salvador de bahía

4.2.9.1 Durante la ejecución del contrato se llevaron a cabo diferentes reuniones.

Reuniones con el equipo de trabajo, reuniones con dependencias y comités editoriales cada 8 días donde se daban a conocer los avances del equipo, y se asignaban labores y prioridades. A continuación, se enuncian las demás reuniones llevadas a cabo con otras entidades y que permitieron el desarrollo del contrato:

- Reuniones con medios de comunicación MAAIC
- Reuniones con dependencias de la Alcaldía de Medellín
- Reuniones con coordinadores y subsecretarías
- Reuniones de equipo digital y comité editorial
- Reuniones con EMVARIAS, INDER, Parque Explora, AMVA.



4.2.9.2 Población que se requirió para la ejecución del contrato:

(Otras secretarías, Juntas de Acción Comunal, funcionarios de la Secretaría, otras instituciones públicas y/o privadas, ciudadanía en general, etc.)

4.2.9.3 Grupos estratégicos.

Escuela Nacional Sindical, Corporación Viviendo Juntos, Corporación Cosual Asocomunal Comuna 10, Asociación De Venteros De Tejelo, Asociación De Comerciantes Del Centro Comercial Bolívar Prado, Junta de acción comunal Estación Villa, Junta de acción comunal San Benito, Junta de acción comunal Villa Nueva Mesa ambiental comuna 10, Escuela Nacional Sindical, Asoguayaquil, Centro Unido, Corpocentro, Corbolibar, Asobastilla, Comerciante Alhambra, Comerciante Alhambra, Asobomboná

Secretaría de cultura, Secretaría desarrollo económico, Secretaría de comunicaciones, Secretaría de salud, Secretaría de mujeres, Secretaría de inclusión social, INDER, ENVARIAS, Área Metropolitana de Valle de Aburrá.

4.2.9.4 Población que estuvo beneficiada/impactada con la ejecución del contrato.

Con el lanzamiento de la Zona Urbana de Aire Protegido, la Alcaldía viene realizando una serie de estrategias de marketing social sobre el proyecto, que buscan sensibilizar sobre los tópicos que se abordan en los diferentes ejes temáticos discursivos. A continuación, se evidencian unos mensajes clave a manera de ejemplo por cada público objetivo:

- Transporte de carga: Mejorar la calidad de vida de muchos, es transformar nuestra forma de trabajar.
- Transporte público: buses/taxis. El beneficio común lo vale todo, por eso somos los primeros en movernos por la transformación.
- Transeúntes: movilidad activa. Transformamos un espacio de todos, para que volvamos a recorrerlo y disfrutarlo juntos.
- Comerciantes: formales e informales. Ya dimos un primer paso, ahora nuestro compromiso es parte de la transformación.
- Cultural: Aquí la cultura transforma el corazón en cada latido
- Colectivos: Transformación es tener un espacio mágico e incluyente que recibe a todos por igual. Habitantes de calle: Hay espacio para todos y la transformación comienza con



su conservación.

- Ciudadanía en general: Ciudadano/vecino/laboral/otros.
- Camina, pedalea y disfruta la transformación con un nuevo aire.
- Público interno Alcaldía: Más que un compromiso, es la manera de demostrar que en Medellín están pasando cosas buenas.
- Medios de comunicación: La ciudad que nos ha entregado muchas alegrías, ahora le apuesta a una nueva transformación ciudad.

4.2.9.5 objetivos de la estrategia.

- Generar contenido de valor evidenciando los beneficios del proyecto y su impacto en la zona.
- Relacionar la Zona Urbana de Aire Protegido con el contexto de una Medellín que se transforma hacia la eco ciudad.
- Apoyar el proceso de plan de comunicaciones y socialización de marca ZUAP
- Desarrollar contenidos a partir de testimonios, buenas prácticas y cifras de la calidad del aire, que es el principal objetivo de la Resolución Metropolitana 2231 de 2018.

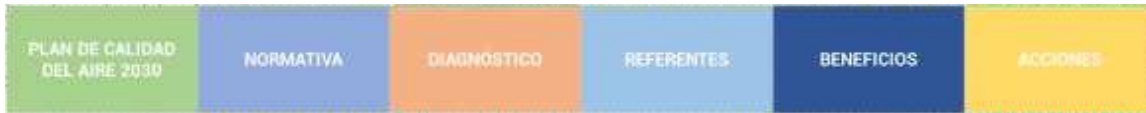
4.2.9.6 Contenido general del proyecto.

- Elaborar contenidos con la información estructurante, para sostener el discurso por medio de publicaciones en redes y públicos
- objetivos. Pieza de Visión Cero: Visibilizar datos y cifras de las muertes y lesiones por incidentes viales en la comuna 10 ZUAP
- Boletín en compañía de comunicaciones
- Gif de transporte público en la ZUAP con caption de su uso: Alternativas de transporte en la ZUAP
- Pieza de ZUAP referente en ser la primera en Latinoamérica comparación con Europa.

Concretamos los ejes temáticos del discurso de la Zona Urbana de Aire Protegido:



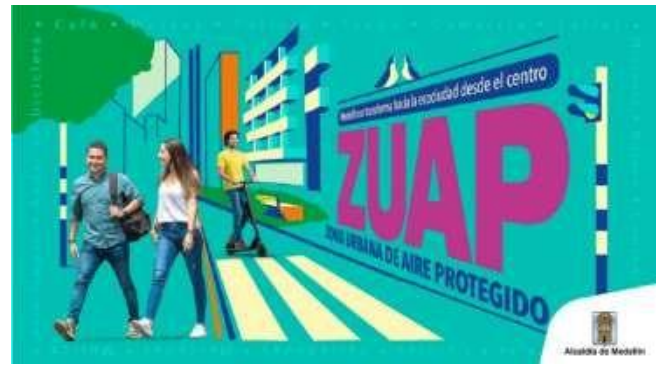
Medellín futuro 2020-2023



Es por lo anterior, que el lanzamiento de la nueva identidad del proyecto es de gran relevancia para la ciudad, ya que enmarcará todas las acciones comunicacionales necesarias para promover el entendimiento y la aceptación de la ciudadanía respecto a las acciones de promoción, restricción, control y vigilancia que se implementarán en las siguientes fases del proyecto.

La creación y desarrollo de la identidad de ZUAP, contó con la participación y articulación de diferentes actores estratégicos dentro y fuera del polígono como Proyecto San Ignacio, organizaciones ciudadanas, colectivos culturales, agremiaciones y comerciantes, entre otros; además, de la participación de los diferentes representantes de las dependencias al interior del conglomerado; con el objetivo de conocer cómo se imaginaban la primera Zona

Urbana de Aire Protegido de la Ciudad e integrar su visión a la narrativa, la identidad visual y la propuesta de valor del proyecto.



4.3 COMPONENTE URBANO Y MOVILIDAD.

4.3.1 MEDELLÍN CAMINABLE Y PEDALEABLE.

El programa "Medellín Caminable y Pedaleable", contenido en el componente "Movilidad Sostenible e Inteligente" liderado por la Secretaría de Movilidad, planifica y ejecuta proyectos que continúan la promoción de la caminata y la bicicleta como modos de transporte, su integración



Medellín futuro 2020-2023

con el SITVA y el espacio público, en una apuesta por materializar la pirámide de movilidad invertida definida en el POT (Plan de Ordenamiento Territorial) para aportar a la transición hacia una movilidad libre de combustibles fósiles.

Con el objetivo de promover la caminata y la bicicleta como modos de transporte competitivos con respecto al auto y la moto, la Gerencia de Movilidad Humana, como líder del proyecto estratégico “Medellín Caminable y Pedaleable”, tiene como premisa la planificación y diseños urbanísticos orientados a la movilidad sostenible e incluyente, que privilegian los modos más sostenibles y una regulación responsable del uso del transporte individual motorizado en la ciudad, haciendo visible los beneficios de caminar y pedalear tanto para la salud individual como para la salud pública; teniendo como principios orientadores para la planificación del diseño: el enfoque de género, parámetros de accesibilidad universal y visión cero.

Considerando lo anterior el equipo técnico de la gerencia acogió diferentes estrategias, para mejorar la articulación entre las entidades.

- Mesas de trabajo con los revisores del departamento administrativo de planeación y la unidad de planeación y prospectiva.
- Gestión de apoyo en insumos e información primaria de diferentes dependencias
- Optimización de tiempos de respuesta

El equipo técnico presenta a continuación, el siguiente avance en los indicadores de producto y las proyecciones a diciembre de 2023.

4.3.1.1 Indicadores de producto programa 4 medellín caminable y pedaleable.

4.3.2 DENSIFICACIÓN DE LA RED CICLISTA.

Los avances en el indicador a la fecha son los siguientes.

Nombre Indicador	Meta Inicial 2023	Agosto 2023	Diciembre 2023
Kilómetros de red ciclista diseñados	145,4	122	134

Se avanza en los diseños de los proyectos Universidad Nacional, Universidad de Antioquia, Barrio Lorena, Calle 32 F, Circular 7, Barrio Los Colores, Barrio Santa Fé, sector Estadio y calle Barbacoas, los cuales se encontraban en una etapa de desarrollo del 20% en la vigencia



Medellín futuro 2020-2023

2021, y al año 2022 cuentan con un estado de desarrollo del 70%. Producto de ello, incrementamos en 16,6 Km diseñados la red ciclista, logrando un total acumulado a la línea base 122,00 Km.

Los 12km restantes son aportados por el Departamento administrativo de planeación, la información de estos diseños fue solicitada por la Gerencia y está a la espera de su envío.

Longitud	Corredor	Comuna	Localización	Peso del corredor con respecto a la meta	Diagnóstico	Esquema básico	Anteproyecto	Diseño a Detalle	Avance (%)	Avance (km)
0.78 km	Barrio Santa Fé	15	calle 19 (entre carrera 65 y carrera 52) y carrera 59 (entre calle 20 y calle 16)	0.535%	100%	100%	56%		77%	0.596
0.56 km	Barrio Bolivariana	11	Circular 2 y 3 entre la carrera 70 y 73	0.386%	100%	100%	52%		76%	0.423
1.90 km	Calle 80	3 y 4	Calle 80 entre carrera 52 y 41, carrera 41 entre calle 80 y 79, y calle 79 entre carrera 41 y 40	1.310%	100%	0%	0%		30%	0.570
0.70 km	Boston	10	Calle 53, entre las carreras 43 y 40 y con las calles 42 entre la calle 53 y la	0.483%	100%	100%	31%		69%	0.485



Medellín futuro 2020-2023

			calle 55; y la carrera 42 entre la calle 53 y la calle 56							
0.56 km	Lorena	11	calle 42 entre la transversal 39B y carrera 74	0.384%	100%	100%	86%		86%	0.478
0.49 km	Los Colores	11	Carrera 78 entre Calles 51 y 52B, Calle 51 entre Carreras 79 y 78, y la Carrera 79 entre la Avenida Colombia y la Calle 51.	0.338%	100%	100%	55%		77%	0.375
0.83 km	Estadio	11	Carrera 77 entre las Calles 48 y 48 C y Carrera 76 A entre las Calles 48C y 49 B	0.573%	100%	100%	80%		84%	0.697
0.04 km	Calle 32F	16	Calle 32F entre Carrera 65 y Calle 32F	0.029%	100%		69%		51%	0.021
0.15 km	Carrera 53A	10	Carrera 53A entre calles 45 y 46	0.103%	100%	0%	0%		30%	0.045
0.53 km	Cúcuta	10	Carrera 54 entre calles 44 y 53	0.363%	100%	0%	0%		30%	0.158
0.59 km	Barrio San Joaquín - Circular 7	11	Circular 7- Calle 42 entre Carrera 70	0.407%	100%	100%	87%		86%	0.508



Medellín futuro 2020-2023

	(cra 66b-cra 70)		y parque de Los Mangos Cra 66B							
0.43 km	Calles de Perpetuo Socorro	10	Carrera 45 entre Calle 36 y Calle 29 Carrera 46 entre Calle 36 y Calle 31 Carrera 48 entre Calle 36 y Calle 32 Diagona 45A entre Calle 34 y Carrera 45 Calle 35 entre Carrera 50 y Diagonal 45A Calle 34 entre Carrera 48 y Carrera 45 Calle 33 entre Carrera 46 y Carrera 45 Calle 32 entre Carrera 50 y Carrera 46 Calle 31 entre Carrera 50 y Carrera 43A	0.299%	100%	100%	17%		65%	0.283



Medellín futuro 2020-2023

1.38 km	Aranjuez	4	Calle 91 entre Carrera 51 y Carrera 51B Carrera 51 entre Calle 90 y Calle 91 Calle 91 entre Carrera 50D y Carrera 51 Carrera 50D entre Calle 91 y Calle 90	0.953%	100%	100%	66%	80%	1.103
1.15 km	Castilla (pacificación)	5	Carrera 68 entre calles 98-93	0.795%	100%	100%	41%	72%	0.833
0.06 km	Calle Barbacoas - Barrio Villa Nueva	10	Calle 57A entre Carrera 46 (Av. Oriental) y Carrera 47	0.041%	100%		0%	30%	0.018
0.20 km	Pajarito (Pacificación)	60		0.138%	100%	100%	50%	75%	0.150
5.30 km	Ciudadela la Hueso	11, 12 y 13	Calle 48 entre carreras 77c y 82 y entre carreras 87 y 99, calle 47D entre carreras 80 y 87, Calle 47DD entre carreras 82 y 87, calle 47A entre carreras 87	3.655%	100%		14%	34%	1.813



Medellín futuro 2020-2023

			y 99, calle 42 entre carreras 105 y 101, carrera 99 entre calle 101 y 48, carrera 92 entre calles 48 y 47A, carrera 87 entre calles 48 y 47D, avenida 80 entre calles 48 y 47D.							
1.94 km	Puente La Iguana	7		1.335%	100%	100%	50%		75%	1.452
2.50 km	Quebrada La Presidente - Calle 10	14	Carre 10 entre Carrera 48 y Carrera 43 A	1.724%	100%	100%	1%		60%	1.508
0.83 km	Quebrada La Hueso	11 y 12	Calle 48 y Calle 48A entre la carrera 84 y carera 99	0.574%	100%	100%	29%		69%	0.571
1.24 km	Carrera 78	11 y 12	carrera 78 y carrera 79 entre la calle 48 y transversal 39B (Av. Nutibara)	0.855%	100%	100%	68%		80%	0.995
0.40 km	Carrera 76	11 y 12		0.276%	100%	100%	100%	100%	100%	0.400
0.53 km	Carrera 74	11	Carrera 74 entre la Calle 48 y 50 Colombia, y la calle 48 entre la	0.363%	100%	100%	50%		75%	0.395



Medellín futuro 2020-2023

			carrera 73 y 74.							
1.64 km	Calle 35	11 y 12	Calle 35 entre Carrera 84 y Av. Nutibara	1.130%	100%		0%		30%	0.491
0.75 km	Calle 34	11		0.517%	100%	100%	100%	100%	100%	0.750
0.61 km	Calle 30A	15 y 16	Calle 30A entre carrera 52 y 65	0.421%	100%		0%		30%	0.183
2.33 km	Av. Las Vegas	14	Avenida las Vegas entre la Universidad Eafit y la calle 18C Sur	1.607%	100%	100%	89%		87%	2.020
1.90 km	Av. Jardin	11	Avenida Jardin entre segundo parque de laureles y carrera 79	1.310%	100%	100%	50%		75%	1.425
2.13 km	Av. Bolivar	4 y 10	Carrera 51 entre calle 51 y 73	1.470%	100%	100%	6%		62%	1.317
2.20 km	Av. Nutibara	11	Tranversal 79 B entre Av. Bolivariana y Calle 44 A	1.517%	100%	100%	71%		81%	1.789
0.60 km	Calle 14			0.414%	100%	100%	100%	100%	100%	0.600
0.65 km	Puente San Juan	10 y 11	Calle 44 entre carrera 65 y 57 (Av. Ferrocarril)	0.449%	100%	100%	4%		61%	0.399
0.39 km	Puente El Mico	4 y 5	Calle 77 entre Carrera 64 C y Carrera 56	0.266%	100%	100%	100%		90%	0.347



Medellín futuro 2020-2023

1.60 km	Av. Colombia	10 y 11	Calle 50 entre Diagonal 50 y Carrera 64 A	1.103%	100%	100%	19%	66%	1.051
0.30 km	UDEA	4	Calle 67 entre Carrera 58 y Av. Carabobo	0.207%	100%	100%	89%	87%	0.260
0.80 km	UNAL	7 y 11	Autopista norte	0.552%	100%	100%	72%	82%	0.653

Para el 2022 se tenían priorizados los siguientes proyectos que contribuían a la meta, sin embargo, la falta de recursos, sumado a diferentes dificultades contractuales, impidió su completo desarrollo, a continuación se muestra la valoración de los recursos que se requerían

CORREDOR	ESTADO	INUMOS FALTANTES	PRESUPUESTO DE DISEÑOS
<ul style="list-style-type: none"> Puente del mico 	<ul style="list-style-type: none"> Etapa de detalles constructivos Etapa de aprobaciones DAP 	<ul style="list-style-type: none"> Estudio de suelos para recomendación geotécnica de construcción de pompeyanos Diseño estructural para la construcción de pompeyanos 	<ul style="list-style-type: none"> 26,900,000\$
<ul style="list-style-type: none"> Carrera 74 	<ul style="list-style-type: none"> Etapa de detalles constructivos Aprobado DAP Incluido en el POAI. 	<ul style="list-style-type: none"> Estudio de suelos para recomendación geotécnica de construcción de pompeyanos Diseño estructural para la 	<ul style="list-style-type: none"> 78,500,000\$



Medellín futuro 2020-2023

		<p>construcción de pompeyanos</p> <ul style="list-style-type: none"> Investigación de redes húmedas. 	
<ul style="list-style-type: none"> Pajarito 	<ul style="list-style-type: none"> Etapas de detalles constructivos En proceso de aprobación DAP 	<ul style="list-style-type: none"> Diseños estructurales y diseños de redes húmedas y secas y un posible estudio por ocupación de cauce. 	<ul style="list-style-type: none"> Topografía <p>135,000,000\$</p> <ul style="list-style-type: none"> Estudios y diseños corredor Vegas: <p>254,000,000\$</p>
<ul style="list-style-type: none"> Circular 7 	<ul style="list-style-type: none"> Etapas de anteproyecto En proceso de radicación del DAP: Diseño geométrico, Espacio público 	<ul style="list-style-type: none"> Complemento de topografías Diseño estructural para la construcción de pompeyanos 	<ul style="list-style-type: none"> Estudios y diseños corredores: Lorena, Circular 7, Barbacoas <p>450,000,000\$</p>
<ul style="list-style-type: none"> Lorena 	<ul style="list-style-type: none"> Etapas de anteproyecto En proceso de radicación del DAP: Diseño geométrico, Espacio público 	<ul style="list-style-type: none"> Diseño estructural para la construcción de pompeyanos 	
<ul style="list-style-type: none"> Las Vegas 	<ul style="list-style-type: none"> Etapas de detalles constructivos. En proceso de aprobación DAP 	<ul style="list-style-type: none"> Complemento de topografías Diseño estructural para la construcción. 	
<ul style="list-style-type: none"> Barbacoas 	<ul style="list-style-type: none"> Etapas de anteproyecto 	<ul style="list-style-type: none"> Topografía 	



Medellín futuro 2020-2023

	<ul style="list-style-type: none"> En proceso de aprobación DAP 	<ul style="list-style-type: none"> Diseño estructural para la construcción. 	
--	--	--	--

CORREDOR	ESTADO	INUMOS FALTANTES	PRESUPUESTO DE DISEÑOS
<ul style="list-style-type: none"> Barrio Santafe 	<ul style="list-style-type: none"> Etapa de anteproyecto Etapa de aprobaciones DAP 	<ul style="list-style-type: none"> Diseño estructural para la construcción de pompeyanos 	
<ul style="list-style-type: none"> Aranjuez 	<ul style="list-style-type: none"> Etapa de idea básica 	<ul style="list-style-type: none"> Diseño estructural para la construcción. 	
<ul style="list-style-type: none"> Castilla 	<ul style="list-style-type: none"> Etapa de idea básica 	<ul style="list-style-type: none"> Diseño estructural para la construcción. 	
<ul style="list-style-type: none"> Estadio 	<ul style="list-style-type: none"> Etapa de anteproyecto Etapa de aprobaciones DAP 		
<ul style="list-style-type: none"> Calle 32f 	<ul style="list-style-type: none"> Etapa de anteproyecto Etapa de aprobaciones DAP 	<ul style="list-style-type: none"> Diseño estructural para la construcción. 	

Para el cumplimiento parcial del indicador se recomienda las siguientes consideraciones:



Medellín futuro 2020-2023

- No realizar diseños técnicos para los corredores, solo para la 74, el resto apuntarle hasta la aprobación del espacio público.
- Con lo anterior se prioriza el cumplimiento de 15km diseñados
- Es fundamental priorizar las revisiones de entidades externas, de lo contrario continuamos como hasta ahora.

4.3.3 CICLORRUTA NORTE SUR.

Nombre Indicador	Meta inicial 2023	Agosto 2023	Diciembre 2023
Red ciclista diseñada, articulada a la red existente para conectar el norte y el sur de la ciudad	20	7.4	12

El proyecto se compone de 18 tramos agrupados en 3 grandes zonas (Norte, Centro y Sur) sobre el costado occidental de la ciudad. Su extensión total es de 17.3 km. Desde la gerencia se vienen adelantando diferentes estrategias para avanzar en los procesos de aprobación de los estudios de movilidad, sin embargo, es de aclarar que la ciudad es compacta y que la incorporación de otro actor vial, genera reducciones de calzada y redistribución de la sección pública, lo que ha implicado diferentes discusiones técnicas, a partir de las cuales se propone como ruta de trabajo:

- Tramo norte: Considerando la reunión realizada en conjunto con Proyectos Estratégicos el día 31 de mayo de 2023, se plantea la posibilidad de subdividir el tramo y restablecer mesas con entidades aprobadoras para subdividir la aprobación.
- Tramo sur: Análisis de Cargue y descargue detallado, complemento de estudio y restablecimiento de mesas de trabajo con entidades aprobadoras.
- Tramo centro: Se espera iniciar en el mes de noviembre la atención de observaciones con mesas de aprobación del tramo.

Cabe anotar que el indicador en su totalidad no se cumpliría, considerando que no hay recursos para diseños fase III y los tiempos de aprobación han superado lo estimado. Se cuenta con estudio de movilidad en aprobación, avances en los diseños viales y urbanos y diagnóstico social en un 100%

4.3.4 PROYECTO UNIVERSIDADES.



Medellín futuro 2020-2023

Nombre Indicador	Meta 2023	Agosto 2023	Diciembre 2023
Corredor de conexión de la Universidad de Antioquia y la Universidad Nacional (sede El Volador) con la red ciclista existente, diseñado y ejecutado	1820	1824	1824

En articulación de los tres componentes se cuenta con diseños en un 100% de los corredores de las universidades; se iniciaron los procesos de aprobación el cual se enfocó, como proyectos de espacio público, para ello se encuentra en atención de observaciones, en la UDEA se realiza el planteamiento vial y se define la sección normativa y en la UNAL, se gestiona profesional para complemento ambiental solicitado por el DAP. Con los diseños ejecutados y en aprobación, se logra un total acumulado de 1.820 metros lineales diseñados cumpliendo la meta. El mayor retraso de los proyectos se debe a la falta de gestión directiva, y estratégica para la adquisición de las fajas en las universidades.

4.3.5 ADECUACIÓN DE PUENTES VIALES.

Nombre Indicador	Meta inicial 2023	Agosto 2023	Diciembre 2023
Puentes viales existentes sobre el Río Medellín diseñados para ser adecuados con accesibilidad universal	5	3.5	5




Puente del Mico-Puente Ayurá

- Estudio de movilidad ✓
- Espacio público ✓
- Planteamiento vial ✓
- Ejecución ✓



Puente Colombia

- Estudio de movilidad ✓
- Espacio público ✓
- Planteamiento vial ✓

Meta Plan

5 Unds.



Puente San Juan

- Estudio de movilidad ✓
- Espacio público ✓
- Planteamiento vial ✓

Logro agosto 2023

3,5 Unds.

Medellín futuro 2020-2023

Desde la Gerencia se diseñó puente el Mico con accesibilidad universal. El corredor de San Juan adelanta su estudio de movilidad, el cual se desarrolló con modelaciones del centro de control, con el fin de verificar las implicaciones del diseño y las diferentes alternativas, se está complementando informe para ingresarlo al Departamento administrativo de planeación para su aprobación. Por otro lado, el puente de Colombia se encuentra atendiendo las observaciones presentadas en el mes de diciembre de 2022, sin embargo, para un nuevo ingreso se está solicitado actualizar aforos y no se cuenta con recursos para hacerlo, como gestión se revisarán los aforos realizados por C40 para el estudio de la ZUAP, de forma que puedan complementar el estudio, así mismo se debe revisar con detalle la propuesta de PimsMed, para continuar su proceso de aprobación. De estos dos últimos puentes la Gerencia busca radicar los estudios y diseñar en paralelo, los proyectos para un banco de proyectos de la siguiente administración. Los diagnósticos de San Juan y Colombia se encuentran en un 100%, idea básica en un 100% y se realizaría finalizando el periodo, siempre y cuando se cuente con profesionales, un planteamiento vial y diseño urbano, con los insumos presentes.

El Área Metropolitana realiza los diseños del puente Ayurá, los cuales cuentan como parte del indicador

- Diseños Puente Ayurá :100%
- Diseños Puente Mico 100%
- Diseños Puente Colombia:60%
- Diseños puente San Juan :40%

4.3.6 ESTACIONES DE INTEGRACIÓN.

Nombre Indicador	Meta 2023	Agosto 2023	Diciembre 2023
Estación para la integración ciclista al transporte masivo diseñada	2	2	2



Medellín futuro 2020-2023



Estación Santa Lucía



Estación Estadio

Se logra meta proyectada de realización de diseños de dos estaciones, estas corresponden a la estación Santa Lucía y Estadio, se realizaron diferentes mesas con profesionales del Metro y estas se encuentran articuladas a proyectos de densificación de la red ciclista .A la fecha cuenta con diseño urbano, el cual se llevará a un diseño constructivo una vez se cuente con la topografía la cual se espera que inicie finalizando el mes de septiembre, de esta forma se definan todos los detalles constructivos necesarios para su implementación.

4.3.7 PILOTO CICLOPARQUEADERO BICIS.

Nombre Indicador	Meta 2023	Agosto 2023	Diciembre 2023
Piloto de ciclo parqueadero con carga para bicicletas eléctricas y vehículos de micromovilidad implementado	1	0.5	0.5

Realizamos la etapa de diseño, puntualmente en la planimetría arquitectónica, el presupuesto, y el análisis de proveedores para el tema de la carga. La instalación se gestionó y se realizará por cuenta de Suministros, se adelantan todos los requerimientos administrativos para ello, sin embargo, se aclara que será dicha secretaria la responsable de la ejecución, ya que la gerencia no ejecuta obras.



Medellín futuro 2020-2023

PRIMER ESCENARIO 210 Bicis				SEGUNDO ESCENARIO 372 Bicis			
Total Costo Directo		\$	474.806.095			\$	756.506.095
Costo directo AIU	30%	\$	142.441.828			\$	226.951.828
VALOR TOTAL		\$	617.247.923			\$	983.457.923

4.3.8 CICLOPARQUEADEROS EN ESPACIO PÚBLICO.

Nombre Indicador	Meta 2023	Agosto 2023	Diciembre 2023
Racks de cicloparqueaderos construidos en espacio público y en sedes del conglomerado municipal	964	540	540

Evidencia Medellín Caminable y Pedaleable

<https://drive.google.com/drive/folders/1-DuPmdjzJmatZ7XVPRvkgggRTxvOQm6>

4.3.9 ZONA URBANA DE AIRE PROTEGIDO ZUAP.

4.3.9.1 valuación correspondiente al mes.

Cód. SAP	Nombre del proyecto	Código Valor Estadístico	Nombre Valor Estadístico	Unidad de medida	Código Indicador Producto MGAWEB/SUIFP	Meta	Cantidad ejecutada
200218	Implementación de zonas de aire protegido	MV18BB	Estrategias implementadas	Número	240900900	3	3

A destacar:



Medellín futuro 2020-2023

- Informe técnico de caracterización de movilidad en la zona que conforma el perímetro de la ZUAP y la metodología para la definición de indicadores de línea base y de impacto del proyecto
- Estrategia de gestión social y mercadeo del proyecto.
- Activación cultural de 3 calles dentro del perímetro de ZUAP.
- Piloto de carga intrazona para distancias cortas en una calle del perímetro.

Nombre del Proyecto POAI 2021: IMPLEMENTACIÓN DE ZONAS DE AIRE PROTEGIDO
Código BPIN 2020050010356

4.3.9.2 Contratos del proyecto asociados a los bienes y servicios:

Número contrato	Objeto del contrato
4600089462	Contrato Interadministrativo para el apoyo a los componentes: Urbano, movilidad, social, comunicacional, jurídico y administrativo de la Gerencia de Movilidad Humana
4600090367	Contrato interadministrativo de mandato sin representación para la Operación Logística e implementación de estrategias de las Zonas urbanas de aire protegido (ZUAP).
4600088780	Contrato interadministrativo de mandato sin representación para el desarrollo de estrategias de comunicación y planes de medios

4.3.9.3 Avance de las metas del Plan de Desarrollo asociadas al proyecto.

El proyecto tiene un indicador específico en el plan de desarrollo, le apunta a la Línea Estratégica 4 de Eco ciudad, Componente 4.1 Movilidad sostenible e inteligente. Programa 4.1.1. Movilidad con tecnologías más limpias y nuevas tendencias, el cual busca garantizar a la ciudad de Medellín una movilidad sostenible a futuro, a partir de la promoción del uso de tecnologías más limpias y menos contaminantes en el servicio de transporte público, que reduzcan el uso de combustibles fósiles y por ende contribuyan a mejorar la calidad del aire de la región, a mitigar el cambio climático y a mejorar la calidad de vida de las y los habitantes, en aras de cumplir con los compromisos adoptados frente a entes locales, nacionales e internacionales.



Medellín futuro 2020-2023

Nombre Indicador	Línea Base	Unidad de Medida	Meta 2020 2023	Meta 2020	Meta 2021	Meta 2022	Meta 2023	Logro 2020	Avance 2023
Zonas Urbanas de Aire Protegido implementadas y operando	N/A	Número	1	N/A	N/A	1	N/A	0,7	0,8

Link de acceso a documentos de consultoría IDOM/C40:
https://drive.google.com/drive/folders/1UzRbecGfzbLzOxtr3VncnHgTMLLe2KLPG?usp=drive_link

4.3.9.3 Detalles técnicos.

4.3.9.3.1.1 Nombre del Indicador de producto: Zonas Urbanas de Aire Protegido implementadas y operando.

4.3.9.3.1.1.1 Código del indicador de producto: 4.1.1.5

Se avanza en la implementación de la Zona Urbana de Aire Protegido en el polígono del centro del Distrito de Medellín a través de acciones de sensibilización para relacionar la calidad del aire y la movilidad, la implementación de medidas que disminuyen la emisión de fuentes móviles, control y vigilancia, así mismo, la promoción de modos de transporte sostenibles, como el transporte público, la caminata y la bicicleta cuyo propósito principal es que los niveles de concentración de material particulado de la zona del centro y específicamente de esta estación de monitoreo no superen los niveles permitidos.

Durante el proceso de intervención más del 70% de los comerciantes de la zona donde se implementaron aperturas peatonales: Calle Alhambra, Barbacoas y Pichincha (San Ignacio), reportaron haber percibido una variación positiva en la visibilidad de su negocio y más del 50% manifiestan un aumento en el volumen de las ventas y en la cantidad de personas que visitan los locales. Es importante señalar que la consolidación de la ZUAP contiene dos componentes principales: la primera es la promoción de movilidad sostenible; y la segunda es la reducción de emisiones. Las estrategias de promoción de movilidad sostenible iniciaron su implementación desde 2021 para su posterior implementación de la estrategia de reducción de emisiones.



Medellín futuro 2020-2023

Para este periodo de gobierno, se asoció el cumplimiento de la medida a las siguientes actividades principales:

4.3.9.3.2 Diseños de corredores de movilidad activa.

El diseño de infraestructura ciclista y peatones ha tenido los siguientes avances:

Apertura peatonal La Alhambra: mediante un Plan de Manejo de Tránsito -PMT-, se definieron los lineamientos y las disposiciones para mitigar el impacto a la comunidad y a la movilidad en el área de influencia directa por la activación comercial a realizar en la carrera 52A “La Alhambra”. Se habilitó desde enero de 2021. Se trabajó conjuntamente con la Gerencia del Centro para intervenir las fachadas de los establecimientos comerciales. Según una encuesta realizada a 83 comerciantes de La Alhambra en septiembre de 2021, el 52% ha percibido una variación positiva en las ventas debido al incremento de los visitantes, mientras que un 73,5% aseguró que esta acción ha permitido mayor visibilidad de la fachada de su negocio, y a un 83,3% le gustaría que esta apertura peatonal continúe.

Apertura peatonal San Ignacio (Pichincha): también mediante la implementación de un Plan de Manejo de Tránsito, se abrió en septiembre de 2021 este corredor peatonal, ubicado en el centro, que se convierte en la segunda apertura peatonal de la ZUAP. Se trata de la calle 48 (Pichincha), entre las carreras 44 y 45, justamente la puerta de acceso al Distrito Cultural y Ambiental de San Ignacio. Este espacio, que anteriormente era de tránsito vehicular, se transformó para desarrollar un eje peatonal, dando continuidad a la calle existente, que inicia en la Avenida Oriental y se encuentra contigua a la estación de policía hasta la Plazuela San Ignacio. La estrategia se concretó en el marco de la Semana Nacional por la Movilidad Sostenible, como parte de la consolidación de la Zona Urbana de Aire Protegido (ZUAP) del Centro, un polígono donde se pretende recuperar el Centro con una movilidad más sostenible, mejor calidad de vida y espacios más confortables para fortalecer el comercio.

Apertura peatonal Barbacoas: la calle Barbacoas pertenecía a un itinerario de viaje de lugares de fiestas para la población LGBTIQ+. El recorrido comenzaba en la Calle 57A (bar El Machete). Luego continuaba hacia la Calle 58 (Cantina de Javi), para finalizar el recorrido en Palacé en un bar, ícono de la diversidad, cultura y arte, el cual se llamaba “las Divas” que ya no existe en la actualidad. El diagnóstico de Movilidad del proyecto fue aprobado por el DAP, continúan las labores de diseño de la intervención para entregar los detalles definitivos de la intervención para posterior contratación de su ejecución.

4.3.9.3.3 Resoluciones de transporte público modificadas.



Medellín futuro 2020-2023

- Se está desarrollando un análisis de movilidad y caracterización de los vehículos que ingresan a ZUAP considerando los resultados de las modelaciones de escenarios de implementación de medidas realizadas por el AMVA que buscan reducir emisiones y que respondan a las necesidades del sector. Este estudio se realizará en el marco de la cooperación internacional del programa UKAID-CAI de la embajada británica y C40, actualmente se encuentran en la recolección de información necesaria para la modelación de los escenarios de estudio. Se analizan 4 escenarios de implementación de restricciones donde se analizan distintas combinaciones de restricciones a privados y vehículos de carga.

Con base en los resultados de esta consultoría, se presentará un proyecto de decreto de implementación de medidas de restricción del tránsito privado (automóviles, motos y camiones), el cual podrá ser adoptado por el alcalde de Medellín al cierre del periodo de gobierno.

- La Unidad de Transporte Público de la Secretaría de Movilidad propuso el ajuste de los recorridos de 97 rutas al interior de la ZUAP. Se estimó la reducción de 59.446 kilómetros recorridos por este ajuste en los recorridos de las rutas. Los análisis fueron presentados a las compañías prestadoras del servicio, las cuales presentaron algunas peticiones asociadas a la implementación de medidas sobre la circulación de vehículos de transporte particular en la ZUAP para acogerse al ajuste de sus rutas.

4.3.9.3.4 Campañas de marketing social.

Desde el 29 de enero de 2021 se desarrollan actividades de difusión del proyecto de la ZUAP. Se han desarrollado actividades sociales, partiendo de la Implementación de un plan de gestión social y pedagógico en cumplimiento de la resolución Metropolitana 2231 de 2018, para la cual se desarrolló un plan de gestión social, el cual se está ejecutando en su fase de sensibilización, para generar apropiación y dialogo ciudad-ciudadanía en torno a las acciones que buscan mejorar progresivamente la calidad del aire, salvaguardar la salud pública, elevar el bienestar social y propiciar desarrollo sostenible, durante los meses de octubre, noviembre, y diciembre se sensibilizaron 9.538 personas las cuales se distribuyen en 43% de mujeres y 52% de hombres, indicadores que se suman a las cifras de la etapa de sensibilización que inició el 29 de enero de 2021 y que hasta el 30 de septiembre de 2022 se ha logrado conversar con la un total de 80.380 personas a cerca de la importancia de la ZUAP.



Medellín futuro 2020-2023

- La gestión territorial para la implementación del plan de intervención social de ZUAP se enfocó durante el año 2022 en 4 públicos estratégicos a los cuales se informa sobre el avance de la implementación de la ZUAP mediante reuniones, sensibilizaciones, recorridos y voz a voz:
 - Residentes e inquilinatos
 - Comerciantes
 - Entidades gubernamentales
 - Instituciones educativas

4.3.9.3.5 Mediciones de intensidad de tráfico.

Se han realizado controles de emisiones a fuentes móviles desde dentro de la zona ZUAP, realizando 3.657 pruebas durante el último trimestre de 2022.

En este sentido, se resalta que con la implementación de estos operativos se adopta la medida de prevención, control y seguimiento encaminada a reducir las emisiones contaminantes tal como se menciona a continuación: “Fortalecer las acciones de control y vigilancia a las emisiones vehiculares, de conformidad con el artículo 131 de la Ley 769 de 2002 -Código Nacional de Tránsito- Modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010; haciendo control permanente de los vehículos con emisiones visibles que puedan estar infringiendo las normas de emisión de contaminantes al aire, y aplicando los procedimientos y sanciones establecidos en el artículo 131, del referido código” la cual se enmarca dentro de la Resolución Metropolitana No. 2231 “por medio de la cual se declaran unas Zonas Urbanas de Aire Protegido -ZUAP- dentro de la jurisdicción del Área Metropolitana del Valle de Aburra”.

Si bien la implementación efectiva de la Zona Urbana de Aire Protegido requiere aún de la acción de medidas que reduzcan las emisiones generadas por las fuentes móviles al interior del polígono, la implementación de primeros proyectos de aperturas peatonales, la generación de capacidades al interior de la Secretaría de Movilidad, el diálogo con las comunidades y la apropiación y entendimiento de la utilidad de la ZUAP es un avance notable.

El hecho de que se tenga un polígono definido por Resolución del AMVA representa un hito a nivel continental, ya que es la primera zona delimitada mediante un acto administrativo; esto facilita las sinergias administrativas que llevan a la ejecución del proyecto.

Se requiere ampliar los escenarios de socialización y participación ciudadana, donde se contextualice el origen de la necesidad de la ZUAP, los beneficios que traería para la salud de la ciudadanía, la



Medellín futuro 2020-2023

economía y la recuperación del centro de Medellín para el goce de actividades turísticas, comerciales, sociales y de ocio.

Evidencia de lo realizado en la zona ZUAP

https://drive.google.com/drive/folders/1hPCovAfNk4k2Mu2oy4BGO_1wCqSxO5QT

4.3.9.3.6 Estudio de bici carga.

Avanzamos en la elaboración de los estudios y diseños del Centro Logístico de Transporte Aeropuerto Olaya Herrera, para el almacenamiento y recarga de vehículos con sistemas de movilidad sostenible; este CLT será el centro de salida y llegada de la flota de buses y una infraestructura esencial para el desarrollo de actividades de transporte y de soporte del sistema BRT (Bus Rapid Transit) del SITVA.

En síntesis, la estrategia de zona urbana de aire protegido ha sido implementada con éxito y ha ganado reconocimiento a nivel tanto nacional como internacional. Este reconocimiento a catalizado la obtención de financiamiento adicional y ha optimizado nuestros procesos administrativos y operativos. Simultáneamente, estamos avanzando en la estrategia de socialización a través del componente social, fortaleciendo así la implementación a nivel territorial.

5. UNIDAD DE PROYECTOS DE INNOVACIÓN EN MOVILIDAD.

Mediante la Resolución 202050083750 del 31 de diciembre del 2020, “POR LA CUAL SE DEROGA LA RESOLUCIÓN 2065 DEL 2015, SE CONFORMAN UNIDADES Y EQUIPOS EN LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, se conformó la Unidad de Proyectos de Innovación en Movilidad, UPIM adscrita directamente al Despacho del Secretario de Movilidad, como quiera que su finalidad es la gestión estratégica de proyectos de alto impacto en la movilidad y el tráfico del Distrito a través del uso y aplicación de la tecnología, la innovación y la gestión de la información de movilidad y fenómenos conexos.

Esta Unidad en su estructura interna se le asignaron inicialmente, El Centro Integrado de Información de Tráfico y transporte CITRA, e Observatorio de Movilidad de Medellín, la Gestión Ambiental de la Movilidad y la Unidad de Gestión de Movilidad Sostenible, con los cuales integralmente en la actualidad se lidera la consolidación del Sistema ITS (Sistemas Inteligentes de Tráfico y Transporte) de Medellín, con acompañamiento del Ministerio de Transporte Nacional, la Gestión de la información de accidentalidad y mortalidad, la evaluación medición y gestión



Medellín futuro 2020-2023

ambiental de los procesos de Movilidad y el proceso de transición energética para la movilidad de Medellín

5.1 Centro Integrado de Información de Tráfico y transporte CITRA.

Como parte del compromiso asumido por la Ciudad ante la República de Corea del Sur para la implementación de un modelo ITS para Medellín, en esta administración se dio continuidad a la implementación de la segunda fase del proyecto CITRA (Centro integrado de tráfico y transporte), el cual contaba con la primera etapa culminada, con la instalación de 22 VDS (sistema de video analítica numerados de la 1 a la 22) y 2 VMS (Sistemas de panel de mensajería variable numerados 1 y 2).

En la actual administración se continúa con la segunda etapa la cual consta de la implementación durante los años 2020 al 2022 (extendido 1 año por la pandemia COVID), la cual comprendió dos componentes así:

Implementación en Campo: para la instalación de los dispositivos restantes en los diferentes puntos previamente identificados en la ciudad, que comprendió 26 puntos de cámaras de video analítica VDS, 94 cámaras de CCTV y 13 pantallas VMS, para lo cual se adelantaron las siguientes actividades:

- Estudios y diseños para la cimentación de los dispositivos.
- Factibilidad de los puntos a construir para el sistema, por parte del DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN.
- Factibilidad de conexión eléctrica por parte de EPM la cual incluía la asignación de los transformadores y distribuidores de energía.
- Factibilidad de conectividad de la red de fibra óptica por el operador TIGO-UNE.
- Permisos de rotura.
- Autorizaciones de los planes de manejo de tránsito para la construcción.
- Gestiones con el ministerio para la importación y transporte de los insumos traídos desde el Gobierno de Corea.
- Supervisión de las actividades realizadas por el contratista de corea para implementación de los dispositivos.
- Recibo de los dispositivos ITS anteriormente nombrados.

Puesta en Marcha de los sistemas en campo y el Centro de Control para la verificación de la operatividad del CITRA, proceso que estuvo acompañado por los ingenieros y expertos de Corea del Sur hasta el 30 de



Medellín futuro 2020-2023

noviembre de 2021, fecha en la cual se dio por entregado oficialmente a la Ciudad.

Esta fase comprendió la verificación integral del funcionamiento relacional del software y hardware recibido, a través de los procesos de Integración, destacándose la actividad desplegada por el equipo técnico de la Unidad de Proyectos de Innovación en Movilidad UPIM que lograron la configuración de un lago de datos de Movilidad y consolidación de un sólido sistema BIG DATA y estadístico que hoy es referente en el país y la región de LA

Para la operación básica del CITRA se agrupó su actividad en 4 grupos de procesos que permiten cumplir con los objetivos básicos inicialmente planteados, los logros de dichos grupos son los siguientes:

5.1.1 Infraestructura y seguridad perimetral.

- Se logra la consolidación de integración de datos hacia el proyecto Fiware – Secretaría de Innovación Digital con las configuraciones y puesta a punto de políticas de control de acceso y seguridad, y ajustes técnicos a nivel de red, para la comunicación efectiva entre los ambientes de producción de ambas entidades.
- Se logra consolidar un funcionamiento técnico estable de la infraestructura tecnológica de CITRA, en el marco de una serie de inconvenientes técnicos a nivel de software y hardware que influyeron en el mal funcionamiento de la Base de Datos principal del proyecto, lo que afectó la normal operación de CITRA; posterior a los trabajos y acciones correctivas surtidas, se logró estabilizar el funcionamiento de los sistemas, y se identificaron las necesidades puntuales (a nivel tecnológico) para una mejor estructuración de procesos de soporte y gestión tecnológica en futuros periodos.
- Se logra estructurar y dar inicio, en el marco del apoyo técnico, a la estructuración del proceso contractual del proceso de migración de bases de datos PostgreSQL de CITRA a su entorno OpenSource.
- Se logró consolidar el proceso de Autoevaluación del Estado Actual de Seguridad de la Información del proyecto CITRA, en el marco del Plan de Seguridad y Privacidad de la Información del Distrito, estableciendo las pautas de trabajo en el plan de mejoramiento de la unidad en este apartado.
- Se logra consolidar el Catálogo de Sistemas de Información del Proyecto CITRA, como requerimiento de Secretaría de Innovación Digital, y da las pautas para la Gestión de Activos de Información del proyecto enfocados en los sistemas que componen la operación principal de CITRA.



5.2 CIENCIA DE DATOS:

- Modelo estadístico sobre predicción de inundaciones. Con el fin de articular el protocolo de inundaciones para el distrito de Medellín.
- Modelo de Regresión Logística La regresión logística es un modelo estadístico utilizado para predecir una variable binaria a partir de una serie de variables predictoras. En el caso de este estudio, la variable binaria es si el soterrado está inundado o no, y las variables predictoras son el nivel de pluviosidad medido por minuto, cinco minutos y una hora de las estaciones de monitoreo de la ciudad, la distancia de ellas a cada soterrado y la distancia al Río Medellín de cada soterrado.
- Cooperación con diferentes instituciones educativas de educación superior para el complemento de desarrollo de las diferentes instituciones tales como: UDEM, ITM, UDEA, USB, UPB.
- Estudio estadístico que permitió construir un modelo a partir de la información sobre los incidentes de los últimos 10 años en los que se involucraba muerte. Utilizando la técnica de redes neuronales
- Estudio estadístico que permitió construir un modelo que permite determinar la probabilidad de ocurrencia de reportes de JAM “Congestión”, ACCIDENTES Y WHEATHER HAZAR “Otros”, dentro de la zona ZUAP.

5.3 BIG DATA Y ANALITICA DE DATOS:

- Integración de datos SIATA (Estaciones meteorológicas, Estaciones pluviográficas, sensores de nivel, sensores de velocidad, calidad de aire, material particulado pm25).
Caracterización vehicular en tiempo real a través de los datos de las cámaras LPR y parque automotor. El desarrollo permite obtener en tiempo real es tipo de vehículo y sus características, para realizar una caracterización en diferentes modelos de estudio.
- Generación de diversos dashboards que permiten realizar un análisis del comportamiento vehicular en tiempo real, entre estos están
- PyP - Análisis de Incumplimiento: Tablero de pico y placa que muestra en tiempo real las evasiones que se cometen, así como las calles por las que más se presenta dicha evasión.
- Waze carros detenidos: Muestra alertas de vehículos detenidos, accidentes, congestiones, además, está unificado con los datos de ubicaciones de agentes y poder determinar cual es el



Medellín futuro 2020-2023

- agente más cercano para el debido proceso según la alerta
- Alertas con base en waze: Reportes para análisis comportamental de alertas, distribución, ubicación, ordenamiento, etc. Gráficos para análisis de aforamiento en los principales corredores.
- Automatización de informes periódicos, los cuales tienen como objetivo mostrar el comportamiento vehicular en la semana según la afluencia de vehículos por las principales calles de la ciudad, discriminada por franjas horarias.
- Número de detecciones de incumplimiento de pico y placa discriminado por tipo de vehículo. Top de los días donde más se incumple la medida. Informe de aforamiento para la zona Zuap
- Comportamiento vehicular por comunas.
- Análisis de los resultados de la medida de PyP
- Se han realizado las siguientes integraciones: Secretaría de seguridad, Waze, SIMM, AMVA (Transporte público colectivo TPC), SIATA, FIWARE, CIOS.
- Sistematización de proceso de captura de datos de los operativos ambientales del MOVILGRAM, lo cual permite:
- Analizar formulario y se establecer mecanismos de captura de información.
- Diseñar formulario digital para la captura de los datos.
- Capacitación para el manejo del formulario y la generación de reportes.
- Diseño y elaboración de presentación de resultados en DashBoard en KIBANA (Herramienta tecnológica de análisis de datos).

5.4 INFRAESTRUCTURA DE CAMPO.

- Puesta a punto de etapa de producción del sistema VMS compuesto por datos de VDS, LPR, Waze, Buses. El cual, muestra a la ciudadanía el estado de las vías en tiempo real en cuanto a flujo vehicular.
- Puesta a punto de módulo de visualización de accidentes. El cual permite mostrar en las pantallas VMS un posible accidente en la vía y así poder tomar rutas alternas.
- Se destaca que en la actualidad parte del territorio de Medellín, especialmente los más sensibles socialmente, carecen del despliegue de dispositivos ITS para la gestión y planificación integral de la movilidad del Distrito.



5.5 OBSERVATORIO DE MOVILIDAD.

En las áreas de investigación y profundización, el Observatorio lograron grandes avances, al consolidar un equipo multidisciplinar y lograr una integración de saberes y experticias para el análisis y comprensión de diferentes fenómenos de la movilidad urbana, esto con énfasis en la seguridad vial, la gestión institucional y la aplicación de tecnología y conocimiento.

Creación de conocimiento acumulado sobre la comprensión del fenómeno de la movilidad, desde el concepto de la evitación de lugares, hasta la complejidad del fenómeno visto desde lo social y político.

Interdisciplinariedad del equipo que ha posibilitado ver el fenómeno de la movilidad, no solo desde los datos, sino desde las realidades sociales y políticas que lo configuran.

La gestión y análisis de información espacial permite un mejor entendimiento de fenómenos que se ciernen sobre el territorio. Estar en la capacidad de manipular y comprender los datos desde una óptica geográfica, permite establecer relaciones y encontrar patrones espacio temporales que conduzcan a un mejor entendimiento del fenómeno en apoyo a la toma de decisiones.

El Observatorio de Movilidad de Medellín, a través del uso de los Sistemas de Información Geográfica, viene realizando trabajos de limpieza y depuración de bases de datos geográficas de seguridad vial, como insumo para la elaboración de análisis de patrones espaciales (Zonas de Alta Frecuencia de Incidentes viales) y el diseño y construcción de productos cartográficos (Atlas y mapas interactivos).

Para la SMM y especialmente para el OMM es muy importante la gestión de información, ya que son el insumo principal para la generación de productos de valor: estudios, estrategias, alertas, propuestas, caracterización de fenómenos etc.

Es por esto, que algunos de los productos más relevantes son las bases de datos asociadas con seguridad vial, para las cuales se han definido procesos de semiautomatización que permiten la actualización periódica, con condiciones de estandarización, consolidación y generación de campos de valor en cada caso.

Además, se han diseñado algunos tableros y hay otros en construcción en los cuales se pueden visualizar algunas de las dimensiones de la Movilidad.



Medellín futuro 2020-2023

Por otro lado, en el proceso de informar a la comunidad, se automatizó un método que permite publicar diariamente en algunas pantallas de la ciudad los casos de muertes.

5.5.1 Acciones estratégicas desde el área ambiental del Observatorio de Movilidad de Medellín:

Mediante el Acuerdo de París adoptado en 2015, se buscó reforzar el compromiso de los distintos gobiernos frente al cambio climático, en este acuerdo, Colombia se comprometió a reducir en un 20% las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) para el 2030, para esto se establecieron diferentes acciones a nivel nacional denominadas Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDC).

Estas NDC incluyen acciones para la reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI), y la adaptación al cambio climático, así como el desarrollo y puesta en marcha de los medios de implementación necesarios.

Si bien, Colombia se comprometió a reducir sus emisiones de GEI en un 20% en 2015, en 2018 se realizó la actualización de su meta, comprometiéndose a reducir en un 51% sus emisiones para finales de la presente década y además lograr alcanzar la carbono-neutralidad en 2050.

Así pues, en este contexto, el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín desde la Secretaría de Movilidad de Medellín realizó la presentación de cuatro (04) proyectos clave para impulsar el desarrollo bajo en carbono del país, y que formen parte de estas NDC, estos proyectos son:

- **Zona urbana de aire protegido (ZUAP) – Medellín**
- **Densificación red ciclista – Medellín**
- **Buses eléctricos – Medellín**
- **Taxis eléctricos – Medellín**

La descripción del alcance de cada uno de estos proyectos frente a las metas contempladas en las NDC se encuentra consignado en las fichas de proyectos: MED_T81, MED_T82, MED_T83 y MED_T84 las cuales se encuentran adjuntas a este informe. Esta participación es muy importante ya que denota el compromiso que tiene el Distrito frente a la reducción de emisiones contaminantes en la atmósfera.

5.6 UNIDAD INTERINSTITUCIONAL DE GESTIÓN INTEGRAL PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.

La Unidad Interinstitucional de Gestión Integral para la Movilidad Sostenible, fue creada a través del Convenio Interadministrativo, entre el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, Metro de Medellín,



Medellín futuro 2020-2023

Metroplús S.A., Empresas Públicas de Medellín y la Alcaldía de Medellín, con el fin de promover el mejoramiento integral de los esquemas de movilidad de la región metropolitana, contribuir a la reducción de las emisiones contaminantes en el Valle de Aburrá y fomentar la renovación del parque automotor.

A través de un grupo interinstitucional, conformado por profesionales de diferentes áreas del conocimiento, adscritos a las entidades involucradas, promovemos la hoja de ruta para la Movilidad Sostenible en la región, con enfoque de ciudades inteligentes, sustentables e inclusivas; teniendo en cuenta los instrumentos de gestión existentes que, tienen como foco principal la preservación de la vida y la salud de los ciudadanos, el mejoramiento de la calidad del aire y la mitigación del cambio climático en la región.

5.6.1 Con este convenio tiene tres objetivos principales que son:

- Formular la política pública de renovación vehicular para la región.
- Formular el proyecto de renovación para cada uno de los segmentos de vehículos (camiones-volquetas, buses, taxis), entre otros.
- Construir el modelo financiero de referencia para la renovación vehicular en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá; y el Fondo Metropolitano para la Movilidad Sostenible.
- Para el logro y apalancamiento de estos objetivos, se requiere contar con organismos nacionales e internacionales de cooperación, que nos brinden apoyo y acompañamiento en la formulación de proyectos e identificación de experiencias exitosas y buenas prácticas; y que posibiliten el acceso a fuentes de financiación reembolsable y no reembolsable, y de cofinanciación.

5.6.2 Grupos interdisciplinarios.

Desde el inicio del convenio en el año 2020, las entidades participantes, han venido trabajando en grupos interdisciplinarios que apuntan a la consecución de cada uno de los objetivos.

5.6.2.1 Grupo 1. Formulación de una Política Pública de Renovación Vehicular para la región.

5.6.2.1.1 Objetivos.



- Formular el Instrumento jurídico-político, con el cual se darán los lineamientos a los actores viales del Valle de Aburrá en materia de renovación vehicular.
- Priorizar en la Agenda Pública la renovación vehicular, como una necesidad para el mejoramiento de la calidad del aire y la mitigación del cambio climático en el Valle de Aburrá.
- Establecer los roles y responsabilidades de los municipios y entidades públicas en los proyectos de renovación vehicular.
- Establecer la corresponsabilidad ciudadana en la búsqueda de un desarrollo más sostenible en el Valle de Aburrá.

5.6.2.2 Grupo 2. Proyectos de renovación vehicular por segmentos.

5.6.2.2.1 Objetivos.

- Renovar gradualmente la flota de los segmentos más contaminantes a 2030, para lograr la reducción de emisiones contaminantes en un 50% en el Valle de Aburrá.
- Aportar a las metas del Plan Integral de Gestión de Calidad del Aire – PIGECA, a las del Plan de Acción Climática - PAC&VC y del Plan para la Prevención del Ruido del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

5.6.2.3 Grupo 3. Análisis territorial y gestión Urbana

5.6.2.3.1 Objetivo

- Gestionar predios públicos y/o privados para la construcción de infraestructura requerida para la Movilidad Sostenible.

5.6.2.4 Grupo 4. Mecanismos de financiación

5.6.2.4.1 Objetivos

- Identificar y construir los modelos de inversión para la renovación vehicular en la Región Metropolitana del Valle de Aburrá.
- Diseñar y establecer viabilidad de estructuración del Fondo Metropolitano para la Movilidad Sostenible.
- Identificar los mecanismos de financiación e incentivos en materia de renovación vehicular.

5.6.2.5 Grupo 5. Relacionamiento y gestión



5.6.2.5.1 Objetivos

- Gestionar oportunidades para el acceso a recursos de cooperación internacional que financien los proyectos y programas del Gobierno Nacional para la renovación vehicular.
- Buscar cooperación técnica para la orientación en la formulación de proyectos de renovación vehicular.

5.7 Informe resumido de las acciones estratégicas de la dependencia.

5.7.1 Grupo 1. FORMULACION DE UNA POLITICA PÚBLICA DE RENOVACION VEHICULAR.

Se desarrolla en el CAPÍTULO 8: POLÍTICAS PÚBLICAS Y APUESTAS SECTORIALES.

5.7.2 Grupo 2. PROYECTOS DE RENOVACIÓN VEHICULAR POR SEGMENTOS.

Para el ejercicio de la definición de los proyectos de renovación vehicular necesario en la región metropolitana del Valle de Aburrá se parte del análisis de las fuerzas motrices que generan los problemas de calidad del aire en el Valle de Aburrá, de las relaciones sistémicas que existen entre un el acelerado crecimiento de la población, registrado en las últimas décadas; los patrones de ocupación territorial que han propiciado una alta densificación de las laderas; un acelerado crecimiento del parque vehicular de carros y motos, y una creciente pérdida de la participación modal del transporte público; una baja renovación de vehículos automotores y rezago tecnológico con respecto a otros mercados emergentes; un transporte de carga con una alta proporción de vehículos antiguos altamente contaminantes y de baja eficiencia energética y con importantes deficiencias logísticas y de operación; una base industrial intensiva en el uso de combustibles fósiles de alto contenido de carbono; un creciente consumo de combustibles fósiles; patrones culturales que propician emisiones excesivas, tales como la falta de una cultura de mantenimiento vehicular, preferencia por el uso de vehículos motorizados de uso individual, hábitos inadecuados de consumo de energía así como de bienes y servicios, asociados a un modelo económico que privilegia el auto particular, como símbolo de estatus.

De otro lado, se encuentran unas condiciones que actúan de manera sinérgica con las anteriores condiciones incrementando la problemática, como la morfología del territorio encañonada y rodeadas de montañas, generando mayor retención de contaminantes al no permitir una mejor circulación del aire. Así mismos fenómenos como la inversión térmica, en la que una capa



de aire frío se ubica debajo de una capa de aire caliente, haciendo que los contaminantes no se dispersen, se mantengan y se acumulen cerca del suelo, lo que sumado a una baja velocidad del viento permite que estas condiciones sean duraderas (AMVA, 2007; Romero et al, 2010).

El trabajo interdisciplinario inicia haciendo un análisis de su densidad poblacional, el proceso de conurbación, su geomorfología y el crecimiento del parque automotor, y cómo las interacciones y sinergias entre todos estos factores generan la actual problemática de calidad del aire.

El censo vehicular, con la edad de la flota por segmento, sus tecnologías y parámetros de emisión, la infraestructura logística regional y nacional, la encuesta de origen destino de carga, todo ello enmarcado en las acciones del Pigecca, sirven de insumo para el estudio de la situación actual de la región para desde ahí proponer una propuesta de diseño e implementación de un programa de renovación de vehículos, que arroje como resultado beneficios y la valoración económica, capitalizada por los habitantes del Valle de Aburrá.

5.7.3 Grupo 3. ANALISIS TERRITORIAL Y GESTIÓN URBANA.

El equipo de este grupo, en el marco del convenio interadministrativo, realizó las siguientes acciones, que se describen a continuación:

Estructurar mecanismos e instrumentos de gestión del suelo para el desarrollo de proyectos que incluyan la generación de espacios para el almacenamiento, mantenimiento, carga o abastecimiento de vehículos de baja y cero emisiones de cualquier tipo y cualquier espacio necesario para promover la movilidad sostenible y vinculación con proyectos inmobiliarios en proceso de estructuración y desarrollo que promuevan la generación de estos espacios.

La secretaria de movilidad identificó 30 patios existentes en el distrito de Medellín, con las mejores condiciones para la posible implementación de CLT (Centro logístico de transporte) de movilidad sostenible en el TPC (Transporte público colectivo).

Desde la unidad de gestión y del grupo No. 3 se determinaron parámetros para la evaluación de los mismos:

- Clasificación de Usos de Suelos

Se consultaron los respectivos usos de suelo para cada uno de los patios existentes en la ciudad de Medellín, de los cuales se verificaron que cumplieran con la normativa.



Medellín futuro 2020-2023

Los aspectos a considerar son:

- Código del Polígono:
- Clasificación del suelo:
- Tratamientos Urbanos:
- Usos Generales del suelo Urbano:
- Aprovechamientos e Intensidad de Usos:

De igual forma se materializó la ubicación geográfica de cada uno de los patios.

FICHA DE VIABILIDAD TÉCNICA CLT V2

Desde la unidad de gestión se desarrolló y complementó un instrumento para viabilidad de los patios existentes en la ciudad de Medellín para el TPC, el cual se determinó como la ficha de viabilización técnica de patios para TPC y posible adecuación como un CLT para la movilidad sostenible. En donde se evalúan temas como si el lote es propio o no, las capacidades de los patios a nivel vehicular, la ubicación del patio, sus vías de acceso y rutas en general, los respectivos radios de giros, los inicios de recorrido y tiempos muertos, si el patio puede albergar buses padrones o busetones, la estructura interna del patio con sus respectivas unidades como taller, guajes, monta llantas, suministro de combustible, etc. El impacto auditivo a las propiedades que se encuentren cerca del patio, el componente ambiental y la capacidad eléctrica para la implementación de electrolinerías y otros parámetros adicionales.

Diagnóstico y Fichas Diligenciadas

Se realizó un diagnóstico priorizando y dándole una categoría a los mejores patios existentes, de los cuales se identificaron 5 sin descartar los otros patios que por sus condiciones y evaluación se requieren inversiones adicionales o determinantes de carácter jurídico.

Estos patios priorizados tienen todas las condiciones para implementar un CLT de movilidad sostenible con inmediata integración de busetones sin una inversión muy grande. Los otros patios evaluados tienen áreas tan interesantes que pueden desarrollarse proyectos más grandes en donde se vincule al propietario al planteamiento de un proyecto con otro tipo de unidades de negocio para promover la generación de espacios que sean interesantes para el propietario del patio.



Medellín futuro 2020-2023

Evaluar las condiciones de la red eléctrica de la ciudad y las necesidades de modificación o creación de protocolos técnicos, con el fin de crear electrolineras o conectividad a la red eléctrica para fomentar la Movilidad sostenible.

Como parte de la búsqueda inicial de la información y/o estado del arte, para desarrollar esta actividad se parte de un trabajo realizado en el año 2020 entre la Secretaría de Movilidad y EPM mediante el cual se efectuaron visitas a los patios existentes de transporte público colectivo, que actualmente se utilizan para el despacho de las flotas correspondientes.

Producto de dicho trabajo las terminales fueron revisadas para instalar 2 cargadores eléctricos para 4 buses eléctricos y evaluar la viabilidad de la capacidad de carga eléctrica para una demanda básica de 250 kVA, con opción a futuro de 500kVA, a nivel de prefactibilidad por parte de la Secretaría de Movilidad y EPM se encuentran que son aptos. Se adjunta el respectivo formato de solicitud de viabilidad del servicio eléctrico.

Normatividad eléctrica a implementar.

Desde el equipo técnico del componente eléctrico de EPM, se identificaron las siguientes normatividades enfocadas en el desarrollo de la actividad No. 17, en donde se pueden tener los parámetros iniciales con los cuales se puede generar los protocolos técnicos para el desarrollo en la creación de electrolineras o conectividad a la red eléctrica para fomentar la Movilidad sostenible.

- *LEY 2099 DEL 10 DE JULIO DE 2021 “DISPOSICIONES PARA LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA, LA DINAMIZACIÓN DEL MERCADO ENERGÉTICO, LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA DEL PAÍS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”*
- *LEY 1964 DEL 11 DE JULIO DE 2019 “PROMUEVE EL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”*
- *RESOLUCIÓN No. 40223 DE 9 DE JULIO 2021 “CONDICIONES MÍNIMAS DE ESTANDARIZACIÓN Y DE MERCADO PARA LA IMPLEMENTACION DE INFRAESTRUCTURA DE CARGA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS ENCHUFABLES”*
- *RA8-031-INSTALACIÓN ESTACIONES CARGA VEHICULOS mayo 2019 “INSTALACIÓN DE ESTACIONES DE CARGA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS”*



Medellín futuro 2020-2023

Una vez realizadas estas dos acciones para el Distrito de Medellín, se extendió con estas mismas para los municipios que componen el Área Metropolitana del Valle de Aburrá:

- Barbosa
- Girardota
- Copacabana
- Bello
- Itagüí
- Envigado
- Sabaneta
- La Estrella
- Caldas

En la actualidad se están programando agendas con los administradores de las empresas transportadoras que prestan sus servicios, ubicadas en estos municipios.

5.7.4 Grupo 4. MECANISMOS DE FINANCIACIÓN.

En el desarrollo del convenio, el equipo financiero tiene como responsabilidad dos acciones estratégicas que tienen como objetivo calcular el costo total del Proyecto de Renovación Vehicular y la consecución de fuentes de financiación para lograr su ejecución:

Por un lado, está la acción de estructurar modelos de inversión y realizar la evaluación de retorno de la misma para los proyectos de renovación vehicular en los segmentos, con el fin de obtener un apalancamiento financiero para cada sector o agremiación, y para las entidades que intervienen en el convenio.

Para la realización de esta acción se requirió de las siguientes actividades:

- Construir una modelación financiera del proyecto que permitiera cuantificar la inversión necesaria para el programa de Renovación vehicular mediante la identificación de las principales variables del proyecto que explican el comportamiento económico de cada uno de los segmentos vehiculares.
- Para ello se partió de la información que recopila las metas proyectadas entre el 2023 y 2032 enfocadas en el objetivo del PIGECA de “mejorar progresivamente la calidad del aire del Área Metropolitana del Valle de Aburrá para salvaguardar la salud pública y proteger el medio ambiente, así como para elevar el bienestar social y propiciar un desarrollo metropolitano sostenible”, por tanto, se hizo una aproximación de los valores actuales; los



Medellín futuro 2020-2023

costos totales promedio y los costos financieros para cada uno de los segmentos vehiculares analizados.

- Realizar un estudio de mercado de los diferentes segmentos vehiculares (buses, camiones, automóviles, motos, volquetas, etc) y se consideró los 3 tipos de tecnologías incluidas en los escenarios de metas del Proyecto de Renovación Vehicular (eléctrica, gas natural y EURO VI), con el fin de conocer sus precios actuales y sus principales características en el mercado.
- Hacer un análisis del comportamiento de las principales variables macroeconómicas como la TRM que influye directamente en los precios de importación de los vehículos; el IPC, el PIB, entre otras.
- Obtener un análisis de sensibilidad donde se podrá designar valores a diferentes variables del proyecto y así obtener resultados distintos con el fin de evaluar las posibles opciones que hagan viable el proyecto.

5.7.4.1 Aspectos Generales del Modelo Financiero.

- Para este ejercicio se utilizó los datos de los 3 escenarios de metas proyectadas para el Proyecto de Renovación Vehicular donde en el escenario 1 le apunta a la renovación del 10% de la flota más antigua de los segmentos más contaminantes y se incluye buses y taxis; en el escenario 2 se apunta al 30% de volquetas, camiones y transporte especial, además taxis y buses; el tercer y último escenario le apunta a todos los segmentos.
- Dentro de los datos se incluyó el valor de adquisición de los vehículos, el IVA y aranceles de estos, el costo financiero de los intereses de financiación y algunos incentivos. Teniendo en cuenta las fluctuaciones.
- Los costos financieros se calcularon bajo el supuesto de que todos los vehículos son financiados a 5 años y en un 70% de su costo bruto total (condiciones de financiamiento).
- Los costos no incluyen otras variables de inversión como: la ampliación de la red de estaciones de servicio a GNV o Electrolineras.
- Los beneficios que actualmente se están considerando por parte del Gobierno Nacional se materializan en la eliminación del Arancel de importación y la disminución del IVA, este beneficio inicialmente es para los vehículos eléctricos. Esto porque en Colombia existe una política pública basada en incentivos que ha promovido la comercialización de los vehículos eléctricos, como son los tributarios, con la Ley 1819 que otorga un beneficio sobre el IVA, y con los decretos 1116 y 2051 que brinda beneficios arancelarios para las unidades híbridas y eléctricas”



Medellín futuro 2020-2023

- Por el momento, no se tienen beneficios adicionales a eliminación del arancel de importación y el IVA, sin embargo, se hace una disminución en las tasas de interés aumentaría los beneficios percibidos para el usuario final dentro de los cálculos del modelo.
- Se incluyó al modelo el supuesto de que se de un convenio con Findeter y las entidades convenientes hacen aportes al proyecto por lo que se hace un análisis de sensibilidad de la tasa de interés: entre mayor sea el aporte de las entidades menor será la tasa de financiación

En las siguientes tablas se puede observar el costo total de los vehículos según cada escenario y se deduce que el escenario 2 es el que más recursos económicos requiere en su ejecución:

Escenario 1:

Valor por Tecnología - Vehículos eléctricos

Vehículos	Cantidad	Valor Unitario	Valor Total	Vr Financiero Unitario	Vr Financiero Total	Valor Final
Automóviles (Incluidos autos de servicio espe	40054	\$ 146.727.000	\$ 5.878.470.528.000	\$ 34.622.966	\$ 1.387.134.515.880	\$ 7.265.605.043.880
Taxis	1.288	\$ 144.581.033	\$ 186.220.370.933	\$ 34.116.585	\$ 43.942.161.971	\$ 230.162.532.904
Buses TPC	157	\$ 1.029.397.600	\$ 161.615.423.200	\$ 242.905.520	\$ 38.136.166.670	\$ 199.751.589.870
Camiones y tractocamiones	5.348	\$ 295.364.664	\$ 1.579.610.223.072	\$ 69.696.789	\$ 372.738.427.729	\$ 1.952.348.650.801
Volquetas	536	\$ 886.093.992	\$ 474.946.379.712	\$ 209.090.367	\$ 112.072.436.759	\$ 587.018.816.471
Motos (Incluidas 2T y 4T)	26.496	\$ 8.120.999	\$ 215.173.992.419	\$ 1.916.301	\$ 50.774.307.770	\$ 265.948.300.188
Buses Transporte especial	893	\$ 1.029.397.600	\$ 919.252.056.800	\$ 242.905.520	\$ 216.914.629.529	\$ 1.136.166.686.329
Total	7.4732	\$ 3.539.682.888	\$ 9.453.289.971.36	\$ 835.254.049	\$ 2.221.712.846.309	\$ 11.637.001.680.445

Valor por Tecnología - Vehículos GNV

Vehículos	Cantidad	Valor Unitario	Valor Total	Valor Financiero Unitario	Valor Financiero Total	Valor Final
Automóviles (Incluidos autos de servicio espe	-	\$ 84.700.000	\$ -	\$ 19.986.541	\$ -	\$ -
Taxis	-	\$ 192.500.000	\$ -	\$ 45.423.957	\$ -	\$ -
Buses TPC	83	\$ 385.000.000	\$ 31.955.000.000	\$ 90.847.915	\$ 7.540.376.913	\$ 39.495.376.913
Camiones y tractocamiones	3.332	\$ 411.811.400	\$ 1.372.155.584.800	\$ 97.174.563	\$ 323.785.645.223	\$ 1.695.941.230.023
Volquetas	612	\$ 1.015.882.352	\$ 621.719.999.485	\$ 239.716.346	\$ 146.706.403.714	\$ 768.426.403.199
Motos (Incluidas 2T y 4T)	-	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Buses Transporte especial	557	\$ 385.000.000	\$ 214.445.000.000	\$ 90.847.915	\$ 50.602.288.442	\$ 265.047.288.442
Total	4584	\$ 2.474.893.752	\$ 2.240.275.584.800	\$ 583.997.237	\$ 528.634.714.292	\$ 2.768.910.298.578

Valor por Tecnología - Vehículos Vehículos Diesel Euro VI

Vehículos	Cantidad	Valor Unitario	Valor Total	Valor Financiero Unitario	Valor Financiero Total	Valor Final
Automóviles (Incluidos autos de servicio espe	-	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -

Escenario 2:

Valor por Tecnología - Vehículos eléctricos

Vehículos	Cantidad	Valor Unitario	Valor Total	Vr Financiero Unitario	Vr Financiero Total	Valor Final
Automóviles (Incluidos autos de servicio espe	-	\$ 146.727.000	\$ -	\$ 34.622.966	\$ -	\$ -
Taxis	1.288	\$ 144.581.033	\$ 186.220.370.933	\$ 34.116.585	\$ 43.942.161.971	\$ 230.162.532.904
Buses TPC	157	\$ 1.029.397.600	\$ 161.615.423.200	\$ 242.905.520	\$ 38.136.166.670	\$ 199.751.589.870
Camiones y tractocamiones	5.348	\$ 295.364.664	\$ 1.579.610.223.072	\$ 69.696.789	\$ 372.738.427.729	\$ 1.952.348.650.801
Volquetas	536	\$ 886.093.992	\$ 474.946.379.712	\$ 209.090.367	\$ 112.072.436.759	\$ 587.018.816.471
Motos (Incluidas 2T y 4T)	-	\$ 8.120.999	\$ -	\$ 1.916.301	\$ -	\$ -
Buses Transporte especial	893	\$ 1.029.397.600	\$ 919.252.056.800	\$ 242.905.520	\$ 216.914.629.529	\$ 1.136.166.686.329
Total	8.222	\$ 3.539.682.888	\$ 3.321.644.453.717	\$ 835.254.049	\$ 783.803.822.659	\$ 4.105.448.276.376

Valor por Tecnología - Vehículos GNV

Vehículos	Cantidades	Valor Unitario	Valor Total	Valor Financiero Unitario	Valor Financiero Total	Valor Final
Automóviles (Incluidos autos de servicio espe	-	\$ 84.700.000	\$ -	\$ 19.986.541	\$ -	\$ -
Taxis	-	\$ 192.500.000	\$ -	\$ 45.423.957	\$ -	\$ -
Buses TPC	83	\$ 385.000.000	\$ 31.955.000.000	\$ 90.847.915	\$ 7.540.376.913	\$ 39.495.376.913
Camiones y tractocamiones	3.332	\$ 411.811.400	\$ 1.372.155.584.800	\$ 97.174.563	\$ 323.785.645.223	\$ 1.695.941.230.023
Volquetas	612	\$ 1.015.882.352	\$ 621.719.999.485	\$ 239.716.346	\$ 146.706.403.714	\$ 768.426.403.199
Motos (Incluidas 2T y 4T)	-	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Buses Transporte especial	557	\$ 385.000.000	\$ 214.445.000.000	\$ 90.847.915	\$ 50.602.288.442	\$ 265.047.288.442

Medellín futuro 2020-2023

Escenario 3:

Vehículos	Cantidades	Valor Unitario	Valor Total	Vr Financiero Unitario	Vr Financiero Total	Valor Final
Automóviles (Incluidos autos de servicio espe	40.064	\$ 146.727.000	\$ 5.878.470.528.000	\$ 34.622.966	\$ 1.387.134.515.880	\$ 7.265.605.043.880
Taxis	902	\$ 144.581.033	\$ 130.412.092.067	\$ 34.116.585	\$ 30.773.160.014	\$ 161.185.252.080
Buses TPC	168	\$ 1.029.397.600	\$ 172.938.796.800	\$ 242.905.520	\$ 40.808.127.392	\$ 213.746.924.192
Camiones y tractocamiones	6.773	\$ 295.364.664	\$ 2.000.504.869.272	\$ 69.696.789	\$ 472.056.352.096	\$ 2.472.561.221.368
Volquetas	875	\$ 886.093.992	\$ 775.332.243.000	\$ 209.090.367	\$ 182.954.071.202	\$ 958.286.314.202
Motos (Incluidas 2T y 4T)	26.496	\$ 8.120.999	\$ 215.173.992.419	\$ 1.916.301	\$ 50.774.307.770	\$ 265.948.300.188
Buses Transporte especial	1.144	\$ 1.029.397.600	\$ 1.177.630.854.400	\$ 242.905.520	\$ 277.883.915.097	\$ 1.455.514.769.497
Total	76.422	\$ 3.539.682.888	\$ 10.350.463.375.957	\$ 835.254.049	\$ 2.442.384.449.451	\$ 12.792.847.825.408

Valor por Tecnología - Vehículos GNV

Vehículos	Cantidades	Valor Unitario	Valor Total	Valor Financiero Unitario	Valor Financiero Total	Valor Final
Automóviles (Incluidos autos de servicio espe	-	\$ 84.700.000	\$ -	\$ 19.986.541	\$ -	\$ -
Taxis	386	\$ 192.500.000	\$ 74.305.000.000	\$ 45.423.957	\$ 17.533.647.521	\$ 91.838.647.521
Buses TPC	84	\$ 385.000.000	\$ 32.340.000.000	\$ 90.847.915	\$ 7.631.224.828	\$ 39.971.224.828
Valor por Tecnología - Vehículos Diesel Euro VI						
Volquetas	612	\$ 1.015.882.352	\$ 621.719.909.485	\$ 239.716.346	\$ 146.706.403.714	\$ 768.426.403.199
Valor por Tecnología - Vehículos Diesel Euro VI						
Vehículos	Cantidades	Valor Unitario	Valor Total	Valor Financiero Unitario	Valor Financiero Total	Valor Final
Automóviles (Incluidos autos de servicio espe	-	\$ 385.000.000	\$ 214.445.000.000	\$ 90.847.915	\$ 50.602.288.442	\$ 265.047.288.442
Buses Transporte especial	-	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Taxis	-	\$ 2.474.893.752	\$ 2.315.789.207.085	\$ 583.997.237	\$ 546.453.558.955	\$ 2.862.242.765.940
Buses TPC	28	\$ 20.251.739.200	\$ 567.048.697.600	\$ 170.670.526	\$ 4.778.174.737	\$ 571.827.472.337
Camiones y tractocamiones	1.005	\$ 471.274.650.000	\$ 473.631.023.250.000	\$ 110.652.760	\$ 111.206.023.805	\$ 473.742.229.273.805
Volquetas	553	\$ 434.688.564.310	\$ 240.382.776.063.430	\$ 185.484.369	\$ 102.572.856.042	\$ 240.485.348.919.471
Motos (Incluidas 2T y 4T)	-	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
Buses Transporte especial	155	\$ 112.107.842.000	\$ 17.376.715.510.000	\$ 170.670.526	\$ 26.453.931.579	\$ 17.403.169.441.579
Total	1.741	\$ 1.038.322.795.510	\$ 731.957.563.521.030	\$ 637.478.182	\$ 245.011.586.163	\$ 732.202.575.107.193



Por otro lado, está la acción de Definir el Diseño y la viabilidad de estructuración de un Fondo para la Movilidad Sostenible que apalanque la ejecución del proyecto de

Renovación Vehicular, los proyectos para cada segmento, construcción de patios y espacios físicos u otros proyectos asociados con las acciones del presente alcance.

En este sentido se pretende diseñar un Fondo que incentive y financie la ejecución del Proyecto de Renovación Vehicular y demás proyectos por segmentos, con tecnologías limpias de cero y bajas emisiones, en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá mediante la destinación de diferentes fuentes de financiación para un periodo de 7 años, que es el tiempo que se considera en las metas del Proyecto de Renovación.

5.7.4.2 Objetivos Generales del Fondo.

- Se creará el fondo para lograr fuentes de financiación para la sostenibilidad de los diferentes proyectos de renovación vehicular que contempla el alcance de las acciones del convenio interadministrativo para la Movilidad sostenible.
- Se creará el fondo con el objeto de subsidiar financieramente la estructuración de proyectos para los segmentos vehiculares priorizados como más contaminantes que procuren la renovación, mejoramiento de infraestructura, la modernización y la transición a tecnologías bajas, ultrabajas y de cero emisiones.

5.7.4.3 Fuentes de Financiación del Fondo.

Estas son algunas de las posibles fuentes de financiación del Fondo:

- Aporte público que cualquier entidad pública o privada contribuya a la tasa compensada.
- Aportes de la nación provenientes del fondo de chatarrización.
- Ingresos que provengan de la financiación por medio de bonos verdes, sociales o sostenibles. Esta deuda por su característica compromete el uso de los recursos obtenidos en proyectos específicos de acuerdo con la catalogación de la emisión.
- Ingresos provenientes del factor de calidad incorporado a la tarifa del transporte público colectivo.
- Ingresos provenientes de la creación de un impuesto verde a los municipios del valle de aburra, en este se regularían los carros más contaminantes de acuerdo con su edad y la contaminación emitida.
- Ingresos provenientes de los 9 municipios que conforman el AMVA, en el cual, cada municipio deberá destinar un porcentaje de su presupuesto en cada vigencia para la



Medellín futuro 2020-2023

renovación de los vehículos más contaminantes de acuerdo con la priorización que estos tengan.

- Ingresos provenientes de un impuesto o contribución al servicio de parqueadero, el numeral 2 del artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 autorizó la creación de un impuesto territorial sobre las tarifas cobradas a los usuarios de parqueaderos en vía o fuera de vía.
- Un porcentaje de lo recaudado en las medidas de pico y placa ambiental en los diferentes municipios del AMVA.
- Los ingresos percibidos por las sanciones económicas impuestas a los propietarios de vehículos que no aprueben el control de emisiones realizado por el AMVA y la Secretaría de Tránsito.
- Los ingresos percibidos por la chatarrización y la enajenación de los vehículos que sean declarados, por acto administrativo, en estado de abandono. Los ingresos percibidos por las sanciones económicas impuestas a los CDA que emitan certificados de revisión tecno-mecánicas adulterados. Un porcentaje de la sobretasa ambiental.
- Por la modificación del impuesto nacional de vehículos que considere un factor de contaminación.
- Recursos percibidos por cooperación internacional (Banco Mundial, ONU, GEF, entre otros).

5.7.5 Grupo 5. RELACIONAMIENTO Y GESTIÓN.

La búsqueda del objetivo de la unidad un equipo interdisciplinario se encargó de gestionar oportunidades para el acceso a recursos de cooperación internacional que financien los proyectos y programas del Gobierno Nacional para la renovación vehicular. Y buscar cooperación técnica para la orientación en la formulación de proyectos de renovación vehicular. Estas acciones se ven reflejadas en los siguientes logros.

- Se estructuró una base de datos de los actores que hacen parte de la cadena de abastecimiento y también se incluyeron otros actores relevantes para el ecosistema de movilidad sostenible. Esta base de datos se está tomando como insumo para la elaboración de la propuesta de política pública para la renovación vehicular
- Se estructuró marco normativo de la Política Pública de Renovación Vehicular en apoyo con el grupo de Política Pública.
- Se realizó acercamientos con el Sena con el fin de trabajar de manera conjunta y con las agremiaciones (Fenalco, Cámara de Comercio y la Andi), sobre el desarrollo de capacidades para la Movilidad Sostenible en el Valle de Aburra.



Medellín futuro 2020-2023

- En este sentido, las agremiaciones adelantaron socialización para ofertar la Técnica en Mantenimiento de sistemas de propulsión eléctrica híbrida automotriz la cual, tiene una duración de 15 meses distribuida en 9 meses de la etapa lectiva y 6 meses de etapa productiva; sin embargo, hasta el momento no se ha logrado el número mínimo (25 aprendices) exigido por el Sena para la apertura de la misma.
- Acercamientos y relacionamiento con los CONCESIONARIOS que comercializan vehículos eléctricos en el Distrito. Dentro de ellos se encuentran por ejemplo los de las marcas: BYD, Renault, BMW, Audi, Auteco, General Motors, Mazda. El principal objetivo de este relacionamiento es promover la oferta de carga pública con la entrega de la tarjeta de carga de EPM a todos los clientes de estos concesionarios que compren vehículos eléctricos enchufables brindando la posibilidad de que carguen su vehículo en las estaciones de carga pública de EPM. Adicionalmente, brindar información de la oferta de carga interna que ofrece EPM para que también puedan cargar su vehículo en sus casas o empresas con la instalación de un cargador interno.
- Se estructuró la cadena de abastecimiento para la Movilidad Sostenible en conjunto con el grupo 2 y 4.
- Se realizaron reuniones con la Agencia de Cooperación e Inversión de Medellín – ACI -, con el propósito de buscar recursos de Cooperación Internacional para los proyectos de renovación vehicular, por segmentos y el Fondo de Movilidad Sostenible. Dado que los recursos disponibles están orientados a proyectos de asistencia técnica, se identificaron dos acciones del Convenio solicitar apoyo y son: el diseño y estructuración del Fondo de Movilidad Sostenible y de un proyecto de reducciones de emisiones. La ACI identificó posibilidad de presentar solicitud para acceder a recursos del Reino Unido. Sin embargo, hasta el momento no se ha logrado con esto, dado que los recursos han estado concentrados en población migrante y desarrollo social.
- Se gestionó con el BID para conocer el "Programa Fondo verde para el clima (Green Climate Fund)". Sin embargo, los componentes del programa no son de utilidad para la financiación de los proyectos de renovación que se tienen contemplados, ni para la asistencia técnica requerida para el diseño del Fondo y la estructuración del proyecto de reducción de emisiones.

5.7.5.1 Relacionamiento estratégico.

5.7.5.1.1 Temas de relacionamiento:

- Participación de iniciativa de la Política Pública de renovación vehicular.



Medellín futuro 2020-2023

- Gestión de recursos para proyectos y financiación del proyecto sombrilla de renovación vehicular.
- Desarrollo de capacidades regionales para la movilidad sostenible
- Acercamiento con 30 aliados estratégicos:
- Elaboración de base de datos de actores en asocio con Grupo1.
- Entidades Organismos internacionales: Banco Mundial, BID, Embajada del Reino Unido, Secretaría de Medio Ambiente de Lima, ICCT 40.
- Regional-Local: secretario de Movilidad de Medellín y el Subdirector de Movilidad del AMVA en la búsqueda de recursos que permitan viabilizar los proyectos para los segmentos priorizados. Ruta N, Sena Regional Antioquia.
- Ámbito Nacional: Se gestionó el apoyo de Findeter y Bancoldex a la financiación los proyectos de renovación vehicular, quienes dispusieron líneas de crédito con tasas blandas, iniciando con el de taxis eléctricos;
- Acercamiento con 30 aliados estratégicos que se relacionan a continuación:
- Ministerio de Transporte. Logro de beneficios para incentivar la renovación vehicular, a través de la Gestión Normativa a cargo de EPM:
- Convencimiento de necesidad hasta lograr la inclusión de artículo en Ley de Plan de Acción Climática, que crea el Fondo de Ascenso Tecnológico para buses, camiones y volquetas.
- Seguimiento a asignación de recursos y contratación del diseño y estudios requeridos para el programa de ascenso tecnológico de estos tres segmentos. El contrato tiene una duración de un año e inició en julio 2022.
- A partir de preocupaciones de taxistas con medidas del nuevo gobierno, se visualizó ante el Mintransporte la necesidad de crear un programa de ascenso tecnológico para ese segmento. Se envió información del proyecto de taxis suministrada por SMM. El Ministerio destinó recursos y sacó a concurso la contratación del diseño del programa y elaboración de estudios.
- Presentación al MinTransporte de propuestas para reglamentación de leyes de movilidad eléctrica, gas natural y plan de acción climática, entre otras.

5.7.5.1.2 Proyecto(s) Renovación Vehicular.

- Elaboración del documento “Pasos para la implementación de proyectos de renovación vehicular “(aporte de EPM al convenio), que recogió la experiencia y lecciones aprendidas de:
- Los proyectos piloto de taxis y buses eléctricos.
- Los proyectos de movilidad eléctrica y a gas natural con empresas de transporte público y de carga El proyecto de



Medellín futuro 2020-2023

taxis eléctricos (convenio SMM-EPM). EPM realiza un aporte de pago por publicidad a los primeros 50 taxis eléctricos que sean adquiridos en la segunda fase del proyecto en ejecución.

- Bono de la cadena del gas. EPM ha mantenido su aporte gestionando y ofreciendo un bono en nombre de la cadena del gas para la adquisición de vehículos dedicados a gas natural.
- A la espera de asignación presupuestal por parte del AMVA para proyectos de segmentos prioritarios.

5.8 Transición a Distrito de ciencia, tecnología e innovación

Con motivo de la declaratoria de Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación y de la aprobación por el Concejo Distrital del Acuerdo 078 de 2023 *“Por medio del cual se adopta e integra la Política Distrital de Ciencia, Tecnología e Innovación para la Sostenibilidad del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín”*, se debían adelantar las actividades administrativas e institucionales propias para la adopción de la figura jurídica, y la formulación de un Plan CTI para el Distrito.

Esta tarea la adelantó la Secretaría de Desarrollo Económico del Distrito con la participación de los enlaces por cada Secretaría para definir un Plan con un horizonte temporal a diez años, el cual se realizó como un ejercicio colectivo y de articulación entre los actores del Sistema Distrital de Ciencia, Tecnología e Innovación. En este ejercicio conjunto, a cada actor participe le correspondió registrar las iniciativas de CTI de la Dependencia o Entidad representada.

Es preciso resaltar que una vez realizado el análisis del contenido del Acto Legislativo No. 1 de 2021 y la Ley 2286 de 2023, desde lo Jurídico, la Secretaría de Movilidad de Medellín no cambia su carácter como Organismo de Tránsito. No obstante, se vincula a esta transición con acciones y proyectos encaminados a fortalecer la Innovación y la Investigación en temas de Movilidad. Es así que, a través de la Unidad de Proyectos de Innovación en Movilidad UPIM, se convocó una mesa interna con la participación de cada una de las subsecretarías y unidades, diligenciado y registrando las fichas de iniciativas de proyectos como insumos para el futuro Plan CTi+S del Distrito de Medellín.

Es de anotar que parte del insumo para la construcción de esta ficha correspondió a lo definido en la Resolución 20223040028675 del 23 de mayo de 2022; proferida por el Ministerio de Transporte Nacional *“Por la cual se adopta el Plan Maestro Nacional de Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte – SIT”*. En esta norma se fija un listado de proyectos a abordar por cada ciudad priorizada, entre las que se encuentra Medellín.



Medellín futuro 2020-2023

El siguiente cuadro refleja las fichas registradas para Movilidad:

CÓDIGO	NOMBRE DE LA INSTITUCIÓN O INSTITUCIONES	NOMBRE DE CONTACTO DE LA INSTITUCIÓN	DENOMINACION CORTA DEL PERFIL DE INICIATIVA
SMOVILIM1	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	Jeicy Juliet Pabón	Expansión ITS (Sistema Inteligente de Tráfico y Transporte) Distrito de Medellín
SMOVILIM2	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	Jeicy Juliet Pabón	Sistema de Gestión de Autobús
SMOVILIM3	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	Juliet Pabón	Cobro por congestión en el Distrito de Medellín mediante recaudo electrónico
SMOVILIM4	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	Jorge Alberto Ramírez Giraldo	Servicio de control de semaforización en tiempo real
SMOVILIM5	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	Jeicy Juliet Pabón	Sistema de Información de Autobús
SMOVILIM6	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	Juliet Pabón	Recaudo Electrónico de transporte público
SMOVILIM7	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	Juliet Pabón	Detección de infracción de exceso de velocidad
SMOVILIM8	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	Juliet Pabón	Provisión de información de tráfico a todos los actores de la ciudad
SMOVILIM9	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	Juliet Pabón	Detección de la infracción de carril exclusivo de bus
SMOVILIM10	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	Juliet Pabón	Plan estadístico institucional
SMOVILIM11	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	Juliet Pabón	Gestión de accidentes de tránsito enfocándola en la transformación cultural para una movilidad segura

Adicionalmente, a través de la Unidad de Proyectos de Innovación en Movilidad UPIM, concretamente del Proceso CITRA, la Secretaría de Movilidad participó en la construcción del Modelo de implementación de



Medellín futuro 2020-2023

explotación de datos en el Distrito, liderado por la Subsecretaria de Ciudad Inteligente de la Secretaría de Innovación Digital.

Como resultado de este trabajo, se construyó el Plan de Acción con las siguientes propuestas y mapeadas para la implementación del modelo de explotación de datos en el Distrito.

Es de Anotar que en este plan resulta de especial relevancia para el Distrito la existencia y operación del CITRA, por su capacidad instalada y la capacidad tecnológica para el adelantamiento de este tipo de procesos:

Dimensión	Dependencia responsable
<u>Dimensión Recurso Capital Humano</u>	Secretaría de Gestión Humana y Servicio a la Ciudadanía Secretaría de Movilidad Secretaría de Seguridad Secretaría de Educación
<u>Dimensión Recurso Capital Financiero</u>	Secretaría de Hacienda Secretaría de Movilidad Secretaría de Seguridad Secretaría de Educación
<u>Dimensión Recurso Tecnológico</u>	Secretaría de Innovación Digital Secretaría de Seguridad y Convivencia Ciudadana Secretaría de Educación Secretaría de Movilidad
<u>Dimensión Estratégica - Gobernanza de Datos</u>	Departamento Administrativo de Planeación Secretaría de Seguridad y Convivencia Ciudadana Secretaría de Educación Secretaría de Movilidad
<u>Dimensión Táctica - Gestión de Datos</u>	Departamento Administrativo de Planeación Secretaría de Seguridad y Convivencia Ciudadana Secretaría de Educación Secretaría de Movilidad



Medellín futuro 2020-2023

[Dimensión
Operativa - Ciclo
de Datos](#)

Secretaría de Innovación Digital
Secretaría de Seguridad y
Convivencia Ciudadana
Secretaría de Educación
Secretaría de Movilidad

6. UNIDAD ADMINISTRATIVA.

Informe resumido de las acciones estratégicas de la dependencia.

6. Componente tecnológico.

6.1.1 Servicios Digitales – Movilidad en Línea.

Servicios Digitales – Movilidad en Línea es un ecosistema de la Secretaría de Movilidad para el ciudadano que proporciona información centralizada, dando seguridad y agilidad en los servicios, disminuyendo los tiempos de consultas y desplazamientos a las sedes, y dando información confiable y clara acerca del estado de las multas manuales y fotodetecciones especificando su etapa jurídica, permitiendo a los ciudadanos tomar decisiones alrededor de sus obligaciones con el Distrito.

Durante el cuatrienio, se consolidó Movilidad en Línea como el canal virtual de la Secretaría y principal canal de atención y pago de multas y comparendos.

Anexo 1: ESI movilidad en línea.

6.1.2 Modernización Tecnológica para el ejercicio de funciones de los agentes de tránsito.

- Implementación del Informe Policial de Accidentes de Tránsito - IPAT Digital. A la fecha en piloto.
- Implementación de Cámaras de Cuerpo.
- Proyecto de Drones para la captura de información complementario al IPAT Digital.

6.1.3 Información Geográfica dispuesta al ciudadano.



Medellín futuro 2020-2023

- Mejoramiento de la facilidad del uso del portal geográfico del Distrito para consultar la información georreferenciada en temas de Movilidad de la ciudad.
- Trámite para Plan de Manejo de Tránsito en Línea – SIGMOV.
- Publicación de datos abiertos en el portal geográfico.

6.1.4 Audiencias WEB.

- Mejoras en la gestión tecnológica y administrativa de las audiencias por accidentes de tránsito.

6.1.5 Sistemas de información que soportan el funcionamiento del Organismo de Tránsito y la labor misional de la Secretaría.

Ver resultados en anexos: 1-2.

Anexo 1: ESI MOVILIDAD EN LINEA.

Anexo 2: ESI Informe de Operación de Servicios Digitales.

Anexo 3 - ESI Catalogo SI Movilidad, se lista un total de 71 Sistemas de Información que soportan toda la operación y medios digitales de la Secretaría de Movilidad de Medellín.

Anexo 3: ESI Catalogo SI Movilidad.

6.2 Componente Apoyo Administrativo.

6.2.1 Mejoramiento de la sede la Secretaría de Movilidad. Indicador de Plan de Desarrollo.

Las actividades de mantenimientos de la infraestructura física de realizadas en el cuatrienio se destacan: Renovación del 100% del despacho del secretario, área de comunicaciones, Unidades sanitarias agentes de tránsito y auditorio de la secretaria de Movilidad, Instalación de extractores de CO2, Construcción de sala de duelo y los estudios y diseños de la zona de bienestar, al igual que los estudios y diseños de la red hidrosanitaria de la Sede Caribe.

Anexo 4: Mejoramiento Sede Movilidad.

6.3 Componente financiero y presupuestal.



6.3.1 Logros estratégicos:

6.3.1.1 Ingresos

Presentación oportuna y con la calidad requerida de los informes financieros de ingresos, cartera y e ingresos por código contable a la Secretaría de Hacienda.

Incremento de los medios de pago de multas, comparendos, cuotas de acuerdos de pago, planes de manejo de tránsito como parte de la estrategia permanente de mejoramiento del servicio al ciudadano.

6.3.1.2 Gastos

Seguimiento permanente al estado de ejecución del presupuesto de gastos de la Secretaría y generación de alertas para una gestión presupuestal eficiente.

6.4 Logros del Sistema Integral de Gestión – Proceso Gestión de la Movilidad.

- Se logró la recertificación en el Sistema Integral de Gestión de Calidad del Distrito y por ende del Proceso Gestión de la Movilidad, ya que se dio atención de la Auditoría Interna y la Auditoría Externa.
- Con el Liderazgo del Director Técnico y de la Líder del Equipo Apoyo Administrativo, se ha logrado mantener y dar continuidad a la Mesa de Calidad como seguimiento permanente al Sistema Integral de Gestión del Proceso.
- Se logró la actualización de la Caracterización del Proceso.
- Se ha logrado la migración del 90% de la documentación al nuevo Proceso en el aplicativo Isolucion.
- Se logró el reporte del FURAG de la Secretaría de Movilidad al Departamento Administrativo de Planeación
- Se ha logrado apoyar la supervisión del convenio con el operador UNE cuando el grupo contratista se ha encontrado sin contrato.

7. DIRECCIÓN TÉCNICA - MESAS DE MOVILIDAD.

7.1 Planeación y Desarrollo de las Mesas de Movilidad.



Medellín futuro 2020-2023

En este cuatrienio se han instalado en las 16 comunas 5 corregimientos de la Ciudad de Medellín, las 21 mesas de movilidad. Como un referente histórico para nuestra ciudad presididas por las Juntas de Acción comunal – JAL.

7.2 Principales Logros.

7.2.1 Comuna 1. Popular.

- Restricción de vehículos de más de 4 toneladas en la vía arteria de la comuna.
- Infraestructura para la parada de buses de santo domingo en la Comuna 1
- Se autorizó la apertura de la Primera ciclovía de la comuna
- Reubicación de parqueadero terminal de buses de santo domingo.
- Adecuación de glorieta santo domingo sabio sector terminal.
- Dos (2) Agentes de Tránsito permanentes en la comuna.
- Señalización de más de 10 instituciones educativas y vías arterias.

7.2.2 Comuna 2. Santa Cruz.

- Señalización del 100% de instituciones educativas

7.2.3 Comuna 3. Manrique.

- Ampliación del tiempo de ingreso de la ruta cootracovi a la minorista
- Prueba piloto glorieta virtual vía Santo Domingo sector san Blas
- Operativos control vía metro plus la 45
- Ampliación de las rutas flota villa hermosa y cootracovi para el ingreso al centro de salud la piloto “palos verdes”

7.2.4 Comuna 4. Aranjuez.

- Peatonalización de la calle 91 San Cayetano
- Estudios de los cambios de sentido vial de la 92-93 Aranjuez

7.2.5 Comuna 5. Castilla.

- Autorización y ejecución de cambios viales
- Peatonalización de la carrera 68

7.2.6 Comuna 6. Doce de Octubre.

- Señalización instituciones educativas
- Señalización reductores de velocidad

7.2.7 Comuna 7. Robledo.



- Señalización instituciones educativas
- Señalización reductores de velocidad

7.2.8 Comuna 8. Villa Hermosa.

- Elaboración acto administrativo de restricción ingreso de vehículos de más de 4.5 toneladas a la comuna
- Señalización de reductores de velocidad
- Señalización instituciones educativas.

7.2.9 Comuna 9. Buenos Aires.

- Señalización de algunos sectores
- Cambios de sentido vial

8.2.10 Comuna 10. La Candelaria.

- Peatonalización de las calles barbacoas, pichincha y alambra, en respuesta a la solicitud de la comunidad en las mesas de movilidad

7.2.11 Comuna 11. Laureles.

- Mayor control vial en los parques de laureles, así como en el barrio naranjal y arrabal en donde se ha trabajado con seguridad y espacio público en la recuperación de las vías y del espacio público peatonal.

7.2.12 Comuna 12. La América.

- Señalización instituciones educativas
- Señalización reductores de velocidad

7.2.13 Comuna 13. San Javier.

- Articulación de 4 empresas de transporte público (conducciones la américa, metro sants, tax maya, coonatra) para atender 2 sectores de la comuna que no cuentan con transporte público (4 esquinas, Guadarrama)
- Operativos escaleras eléctricas mal paqueo y vías arterias

7.2.14 Comuna 15. Guayabal.

Priorización de Presupuesto participativo en materia de movilidad, cultura vial.

7.2.15 Comuna 16. Belén.

- Señalización instituciones educativas
- Señalización reductores de velocidad



7.2.16 Corregimiento Altavista.

- Articulación con las empresas del territorio (ladrilleras, alfareras) para mejorar el ingreso al corregimiento.
- Señalización con lineamiento con la Junta de Acción comunal – JAL–.

7.2.17 Corregimiento San Sebastián de Palmitas.

- Realización de aforos en dos (2) veredas (la suiza y la frisola) para posible apertura de ruta de buses para estos sectores.
- Cobertura por parte de la empresa de transporte a 2 zonas que se encontraban sin el servicio.

7.2.18 Corregimiento de San Antonio de Prado.

- Se logró un (1) Agente de Tránsito más en sitio por turno en el corregimiento y la articulación de la mejora de algunas zonas críticas en el puente del limonar con el Área Metropolitana y se está trabajando en la señalización de algunas zonas escolares.

7.2.19 Corregimiento San Cristóbal.

- Mesas de diálogo con las empresas de transporte para llegar a sectores donde no hay sistema de transporte público
- Atención de solicitudes de señalización de algunas instituciones educativas
- Señalización de reductores de velocidad

7.2.20 Corregimiento Santa Elena.

- Atención de solicitudes de señalización de algunas instituciones educativas
- Señalización de reductores de velocidad

7.2.21 Mesa de Movilidad con FENALCO.

No podemos pretender que haya empresarios, mientras se desconoce su función y su trascendental aporte a la economía y la sociedad colombiana. Los empresarios no pueden ser vistos como simples ‘transferidores de valor’. No. Los empresarios, su inventiva y capacidad empresarial son la esencia de la economía del país, arquitectos del devenir económico, del porvenir de nuestra nación. Su reconocimiento debería ser, entonces, una prioridad. Teniendo en cuenta esto desde la secretaría los hemos acompañado en las sesiones de la mesa de movilidad trabajando



Medellín futuro 2020-2023

articuladamente resolviendo y proponiendo soluciones para el mejoramiento de la movilidad en nuestra ciudad.

8. COMUNICACIONES.

8.1 PRENSA.

- Durante el cuatrienio se realizaron 515 boletines de prensa los cuales se encuentran consignados en el repositorio digital de la página web de la Alcaldía de Medellín y que fueron publicados también para los medios de comunicación.
- En 2020 se realizaron 104 boletines de prensa, en el 2021, 87 boletines, en 2022, 118 boletines y en 2023, 206 boletines de prensa.
- Temas relacionados con: Ecociudad, Movilidad en Línea, controles a piques ilegales, pico y placa, cierres viales, sensibilizaciones en el cuidado de la vida de todos los actores viales, ciclorrutas, señalización vial, Metro de la 80, uso de la tecnología para el pago de las zonas ZER s través de la tecnología, medidas de movilidad por el Coronavirus, campañas como “Al trabajo en bicicleta”, reparación a la red semafórica por vandalismo, entre otros.
- En promedio semanal, se tiene el registro de 76 publicaciones en medios de comunicación del ámbito Nacional, Regional y Local, con temas de pico y placa, cierres viales y los boletines de prensa que se comparten durante la semana.
- En total cada mes, se registran, en promedio, 130 apariciones en medios, al año, cerca de 950 apariciones y en todo el cuatrienio, se registraron, cerca de 3.800 apariciones en medios de comunicación.
- En promedio semanal, se envían entre 2 – 3 boletines de prensa y seis cápsulas informativas relacionando los cierres viales del fin de semana y el pico y placa diario.
- Se ha logrado posicionar a la Secretaría de Movilidad de Medellín ante los medios de comunicación con noticias impactantes alineadas al Plan de Desarrollo 2020 – 2023.
- Se conformó un equipo de trabajo de prensa con dos profesionales capacitados y con experiencia para la gestión de temas de interés para los medios de comunicación, atención de medios, gestión de la información y asesoría a voceros.
- Durante el cuatrienio, se lograron, por lo menos 3.800 apariciones en medios, todas gestionadas a través de freepress, atenciones a medios y envíos de boletines de prensa semanal, lo que representó un ahorro económico del más del 100 % de la Secretaría de Movilidad en temas de pauta por concepto de campañas de comunicación para sensibilizar a los actores viales sobre buenas prácticas en la vía a través del área de prensa.



Medellín futuro 2020-2023

- Fortalecimiento de las relaciones entre el área de prensa de la Secretaría de Movilidad con la Secretaría de Comunicaciones a nivel general de la Alcaldía Distrital, lo que permitió que el trabajo fuera más oportuno.

8.2 SUBSECRETARIA DE CONTROL Y SEGURIDAD VÍAL.

- En 2021 se celebró los 49 años, en el cual se realizó un evento para los más de 600 Agentes de Tránsito. En el encuentro se destacó que fue primera vez en hacerse transmisión en vivo para el personal que no podía asistir, se tuvo una decoración protocolaria de acuerdo al presupuesto, se presentó el himno de los Agentes y se contó con la asistencia del alcalde de la ciudad.
- Publicamos tres piezas felicitando al personal uniformado y resaltando sus cualidades como agentes que cuidan la vida en la vía.



Foto tomada el 28 de octubre de 2021.

Para el 2022 se celebraron los 50 años de los Agentes de Tránsito, con el objetivo de resaltar su labor con el público interno de la Secretaría de Movilidad, se invitó a todas las dependencias por turnos desde el 2 al 17 de abril para que asistieran a la guardia a felicitar al personal uniformado:

- El Despacho del secretario entregó un refrigerio.
- En SENA fue con la jornada de peinado y motilados.
- La Gerencia de Movilidad Humana entregó regalos (pelota antiestrés) con mensaje motivacional.
- El equipo de la Líder del Programa entregó una tarjeta de agradecimiento con un dulce.



Medellín futuro 2020-2023

- SIMM regalo unas tablas con infracciones y mapa de Medellín.
 - La Dirección técnica entregó un souvenir.
 - CITRA entregó un souvenir.
 - La Subsecretaría Legal entregó un refrigerio.
 - La Subsecretaría Técnica entregó una tarjeta con regalo.
 - Los Agentes Infantiles fueron a agradecerles a los Agentes y entregaron cartas hechas por los niños.
- En el marco de la celebración de los 50 años, el 18 de abril se realizó la jornada de Agente por un Día con un concejal, una ciclista, una taxista y un conductor de bus.
 - El martes 19 de abril se realizó la celebración del día del Agente de Tránsito en conmemoración de sus 50 años de creación, en el club La Isabela de 10:00am a 3:00pm, asistieron alrededor de 300 Agentes de 536.



Foto tomada el 19 de abril de 2022.

- Se han realizado 1,142 publicaciones en las redes sociales de la Secretaría de Movilidad resaltando la labor de los Agentes de Tránsito en sus diferentes funciones en la ciudad, con corte del 21 de septiembre de 2021 al 18 de octubre de 2023. De estas 634 han sido para feed en Facebook, X (Twitter) e Instagram, 367 historias y 140 videos o reels.
- En el 2023 se celebró los 51 años de la creación del cuerpo de Agentes de Tránsito, el evento contó con la asistencia 437 uniformados, se desarrolló en el parqueadero de la Secretaría de Movilidad y se contó con la presencia del alcalde encargado, logrando que en las últimas celebraciones siempre se cuente con la presencia institucional para felicitar al personal.
 - Carrusel histórico.
 - Reels conmemorando su labor.



Medellín futuro 2020-2023

- Carrusel sin edición con fotos del evento.
- Reels balance de la jornada.



Foto tomada el 19 de abril de 2023.

- Cada semana se suministra la información sobre el cuerpo de Agentes de Tránsito, como perfiles o noticias internas, para comunicarle a los públicos internos resaltando la labor y funciones dentro de la Secretaría de Movilidad. Este insumo también se dispone en las carteleras, para mayor difusión.
- Boletín interno Agente al día, se difunde semanalmente de manera digital e impresa en las carteleras, en este se suministra información relevante para los Agentes de Tránsito.



Medellín futuro 2020-2023

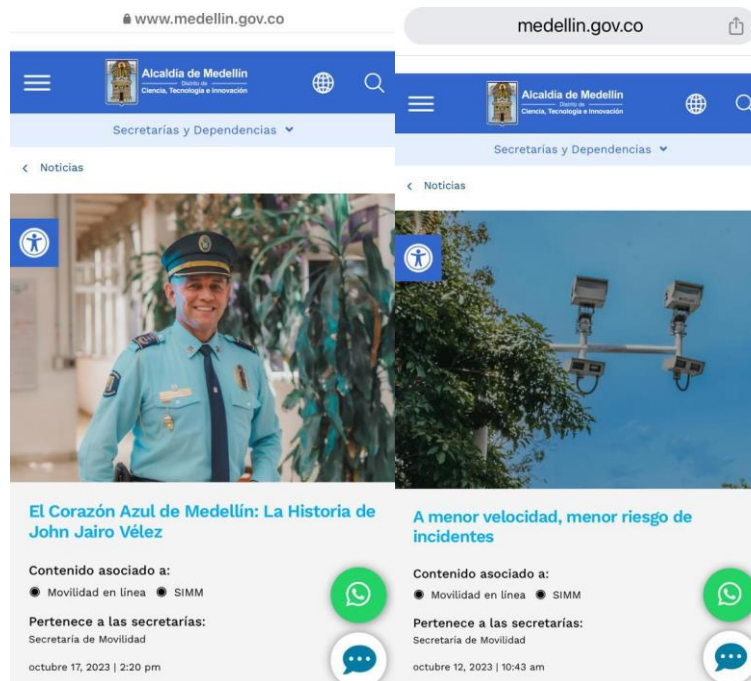


- Boletín interno Lo que nos mueve: cada semana se suministra información relevante del cuerpo de Agentes de Tránsito para el público interno de la Secretaría de Movilidad, con el objetivo que estén enterados de las actividades más importantes de los uniformados.



Medellín futuro 2020-2023

- Sitio web de la Alcaldía de Medellín y Boletín Interno: durante el cuatrienio se han realizado 8 perfiles de Agentes de Tránsito destacados para el portal, además se suministra noticias de alto impacto para publicar con la ciudadanía.



- En el marco de la estrategia de riesgo público sobre las agresiones a los Agentes de Tránsito, se han realizado publicaciones en redes sociales haciendo un llamado a la ciudadanía sobre el respeto de las funciones y labores de los agentes de tránsito
- Igualmente se generó una campaña de des estigmatización sobre los Agentes de Tránsito y sus funciones, enfocando el discurso en torno a su valor como seres humanos sociales e inmersos en rutinas diarias como los demás cuando están con o sin el uniforme; además de su calidad humana cuando realizan las funciones en la vía pública enmarcado con el numeral **#AgentesQueCuidan**.
- Se ha mejorado la comunicación directa con el cuerpo de Agentes de Tránsito sobre temas de importancia interna tanto como externa, para que sean conocedores de primera mano de la información de relevancia para sus funciones en las vías o la gestión administrativa. En la necesidad de informarles de manera oportuna se habilitó un grupo en WhatsApp donde están todos los Supervisores y los Coordinadores de los diferentes grupos, además se creó una lista de difusión con 198 Agentes de Tránsito activos, los cuales apoyan con la difusión en los otros grupos de trabajo e información del cuerpo uniformado.



Medellín futuro 2020-2023

- Desde la estrategia **#MeMuevoALoBien** de la Subsecretaría Técnica se ha apoyado la difusión con los operativos a informalidad por la infracción D12 visualizando los operativos y controles del cuerpo de Agentes de Tránsito del Móvil Operativo en varios puntos de la ciudad. Se han realizado en total 92 publicaciones, desde fotos en feed sin intervención con cifras hasta reels.
- En cuanto al tema de estacionamiento irregular se ha realizado publicaciones cada semana sobre los controles del Móvil Tareas y se realizó un reels explicando las funciones del móvil.
- Del Móvil Gram se publica cada semana los resultados con cifras a los controles de emisiones de gases y adicionalmente se publicó un reels explicando las funciones del grupo.
- En temas de respeto por las normas de tránsito y la movilidad segura se han publicado reels o tiktoks por mes que suelen tener miles de reproducciones, alcanzando de manera orgánica varios públicos objetivos.

8.3 VISIÓN CERO.

Visión Cero es un enfoque mundial de seguridad vial, cuyo propósito es reducir a cero el número de víctimas mortales o heridos graves en incidentes viales. Bajo la premisa de que como humanos cometemos errores, este enfoque establece que la pérdida de una vida en un incidente vial es moralmente inaceptable y considera que el sistema vial debe proteger todos los actores viales.

Este enfoque es la bandera del equipo social del Proyecto de Transformación cultural, en el cual se diseñan e implementan estrategias de seguridad vial que faciliten la construcción de una **#MovilidadSegura**.

A través de la educación vial, nuestro equipo de transformación cultural sensibiliza a todos los actores viales del distrito, con el fin de dejarles un mensaje claro y contundente: ¡Ninguna muerte en la vía es aceptable! Porque en la vía **#LaVidaPrimero**.

8.4 VIVE LA VÍA.

En la vía **#LaVidaPrimero**

Mediante contenido digital (Reels, post, historias) llegamos a las redes sociales con el hashtag **#LaVidaPrimero**.

Esta campaña digital pretende sensibilizar a la ciudadanía, sobre



Medellín futuro 2020-2023

la importancia de cumplir con las normas de tránsito y cuidar no sólo nuestra vida, sino también la de los demás.

8.5 TEMAS COMUNICACIONALES CON MAYOR IMPACTO.

- Pieza gráfica del contador de víctimas mortales en incidentes viales, cuyo alcance va desde la Red Académica de Movilidad hasta La Alianza Logística Regional de Antioquia, pasando por Comité Empresarial de Seguridad Vial, y cada una de las unidades de trabajo de la Secretaría, grupos directivos, y grupos de activistas como La Alianza de Seguridad Vial de Medellín y grupos de reportes como el del SIMM-CCT.
- Experimento social (Audiovisual de 200 víctimas mortales de incidentes viales). El cual se logró, mediante gestión de la Secretaría de Movilidad de Medellín y CINEMA PROCINAL, se logró sensibilizar, durante los días 21, 22 y 23 de octubre de 2022 antes de las funciones en todas las salas de los teatros de Monterrey, La Central, Florida y Aventura.
- Mediante gestión realizada entre la Secretaría de Movilidad de Medellín y la DIMAYOR, más de 25.000 personas se unieron en un minuto de silencio para conmemorar las víctimas de incidentes viales del distrito, en un partido transmitido por WinSport+, el cual tuvo también un alcance con televidentes.
- Micrositio de Visión Cero y Centro de Orientación y Atención a Víctimas de Incidentes Viales.
- Audio víctimas viales: Recreando una llamada al 123 donde se reporta un incidente vial que termina con un mensaje contundente: ¡No queremos que la próxima víctima seas tú! Hemos impactado en diferentes espacios de ciudad a los actores viales del distrito.

8.6 SUBSECRETARIA TÉCNICA.

8.6.1 ESTRATEGIA #MeMuevoALoBien.

Nace como una estrategia de ciudad en articulación con diferentes dependencias públicas y privadas, con el objetivo de incentivar el uso y promover las ventajas del transporte público en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

Las estrategias son: promover acciones del proyecto de transformación cultural y educativa bajo el enfoque mundial de seguridad vial Visión Cero, buscando fomentar el uso del transporte formal y evidenciar sus ventajas, incentivar las empresas de transporte, para fortalecer sus



Medellín futuro 2020-2023

acciones y su servicio a la ciudadanía y generar valor y sentido de pertenencia en la ciudadanía frente al transporte público a partir de la promoción de elementos significativos que favorezcan su apropiación.

El público objetivo es: ciudadanos en general del Área Metropolitana del Valle de Aburrá que hacen uso del transporte formal, servidores públicos de los diferentes municipios del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, empresas del sistema de transporte, sistema integrado de transporte del Valle de Aburrá y con un enfoque específico de los sectores (zona rosa) como Poblado, Laureles y la 70, zonas hoteleras y universitarias.

8.6.2 CÓDIGO QR.

Desde Medellín se planteó la necesidad de recuperar la confianza de los usuarios en el Transporte Público Individual (TPI), por esto es necesario implementar medios electrónicos que permitan la verificación e información de operadores y conductores para la seguridad del usuario. Además de la necesidad de fortalecer las herramientas que permitan mayor eficacia en los controles a la informalidad, homologación de vehículos, compromiso y responsabilidad por parte de las empresas del gremio.

En articulación con la secretaria de Innovación y la Alcaldía de Medellín, se obtuvo el aval para generar un código QR que permita promover el servicio seguro del taxi en la ciudad de Medellín.

El objetivo es: Promover mediante esta APP, el Qr y acciones de transformación cultural, educativa y comunicacional, el uso del TPI y las ventajas de la oferta de la movilidad en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, para que los usuarios sientan tranquilidad y seguridad al momento de solicitar el servicio de taxi.

Las 9 empresas que hacen parte de la plataforma actual: Tax Super, Coopebombas, Tan Individual, Cootransmede, Flota Bernal, Tax Andaluz, Tax Poblado, Taxis Libres y Tax Moviva (Tax Belén).

8.6.3 TRANSPORTE PÚBLICO ELÉCTRICO (TPI) Y (TPC).

Durante esta administración, comunicaciones lideró la segunda convocatoria de taxis eléctricos con un plan de contenidos dividido en 3 fases: expectativa, convocatoria-lanzamiento y sostenimiento. También, realizó el evento de la llegada del primer bus eléctrico colectivo en la ciudad de Medellín.



8.6.4 EN GENERAL.

Se realizaron registros de antes y después de todas las señalizaciones y cambios viales, realizando así, su respectiva difusión por los diferentes medios y redes sociales a tiempo.

8.7 COMUNICACIÓN INTERNA.

- Boletín interno Lo Que Nos Mueve, cuya periodicidad es quincenal y donde actualmente se registran todas las novedades, eventos y demás temas de interés que tienen que ver con la Secretaría y es enviado por correo, grupos de difusión y adicionalmente se ubica de manera física en las carteleras internas.
- Mediante gestión se realizaron concursos y actividades lúdicas a los funcionarios y contratistas de la Secretaría de Movilidad de Medellín.

8.8 AUDIOVISUAL.

Durante el cuatrienio de la administración, el área audiovisual de la Secretaría de Movilidad ha logrado avances significativos que han potenciado la comunicación y difusión efectiva de la gestión de la entidad hacia los diferentes públicos objetivos a los que se dirige el contenido.

- En términos cuantitativos, el mayor logro ha sido la producción de aproximadamente 850 videos y más de 15 mil fotografías para redes sociales, eventos, presentaciones y comunicación interna, entre otros, a lo largo de estos 4 años, reflejando un compromiso constante por resaltar los temas de gestión relevantes en la ciudad y mantener informada a la comunidad.
- Uno de los logros destacados ha sido la instauración del Comité Creativo, un espacio dirigido a la planeación y desarrollo creativo del contenido audiovisual, facilitando la coordinación y programación de la producción de cada semana en colaboración con otras dependencias del equipo de comunicaciones.
- Otro logro importante ha sido el fortalecimiento del equipo audiovisual, con la asignación de 2 personas fijas para llevar a cabo labores de planeación, producción y posproducción de contenidos. Además, la integración de practicantes en el último año ha enriquecido la capacidad operativa del área audiovisual.

8.9 DIGITAL Y PÁGINA WEB.

- Durante este cuatrienio, con la consolidación de un equipo más numeroso y completo para el Departamento



Medellín futuro 2020-2023

de Comunicaciones, se comenzó a dar una mayor relevancia a las redes sociales de la Secretaría de Movilidad, algo que no se hizo en la administración anterior. En este caso:

Facebook: <https://www.facebook.com/sttmed/>

Instagram: <https://www.instagram.com/sttmed/>

y Twitter: <https://twitter.com/sttmed>

- Esta importancia y ejecución de un plan de redes se logró a través de la articulación entre los comunicadores enlaces de cada Subsecretaría y dependencia (Control, Seguridad Vial, Técnica, CITRA, Gerencia de Movilidad Humana) con el estrategia digital. Entre estos se comenzaron a definir los contenidos y elaborar la parrilla de publicaciones a través de una matriz digital en la cual se programan, por cada una de estas dependencias, los contenidos para cada día de la semana.
- Esto se logró gracias al establecimiento de un Comité creativo semanal y en el cual, el estrategia digital, los comunicadores enlaces y el equipo audiovisual, se reúnen para analizar los temas de cada semana y definir qué tipo de contenidos o tendencias son acordes para cada temática (Carruseles de fotos, Videos tipo reel, tendencias tipo tik tok, Piezas Gráficas de Diseño, Videos Tipo Playground, Vox Populi, etc.)
- Se logró también una articulación con la Secretaría de Comunicaciones y su equipo digital para realizar publicaciones de la Secretaría por las redes de la Alcaldía de Medellín, en preferencia como publicaciones en conjunto. Esto gracias a los comités de comunicaciones realizados también semanalmente y a los cuales asiste la comunicadora enlace de Alcaldía. Allí se definen cuáles temas y contenidos pueden ser de interés de la ciudadanía y el público de las redes de la Alcaldía de Medellín y no solo de la Secretaría de Movilidad, y se envían al comité editorial.
- Se logró también una articulación con el equipo de SIMM (Tigo-UNE), con el cual contamos con Community Managers encargados de programar y publicar las publicaciones que se definen en la parrilla.
- Además, con el equipo de SIMM (Tigo-UNE) se logró una articulación y comunicación permanente por la cual se aprueban desde el Departamento de Comunicaciones los contenidos semanales y mensuales relacionados a trámites, multas, y pagos, de una manera que no intervengan con la gestión de la Secretaría y que estemos alineados bajo un mismo discurso y misión.
- En Facebook e Instagram logramos un promedio de entre 5-6 publicaciones por día, de las cuales entre 2, o 3 en días específicos, están relacionadas a trámites y pagos del equipo de SIMM (Tigo-UNE); y las otras 3-4 con la gestión de la Secretaría de Movilidad relacionada a los contenidos definidos con los comunicadores enlaces de cada dependencia, como se mencionó en uno de los puntos anteriores.



Medellín futuro 2020-2023

En cuanto a Facebook e Instagram se refiere, significa un promedio de entre 25-30 publicaciones por semana, representando alrededor de 1400 publicaciones al año. Esto sin contar las publicaciones diarias, tanto en estas redes como en Twitter, en las cuales informamos diariamente el pico y placa para la ciudad, algo que se hacía solamente por redes de Alcaldía en el anterior cuatrienio y de lo cual nos apersonamos en esta administración.

- En Twitter también se logró la publicación por parte del equipo de SIMM y gracias a la red de cámaras, de la información al instante relacionada a la movilidad de la ciudad y los cierres o la movilidad reducida que se presenta en las horas pico del día.

8.10 MÉTRICAS DEL CRECIMIENTO DE LAS REDES DURANTE ESTE ÚLTIMO AÑO Y EN COMPARACIÓN AL 2020 LAS ENTREGA SIMM.

8.10.1 SITIO WEB.

- Durante esta administración se logró la migración del sitio web <https://www.medellin.gov.co/movilidad/> que estaba alojado en Joomla y poseía ciertos problemas de seguridad y vulnerabilidad; para que dirigiera al portal en Wordpress de la Alcaldía, donde se encuentran alojados los micrositos de todas las Secretarías y Dependencias del Distrito. Para el caso de Movilidad: <https://www.medellin.gov.co/es/secretaria-de-movilidad/>.
- Así mismo, además de la migración de contenidos que se alojaban en el sitio web anterior y que ahora están en el Wordpress de alcaldía, se continuó la actualización periódica de información necesaria y de interés para la ciudadanía en este portal, dando de baja por completo el servidor del sitio web antiguo de Joomla que, además de obsoleto, poseía ciertos riesgos de seguridad, como se mencionó en el punto anterior.
- También se logró la migración del portal obsoleto de QXI Trámites y está en proceso dar de baja dicho servidor, para que todos los trámites puedan ser hechos a través de Movilidad en línea <https://www.medellin.gov.co/portal-movilidad/#/public>
- Así mismo, se logró la integración del portal web de SIMM, para que también esté alojado en el Wordpress de Alcaldía dentro del sitio de la Secretaría de Movilidad.
- Se logró también la creación de un micrositio dentro del espacio de la Secretaría de Movilidad en el Wordpress para el Observatorio de Movilidad de Medellín, donde se tienen varios de los datos, tableros, publicaciones, revistas e información de interés para la ciudadanía en cuanto a datos y cifras de la Movilidad en la ciudad.
- Se logró la articulación del Webmaster con los diferentes encargados de ciertas tareas relacionadas al sitio web como el equipo de Sistemas de Información, el equipo de



Medellín futuro 2020-2023

Tigo-Une, el equipo de la Secretaría de Comunicaciones y de Innovación Digital; y gracias a esto se logró comenzar a realizar los procesos pendientes y se establecieron reuniones quincenales en las cuales se revisan los compromisos y los avances de los procesos mencionados, en especial la migración a los sitios nuevos y actualizados.

CAPÍTULO 2: RECURSOS FINANCIEROS.

2.1 PRESUPUESTO INICIAL, DEFINITIVO Y RUBROS DE FUNCIONAMIENTO / INVERSIÓN POR VIGENCIA.

En la tabla que se relaciona a continuación, veremos los detalles de la ejecución presupuestal de las vigencias 2020, 2021, 2022 y lo corrido de 2023 a la fecha:

- Presupuesto inicial por vigencia.
- Presupuesto definitivo por vigencia.
- Rubros de funcionamiento / inversión por vigencia.

AÑO	2020		2021		2022		2023	
	INICIAL	FINAL	INICIAL	FINAL	INICIAL	FINAL	INICIAL	FINAL
Total Presupuesto	\$ 186.383	\$ 200.767	\$ 159.432	\$ 165.857	\$ 151.493	\$ 222.012	\$ 170.610	\$ 208.624
Funcionamiento	\$ 47.569	\$ 46.059	\$ 49.494	\$ 45.751	\$ 52.047	\$ 49.613	\$ 60.115	\$ 57.572
Inversión:	\$ 138.813	\$ 154.708	\$ 109.939	\$ 120.106	\$ 99.446	\$ 172.400	\$ 110.495	\$ 151.051
Recursos ordinarios	\$ 61.347	\$ 46.087	\$	\$ 48.171	\$	\$ 22.276	\$	\$ 40.799
Recursos Destinación Esp	\$ 77.466	\$ 103.658	\$	\$ 62.595	\$	\$ 141.508	\$	\$ 104.597
Ajustes - Inversión	\$	\$ 1.686	\$	\$ 4.544	\$	\$ 8.411	\$	\$ 712
Reservas Presupuestales	\$	\$ 3.105	\$	\$ 4.797	\$	\$ 203	\$	\$ 4.943
Vigencia Expirada	\$	\$ 173	\$	\$	\$	\$ 1	\$	\$

Fuente: SAP – 20/10/2023 – Equipo financiero y Presupuestal
Cifras en millones de pesos

Ver anexos:

Anexo 5 RECURSOS FINANCIEROS MOVILIDAD 2020_2023.

Anexo 6 Movimiento general Ejecución y pagos DICIEMBRE 2020.

Anexo 7 Movimiento general Ejecución y pagos inversión Diciembre2021.

Anexo 8 Movimiento general Ejecución y pagos inversión Dic 2022.



Medellín futuro 2020-2023

Anexo 9 Movimiento general Ejecución y pagos inversión AGOSTO 2023.

Anexo 10 Ingresos 01.01.2020 a 30.09.2023.

2.2 INFORME DE INGRESOS SECRETARÍA DE MOVILIDAD (CONCEPTOS UNE).

A continuación, se relaciona las cifras de los ingresos generados a través de la Concesión Une de 2020 a 2023 (último corte 30/09/2023). Se relacionan los dos núcleos del Convenio.

Núcleo 1 (Trámites, servicios y comparendos manuales) Cifras en millones de pesos								
AÑO	Concesión UNE	DIAN	MTTE	DISTRITO	POLCA	RUNT	SIMIT	Total
2020	20.128	9.514	2.306	27.096	349	678	4.125	64.196
2021	15.606	15.226	3.194	20.211	359	976	2.888	58.459
2022	14.650	16.971	3.657	22.980	325	1.081	2.295	61.959
2023	11.882	12.281	3.324	15.688	270	787	1.867	46.099
Total general	62.266	53.992	12.480	85.976	1.303	3.522	11.175	230.713

Fuente: Concesión Une – Telco validado Equipo Financiero y Presupuestal 20/10/2023

Cifras en millones de pesos.

Núcleo 2 (Fotodetección) Cifras en millones de pesos				
AÑO	DISTRITO	SIMIT	Concesión UNE	Total
2020	\$ 17.359.653.958	\$ 9.732.723.604	\$ 70.310.306.053	\$ 97.402.683.615
2021	\$ 9.542.201.242	\$ 7.763.628.518	\$ 57.595.059.010	\$ 74.900.888.770
2022	\$ 8.275.775.268	\$ 8.588.056.195	\$ 67.605.252.622	\$ 84.469.084.085
2023	\$ 11.416.890.614	\$ 8.728.981.099	\$ 67.148.040.863	\$ 87.293.912.576
Total general	\$ 46.594.521.082	\$ 34.813.389.416	\$ 262.658.658.548	\$ 344.066.569.046

Fuente: Concesión Une – Telco validado Equipo Financiero y Presupuestal 20/10/2023

Cifras en millones de pesos.

2.3 INFORME DE CARTERA SEPTIEMBRE 2023.

La cartera morosa con corte el mes de septiembre 2023 presenta un saldo de \$733.521.967.020 y unos intereses de cartera morosa de \$460.675.511.982 con respecto al mes anterior se vienen presentando un aumento debido a las firmas de resolución sanción a partir de junio 2022 las cuales se están reflejando en el aumento mes a mes de la cartera morosa.

CARTERA SEPTIEMBRE 2023



Medellín futuro 2020-2023

Descripción	Valor
Cartera Morosa	\$ 733.521.967.020
Acuerdos de Pago	\$ 8.731.407.217
TOTAL CARTERA SEPTIEMBRE 2023	\$ 742.253.374.237

Fuente: Informe de Cartera SMM 30/09/2023

INTERESES SEPTIEMBRE 2023	
Descripción	Valor
Intereses Cartera Morosa mes actual	\$ 460.675.511.982
Intereses Acuerdos de Pago mes actual	\$ 1.544.281.192
TOTAL INTERESES DE CARTERA	\$ 462.219.793.174

Fuente: Informe de Cartera SMM 30/09/2023

PRESCRIPCIONES SEPTIEMBRE 2023	\$ 3.208.924.880,00
---	----------------------------

Fuente: Informe de Cartera SMM 30/09/2023

CAPÍTULO 3: RECURSOS FÍSICOS.

3.1 BIENES INMUEBLES.

Con corte a octubre de 2023 la Secretaria de Movilidad cuenta con los siguientes bienes muebles a cargo.

Matricula	Bienes Inmuebles	Dirección	Observaciones
-----------	------------------	-----------	---------------



Medellín futuro 2020-2023

1	447778	TERMINAL DE BUSES SAN MICHEL	Calle 40 # 108A - 161	Actualmente se encuentra en una invasión, en proceso de legalización a través de contrato por parte de la secretaria de Suministros Servicio.
2	5518004	Tránsito Municipal Sede – Caribe	Carrera 64C # 72 - 58	Predio donde opera-Sede de Movilidad
3	5518004	Tránsito municipal- Patios	Carrera 64C # 72 - 58	Sede de Movilidad, Pendiente de legalizar comodato con operador de Patios(terminales)

COMODATOS				
1		Aso comunal	Carrera 64 C # 72 – 58	Vigente
2		UNE	Carrera 64 C # 72 – 58	Vencido 9 años

Por competencia la secretaria de Suministros y Servicios tiene a cargo el mantenimiento de los bienes muebles e inmuebles; Sin embargo, la secretaria de Movilidad es corresponsable de los bienes que tiene en uso;

Adicional al interior de la Sede Caribe funcionan los siguientes arrendamientos a cargo de la secretaria de Suministros y servicios:

N°	Matricula	Bienes Inmuebles
1	5045180	Luis Fernando Ceballos-Restaurante
2	5045180	Salazares y cia- Cafetería Salvador
3	5518004	ASOCIACIÓN DE MUJERES AMDA Cafetería
4	5045180	FOTOCOPIADORA FERNANDO LEON CORTES
5	5045180	COLOMBIA MOVIL ANTENA
6	5045180	CAJERO BANCOLOMBIA
7	5045180	RAPHIPARME SAS
8	5045180	FOTOCOPIADORA ALBERTO GARCIA-abandonado-
9	5045180	Logiventas máquina expendedora –Guardia
10	5045180	Logiventas máquina expendedora de café
11	5045180	logiventas máquina expendedora -2piso

Fuente: SAP.

3.2 BIENES MUEBLES.



Medellín futuro 2020-2023

Es necesario dar a conocer que los bienes muebles están bajo la responsabilidad de cada servidor público (cartera individual); así mismo algunos bienes que son de uso de las diferentes dependencias se encuentran registrados en la Unidad de Bienes a través de códigos gestores:

Centro Gestor: UNIDAD DE SEMAFORIZACIÓN
Código: 743000020
Responsable: Mario Alfonso Pérez Linares

Código N°: 743000022-743002018
Responsable: JUAN DIEGO LONDOÑO GUTIÉRREZ
N° Cédula del responsable: 98.560.165
Elementos: Vallas, espejo de inspección.

3.3 NOTAS

- Los bienes se encuentran en cartera de cada servidor, y se visualizan mediante el sistema EUREKA.
- Anexamos cartera de Movilidad entregada por Suministros.

Anexo 11: Cartera de Movilidad.

3.4 Matriz de contratación: Resumen de los contratos ejecutados en cada una de las vigencias fiscales, por modalidad.

Resumen de los contratos ejecutados en cada una de las vigencias fiscales, por modalidad.

En el anexo, se muestra el resumen de los contratos ejecutados en cada una de las vigencias fiscales, por modalidad.

Anexo 12: Contratos celebrados 2020 2023.

Tabla 1. Contratos por vigencia.

Cantidad de Contratos por Año



Medellín futuro 2020-2023

Vigencia	Cuenta de Contrato
2020	81
2021	133
2022	147
2023	89
Total general	450

Fuente: SAP

Tabla 2. Contratos por modalidad contractual.

Cantidad de Contratos por Modalidad Año								
Vigencia	Concurso de Méritos	Contratación Directa	Ley 489 Artículo 95	Licitación Pública	Mínima Cuantía	Régimen Especial	Selección Abreviada	Total general
2020	3	60	1	2	9		6	81
2021	6	105		2	13	3	4	133
2022	2	128		2	10	1	4	147
2023		79			8	2		89
Total general	11	372	1	6	40	6	14	450

Fuente: SAP

Tabla 3. Contratos cuantía por vigencia.

Valor de la Contratación por Año	
Vigencia	Suma de Valor Fin Contrato
2020	55.690.116.122
2021	113.123.828.590
2022	84.272.254.275
2023	59.335.456.874
Total general	312.421.655.861

Fuente: SAP

Tabla 4. Contratos cuantía por modalidad contractual.

Monto Contratado por Modalidad Año								
Vigencia	Concurso de Méritos	Contratación Directa	Ley 489 Artículo 95	Licitación Pública	Mínima Cuantía	Régimen Especial	Selección Abreviada	Total general



Medellín futuro 2020-2023

2020	1.597.323.080	40.851.086.341	Z	7.399.695.724	132.168.628		5.709.842.349	55.690.116.122
2021	3.319.594.196	92.028.430.378		8.297.722.904	384.995.746	4.971.326.228	4.121.759.138	113.123.828.590
2022	3.618.197.064	39.036.147.663		36.222.582.608	200.577.409	593.930.830	4.600.818.701	84.272.254.275
2023		38.547.883.569			166.145.738	20.621.427.567		59.335.456.874
Total general	8.535.114.340	210.463.547.951	Z	51.920.001.236	883.887.521	26.186.684.625	14.432.420.188	312.421.655.861

Fuente: SAP

3.5 ESTADO DE LIQUIDACIONES:

A continuación, se hace un resumen por modalidad contractual y vigencia de los contratos que a la fecha se encuentran pendientes por liquidar; no obstante, es importante informar que muchos de estos en su mayoría, corresponden a la modalidad de contratación directa, causal de prestaciones de servicios, los cuales no están obligados a liquidarse, así como también algunos procesos que si bien ya existe acta de liquidación, deben ser completadas algunas aprobaciones en las distintas plataformas indicadas para el seguimiento contractual.

Desde el equipo de Contratación, se viene trabajando con cada uno de los supervisores con el fin de lograr dar por terminados los diferentes procesos de terminación o liquidación, de acuerdo al caso cada uno de estos contratos. (Ver detalles en adjunto Estado de liquidaciones.xlsx).

Anexo 13: Estado de liquidaciones.

Tabla 1. Contratos en etapa de liquidación.



Medellín futuro 2020-2023

RESUMEN DE CONTRATOS PENDIENTES DE LIQUIDACIÓN						
Vigencia	Concurso de Méritos	Contratación directa	Licitación Pública	Mínima Cuantía	Selección Abreviada	Total Contratos por modalidad y Vigencia
2020	3	48	3	8	3	65
2021	5	98	2	14	3	122
2022	2	132	0	8	1	143
2023	0	49	0	0	0	49
Total general	10	327	5	30	7	379

Fuente: SAP/SECOP/NAS

3.6 ESTADO DE CONTRATOS EN EJECUCIÓN:

En el siguiente cuadro se detalla el resumen de la cantidad de contratos por vigencia (Ver detalles en el punto Estado de informes de supervisión- Expedientes contractuales).

Tabla 1. Resumen contratos en ejecución por vigencia fiscal.

RESÚMEN DE CONTRATOS EN EJECUCIÓN POR VIGENCIA	
Vigencia	Cantidad
2006	1
2011	1
2012	1
2019	1
2020	2
2021	0
2022	5
2023	35
Total general	46

Fuente: SAP/SECOP/NAS

3.7 ESTADO DE INFORMES DE SUPERVISIÓN- EXPEDIENTES CONTRACTUALES:

En el cuadro que se detalla a continuación, se encuentran los contratos que se encuentran en estado de ejecución a la fecha; se relaciona el link de publicación de la plataforma SECOP, a través del cual se pueden consultar los expedientes digitales de los contratos electrónicos que se ha actualizado por cada uno de los supervisores designados por el Comité Interno de Planeación de la Secretaría de Movilidad.



Medellín futuro 2020-2023

Tabla 1. Estado de contratos en supervisión en estado ejecución – Expedientes digitales.

CONTRATOS EN SUPERVISIÓN DE 2006 AL 2023							
Contrato	Objeto	Año	Fecha de inicio del contrato	Fecha de terminación del contrato	Modalidad	Link SECOP	Supervisor
4600098470	Prestación de servicios profesionales para el acompañamiento a la gestión administrativa y estratégica en la Secretaría de Movilidad y el Despacho del secretario.	2023	14/06/2023	31/12/2023	Prestación de servicios	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.25539929&isFromPublicArea=True&isModal=False	Zuluaga Zuleta Iván Darío
4600098510	Prestación de servicios de apoyo a la gestión para realizar el seguimiento a las publicaciones en el SECOP I y II de los procesos contractuales de la Secretaría de Movilidad	2023	16/06/2023	31/12/2023	Prestación de servicios	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.25533427&isFromPublicArea=True&isModal=False	Castro Ramos Jenny Marley
4600098511	Prestación de servicios profesionales para el acompañamiento en la gestión contractual y de supervisión desde el área administrativa, financiera y contable a la Secretaría de Movilidad	2023	16/06/2023	31/12/2023	Prestación de servicios	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.25540506&isFromPublicArea=True&isModal=False	Castro Ramos Jenny Marley



Medellín futuro 2020-2023

CONTRATOS EN SUPERVISIÓN DE 2006 AL 2023							
Contrato	Objeto	Año	Fecha de inicio del contrato	Fecha de terminación del contrato	Modalidad	Link SECOP	Supervisor
4600098433	Prestación de servicios profesionales especializados para realizar seguimiento y control a todos los procesos administrativos, financieros y a la ejecución de los recursos de funcionamiento de la Secr. de Movilidad	2023	15/06/2023	31/12/2023	Prestación de servicios	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.25371485&isFromPublicArea=True&isModal=False	Muñoz Álvarez Hamed De Jesús
4600098494	Prestación de servicios profesionales para el análisis, diseño, implementación y validación de los procesos de recaudo y ejecución presupuestal en la Secretaría de Movilidad	2023	16/06/2023	31/12/2023	Prestación de servicios	No tiene LINK	Muñoz Álvarez Hamed De Jesús
4600098435	Prestación de servicios profesionales especializados para realizar apoyo y seguimiento técnico y administrativo en la actividad de ZER a los procesos que se deriven en la ejecución del proyecto N° 200416	2023	15/06/2023	29/12/2023	Prestación de servicios	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.25485944&isFromPublicArea=True&isModal=False	Arias Jiménez Arles Giovanni



Medellín futuro 2020-2023

CONTRATOS EN SUPERVISIÓN DE 2006 AL 2023							
Contrato	Objeto	Año	Fecha de inicio del contrato	Fecha de terminación del contrato	Modalidad	Link SECOP	Supervisor
4600098471	Prestación de servicios profesionales especializados para realizar apoyo y seguimiento financiero y contable a los procesos que se deriven en la ejecución del proyecto N°200416	2023	16/06/2023	31/12/2023	Prestación de servicios	No tiene LINK	Arias Jiménez Arles Giovanni
4600098393	Prestación de servicios profesionales especializados para apoyar el análisis financiero al proyecto Fortalecimiento de la operación del sistema de mediana capacidad BRT.	2023	16/06/2023	31/12/2023	Prestación de servicios	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.25301746&isFromPublicArea=True&isModal=False	Gómez Hernández Zaida Rocío
4600098552	Prestación de servicios profesionales para realizar apoyo y seguimiento técnico y administrativo en la actividad de Arrastre y Bloqueo a los procesos que se deriven en la ejecución del proyecto N°200416	2023	27/06/2023	31/12/2023	Prestación de servicios	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.25763275&isFromPublicArea=True&isModal=False	Arias Jiménez Arles Giovanni



Medellín futuro 2020-2023

CONTRATOS EN SUPERVISIÓN DE 2006 AL 2023							
Contrato	Objeto	Año	Fecha de inicio del contrato	Fecha de terminación del contrato	Modalidad	Link SECOP	Supervisor
4600098469	Prestación de servicios profesionales especializados para realizar el acompañamiento, revisión y soporte jurídico de los Contratos de la Secretaría de Movilidad	2023	15/06/2023	31/12/2023	Prestación de servicios	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.25466180&isFromPublicArea=True&isModal=False	Montoya Vélez Maribel
4600098692	Prestación de servicios profesionales para el apoyo técnico en mantenimiento y adecuaciones de obra civil y diseños en la sede de la Secretaría de Movilidad de Medellín.	2023	25/07/2023	31/12/2023	Prestación de servicios	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.25987744&isFromPublicArea=True&isModal=False	Copete Asprilla Wilmer
4600098834	Prestación de servicios profesionales especializados para realizar apoyo y seguimiento jurídico a los procesos que se deriven en la ejecución del proyecto N° 200416	2023	27/07/2023	31/12/2023	Prestación de servicios	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.26364803&isFromPublicArea=True&isModal=False	Arias Jiménez Arles Giovanni



Medellín futuro 2020-2023

CONTRATOS EN SUPERVISIÓN DE 2006 AL 2023							
Contrato	Objeto	Año	Fecha de inicio del contrato	Fecha de terminación del contrato	Modalidad	Link SECOP	Supervisor
4600098835	Prestación de servicios profesionales para realizar apoyo y seguimiento técnico y administrativo en la actividad de Custodia a los procesos que se deriven en la ejecución del proyecto N° 200416	2023	27/07/2023	31/12/2023	Prestación de servicios	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=CO1.PPI.26357615&isFromPublicArea=True&isModal=False	Arias Jiménez Arles Giovanni
4600099055	Prestación de servicios profesionales para realizar apoyo y seguimiento administrativo a los procesos que se deriven en la ejecución del proyecto N° 200416	2023	31/08/2023	31/12/2023	Prestación de servicios	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.4894849&isFromPublicArea=True&isModal=False	Arias Jiménez Arles Giovanni
4600098540	Prestación de servicios profesionales para la gestión contractual, de supervisión y de las actividades jurídicas de la Unidad Legal y de Contratación de la Secretaría de Movilidad.	2023	20/06/2023	31/12/2023	Prestación de servicios	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.4589597&isFromPublicArea=True&isModal=False	Gaviria Montoya León Darío
4600099054	Prestación de servicios profesionales especializados para apoyar los proyectos estratégicos y misionales de la Secretaría de Movilidad.	2023	30/08/2023	15/11/2023	Prestación de servicios	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=CO1.PPI.26778274&isFromPublicArea=True&isModal=False	Escudero Yepes David Andrés



Medellín futuro 2020-2023

CONTRATOS EN SUPERVISIÓN DE 2006 AL 2023							
Contrato	Objeto	Año	Fecha de inicio del contrato	Fecha de terminación del contrato	Modalidad	Link SECOP	Supervisor
4600098543	Prestación de servicios profesionales especializados para la gestión de proyectos estratégicos y misionales de la Secretaría de Movilidad	2023	22/06/2023	31/12/2023	Prestación de servicios	Link malo, me lleva a otro contrato	Monsalve Jaramillo Leidy Yamile
4600099014	Adquirir compresor y torres para suministro de aire para el sistema neumático del centro logístico.	2023	25/09/2023	30/11/2023	Otras modalidades	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=CO1.PPI.26280202&isFromPublicArea=True&isModal=False	Calderón Vallejo Hugo León
4600099008	Actualización, soporte y mantenimiento de la licencia de software de control de visitantes y parqueaderos (ESI).	2023	15/09/2023	14/12/2023	Otras modalidades	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=CO1.PPI.26629131&isFromPublicArea=True&isModal=False	Copete Asprilla Wilmer
4600098756	Prestar servicio de mantenimiento de las bicicletas de los agentes que realizan funciones de regulación de las ciclo rutas y ciclovías	2023	26/07/202	31/12/2023	Otras modalidades	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.4591492&isFromPublicArea=True&isModal=False	Calderón Vallejo Hugo León



Medellín futuro 2020-2023

CONTRATOS EN SUPERVISIÓN DE 2006 AL 2023							
Contrato	Objeto	Año	Fecha de inicio del contrato	Fecha de terminación del contrato	Modalidad	Link SECOP	Supervisor
4600098704	Convenio interadministrativo de colaboración para cofinanciar los estudios a nivel de prefactibilidad del	2023	18/04/2023	31/12/2023	Otras modalidades	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.25916746&isFromPublicArea=True&isModal=False	Albeiro De Jesús Tapias Sánchez
4600098703	Contrato interadministrativo de mandato sin representación para la gerencia y gestión integral del proyecto de recuperación e intervención del transporte público en las cuencas del Distrito de Medellín	2023	14/04/2023	3/09/2023	Otras modalidades	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.25916746&isFromPublicArea=True&isModal=False	Juan Carlos Torres Ojeda
4600098680	Contrato Interadministrativo para la gestión de actividades jurídicas, técnicas, administrativas, financieras, tecnológicas, y operativas para el apoyo a la supervisión de las actividades ejecutadas en el Convenio interadministrativo 5400000003 Suscrito con UNE – TELCO	2023	05/07/2023	31/12/2023	Otras modalidades	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.25842416&isFromPublicArea=True&isModal=False	Ramírez Duque Rosa Delia



Medellín futuro 2020-2023

CONTRATOS EN SUPERVISIÓN DE 2006 AL 2023							
Contrato	Objeto	Año	Fecha de inicio del contrato	Fecha de terminación del contrato	Modalidad	Link SECOP	Supervisor
4600098638	Contrato interadministrativo para apoyo técnico profesional y de gestión en proyectos de señalización en corredores del TPM y la malla vial del Distrito Especial De Ciencia, Tecnología E Innovación.	2023	04/07/2023	29/12/2023	Otras modalidades	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.25851771&isFromPublicArea=True&isModal=False	Luis Carlos Zapata Loaiza
4600097960	Contrato Interadministrativo para el apoyo a los componentes: Urbano, movilidad, social, comunicacional, jurídico y administrativo de la Gerencia de Movilidad Humana.	2023	26/05/2023	25/11/2023	Otras modalidades	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.24655477&isFromPublicArea=True&isModal=False	Flórez Ortiz Katherine
4600097898	Contrato Interadministrativo para el desarrollo de actividades legales, financieras, presupuestales, técnicas, administrativas, operativas y de atención, para el mejoramiento de procesos internos y de atención de usuarios de la Secretaría de Movilidad.,,	2023	27/04/2023	31/12/2023	Otras modalidades	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.24403397&isFromPublicArea=True&isModal=False	Castro Ramos Jenny Marley



Medellín futuro 2020-2023

CONTRATOS EN SUPERVISIÓN DE 2006 AL 2023							
Contrato	Objeto	Año	Fecha de inicio del contrato	Fecha de terminación del contrato	Modalidad	Link SECOP	Supervisor
4600097688	Prestar servicio de envío de muestras para control interlaboratorio proceso de control de concentración de etanol en sangre	2023	18/04/2023	31/12/2023	Otras modalidades	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.23624329&isFromPublicArea=True&isModal=False	Mulford Peña Mónica María
4600097562	Contrato Interadministrativo para el apoyo a la gestión social y educativa de Transformación Cultural en la movilidad.	2023	14/04/2023	26/12/2023	Otras modalidades	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/Index?noticeUID=CO1.NTC.4169591&isFromPublicArea=True&isModal=False	Álvarez Gómez Paula Andrea
4600097527	Prestar servicio de mantenimiento preventivo, correctivo y calibración de una cava y dos refrigeradores del Laboratorio de Toxicología	2023	28/03/2023	31/12/2023	Otras modalidades	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.23070273&isFromPublicArea=True&isModal=False	Márquez Velandia Piedad Liliana
4600097445	Prestar servicio de recolección, transporte e incineración de residuos biológicos y especiales (reactivos) del Laboratorio de Toxicología	2023	13/03/2023	31/12/2023	Otras modalidades	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.22979170&isFromPublicArea=True&isModal=False	Mulford Peña Mónica María



Medellín futuro 2020-2023

CONTRATOS EN SUPERVISIÓN DE 2006 AL 2023							
Contrato	Objeto	Año	Fecha de inicio del contrato	Fecha de terminación del contrato	Modalidad	Link SECOP	Supervisor
4600097370	Contrato interadministrativo para la gestión integral del debido cobrar de la Secretaría de Movilidad.	2023	07/03/2023	31/12/2023	Otras modalidades	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.23323871&isFromPublicArea=True&isModal=False	Pulido Falcon Camilo Andrés
4600097319	Contrato Interadministrativo para la ejecución de proyectos de la Subsecretaría Técnica y Unidad Proyectos de Innovación en Movilidad.	2023	03/03/2023	31/12/2023	Otras modalidades	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.23283770&isFromPublicArea=True&isModal=False	Bedoya Tejada Vladimir Alejandro
4600097027	Prestar servicio de mantenimiento, sostenimiento y adecuación de repetidoras de la Secretaría de Movilidad	2023	06/02/2023	31/12/2023	Otras modalidades	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.22362183&isFromPublicArea=True&isModal=False	Trespalacios Ramírez José Diego
4600096849	Contrato Interadministrativo de mandato sin representación, para administrar y operar el sistema de transporte de escaleras eléctricas tipo intemperie.	2023	01/02/2023	31/10/2023	Otras modalidades	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.22778497&isFromPublicArea=True&isModal=False	Gómez Hernández Zaida Rocío



Medellín futuro 2020-2023

CONTRATOS EN SUPERVISIÓN DE 2006 AL 2023							
Contrato	Objeto	Año	Fecha de inicio del contrato	Fecha de terminación del contrato	Modalidad	Link SECOP	Supervisor
4600096322	Modificación N°5, Ampliación N°5 y Adición N° 4 al contrato N° 4600096322, el cual tiene por objeto: "Contrato Interadministrativo de mandato sin representación para la operación de ZER, Arrastre y Custodia de Vehículos inmovilizados y el Bloqueo de vehículos mal estacionados"	2023	11/01/2023	9/11/2023	Otras modalidades	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.22400157&isFromPublicArea=True&isModal=False	Arias Jiménez Arles Giovanni
4600095495	Servicio de mensajería para surtir efectos de notificaciones de cobro coactivo y demás dependencias de la secretaria de movilidad de Medellín	2022	03/10/2022	31/12/2023	Otras modalidades	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.19342307&isFromPublicArea=True&isModal=False	Pérez Londoño David
4600096198	Trámite de vigencia futura Obra de Señalización, aprobado según acuerdo 061 de 2022, para la suscripción del contrato cuyo objeto es: Interventoría técnica, socio-ambiental, administrativa, financiera, contable y jurídica al contrato de señalización vial	2022	14/12/2022	31/12/2023	Otras modalidades	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.20606475&isFromPublicArea=True&isModal=False	Úsuga Montoya Juan Carlos



Medellín futuro 2020-2023

CONTRATOS EN SUPERVISIÓN DE 2006 AL 2023							
Contrato	Objeto	Año	Fecha de inicio del contrato	Fecha de terminación del contrato	Modalidad	Link SECOP	Supervisor
4600096067	Trámite de vigencia futura autorizada por acuerdo municipal No. 061 de 2022, para la suscripción del contrato cuyo objeto es: Mantenimiento y obras de ampliación y reposición de la red de semáforos en el Distrito de Medellín; Certificado de viabilidad p	2022	16/12/2022	31/10/2023	Otras modalidades	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.20652457&isFromPublicArea=True&isModal=False	Gutiérrez Parra Guillermo
4600095759	Señalización vial, horizontal y vertical de diferentes vías de la ciudad y sus corregimientos	2022	14.12.2022	31/01/2024	Otras modalidades	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.19635031&isFromPublicArea=True&isModal=False	Consortio Interdesarrollo J A
4600096192	Trámite de vigencia futura Obra de Semaforización, aprobado según acuerdo 061 de 2022, Certificado de viabilidad presupuestal N° 016 de 2022, cuyo objeto es: Interventoría al contrato de obra pública para el mantenimiento y obras de ampliación y reposición	2022	16/12/2022	16/02/2024	Otras modalidades	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=C01.PPI.21092356&isFromPublicArea=True&isModal=False	Pérez Linares Mario Alfonso



Medellín futuro 2020-2023

CONTRATOS EN SUPERVISIÓN DE 2006 AL 2023							
Contrato	Objeto	Año	Fecha de inicio del contrato	Fecha de terminación del contrato	Modalidad	Link SECOP	Supervisor
4600088489	Contrato Interadministrativo derivado N° 1 para la elaboración de los estudios y diseños definitivos Fase III del CLT en el marco del convenio N° 4600088084 de 2020 estudios y diseños definitivos Fase III del CLT en el marco	2020	23/12/2020	17/12/2023	Otras modalidades	https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=20-22-22145	López Velásquez José Luis
4600087234	Estructurar e implementar la Unidad Interinstitucional de Gestión integral para la Movilidad Sostenible, con el fin de promover el mejoramiento integral de los esquemas de movilidad de la región metropolitana, contribuir a la reducción d	2020	10/09/2020	12/01/2024	Otras modalidades	https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=20-22-18795	María Nieves Palacio Rentería
4600082072 /Convenio 028/2019	Aunar esfuerzos entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Distrito de Medellín para desarrollar actividades de apoyo, asistencia técnica y ejecución de intervenciones en materia de seguridad vial	2019	20/06/2019	28/04/2025	Otras modalidades	No tiene LINK	Sebastián Gómez Ortiz



Medellín futuro 2020-2023

CONTRATOS EN SUPERVISIÓN DE 2006 AL 2023							
Contrato	Objeto	Año	Fecha de inicio del contrato	Fecha de terminación del contrato	Modalidad	Link SECOP	Supervisor
413 de 2012	Aunar esfuerzos en las actividades inherentes al ejercicio de la autoridad de transporte público metropolitano.", suscrito entre el Distrito de Medellín – Secretaría de Movilidad y ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRA	2012	08/09/2012	31/12/2023	Otras modalidades	No tiene LINK	José Luis López Velásquez
4600031108	Convenio interadministrativo entre Distrito de Medellín y la empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá limitada, para la adquisición de buses, administración y operación del sistema Metroplús en el Distrito de Medellín.	2011	01/02/2011	1/02/2026	Otras modalidades	No tiene LINK	Hernán Stives Builes Tobón



Medellín futuro 2020-2023

CONTRATOS EN SUPERVISIÓN DE 2006 AL 2023							
Contrato	Objeto	Año	Fecha de inicio del contrato	Fecha de terminación del contrato	Modalidad	Link SECOP	Supervisor
5400000004	EMTELCO se obliga a favor del Distrito a prestar mediante la modalidad de concesión y, por lo tanto, bajo su cuenta y riesgo, aportando la infraestructura tecnológica necesaria, el servicio para su modernización y optimización de la gestión de los servicios administrativos de la Secretaría de Transportes y Tránsito de Medellín a través de una solución integral de tecnología. Información, comunicaciones y operación de TIC's"	2006	07/02/2006	31/12/2025	Otras modalidades	No tiene LINK	Rosa Delia Ramírez Duque Líder Rosa Elena Buitrago Bohórquez Financiero y Administrativo Marta Lucía Suárez Gómez Técnico Arles Giovanni Arias Jiménez Operativo

Fuente: SAP/SECOP/NAS

3.8 PROCESOS EN EJECUCIÓN QUE PASAN VIGENCIA:

Los contratos que se muestran en el siguiente listado corresponden a los contratos que se encuentran en ejecución y que según las fechas de finalización terminan posterior a la vigencia 2023.



Medellín futuro 2020-2023

Tabla 1. Procesos en ejecución que pasan vigencia.

Contrato	Objeto	Año	Fecha de inicio del Contrato	Fecha de terminación del contrato	Link de SECOP	Supervisor
4600095759	Señalización vial, horizontal y vertical de diferentes vías de la ciudad y sus corregimientos	2022	14.12.2022	31/01/2024	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=CO1.PPI.19635031&isFromPublicArea=True&isModal=False	Consortio Interdesarrollo JA
4600087234	Estructurar e implementar la Unidad Interinstitucional de Gestión integral para la Movilidad Sostenible, con el fin de promover el mejoramiento integral de los esquemas de movilidad de la región metropolitana, contribuir a la reducción d	2020	10/09/2020	12/01/2024	https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numeroConstancia=20-22-18795	María Nieves Palacio Rentería
4600082072 / Convenio 028/2019 ANSV	Aunar esfuerzos entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Distrito de Medellín para desarrollar actividades de apoyo, asistencia técnica y ejecución de intervenciones en materia de seguridad vial	2019	20/06/2019	28/04/2025	No tiene LINK	Sebastián Gómez Ortiz
4600031108	Convenio interadministrativo entre el Distrito de Medellín y la empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá limitada, para la adquisición de buses, administración y operación del sistema Metroplús en el Distrito de Medellín.	2011	01/02/2011	1/02/2026	No tiene LINK	Hernán Stives Builes Tobón



Medellín futuro 2020-2023

Contrato	Objeto	Año	Fecha de inicio del Contrato	Fecha de terminación del contrato	Link de SECOP	Supervisor
5400000004	EMTELCO se obliga a favor del Distrito a prestar mediante la modalidad de concesión y, por lo tanto, bajo su cuenta y riesgo, aportando la infraestructura tecnológica necesaria, el servicio para su modernización y optimización de la gestión de los servicios administrativos de la Secretaría de Transportes y Tránsito de Medellín a través de una solución integral de tecnología. Información, comunicaciones y operación de TIC's"	2006	07/02/2006	31/12/2025	No tiene LINK	Rosa Delia Ramírez Duque Líder Rosa Elena Buitrago Bohórquez Financiero y Administrativo Marta Lucía Suárez Gómez Técnico Arles Giovanny Arias Jiménez Operativo

Fuente: NAS/SAP/SECOP

3.9 PROCESOS EN ETAPA PRECONTRACTUAL:

Los siguientes procesos pertenecen al Plan Anual de Adquisiciones vigencia 2023.

Tabla 1. Procesos en etapa precontractual.

NECESIDADES DEL PAA 2023 EN ETAPA PRECONTRACTUAL						
Necesidad	Objeto	Estudio Previo	Valor	Modalidad/Causal	Competencia	Estado
48054	Adquirir de elementos de seguridad personal, insumos para toma, análisis y preservación de muestras para las pruebas de embriaguez	35823	57.000.000	Mínima Cuantía	Secretaría de Suministros	Proceso publicado en plataforma SECOP desde el 13 de octubre con el número 9015051, según cronograma el día 24 de octubre es la fecha de aceptación de la oferta y el día 25 de octubre para la aprobación de las garantías o pólizas.



Medellín futuro 2020-2023

NECESIDADES DEL PAA 2023 EN ETAPA PRECONTRACTUAL						
Necesidad	Objeto	Estudio Previo	Valor	Modalidad/ Causal	Competencia	Estado
48057	Prestar servicio de mantenimiento y actualización del software Sistelab para el manejo de la información misional del Laboratorio de Toxicología	36302	35.000.000	Mínima Cuantía	Secretaría de Suministros	enviado a la SSS, actualmente está en ajustes finales y a espera que se emita aval de Tecnología de Información por parte del CEEC designado para su publicación
48120	Adquirir elementos y equipos para los agentes de tránsito con funciones de policía judicial	36611	89.200.000	Mínima Cuantía	Secretaría de Suministros	enviado a la SSS, actualmente está en ajustes finales por parte del CEEC designado para su publicación
49562	Suministrar gases especiales para cromatografía		3.000.000	Mínima Cuantía	Secretaría de Suministros	Se va a eliminar en acta CIP 35
49717	Soporte, Actualización y Mantenimiento de las plataformas ITS de la Secretaría de Movilidad.		340.000.000	Menor Cuantía	Secretaría de Suministros	Se va a eliminar en acta CIP 35
50355	Adquisición de servicios de migración y soporte del motor de Base de Datos EDB Postgres Advanced Server EPAS a PostgreSQL comunitario	36603	89.915.849	Mínima Cuantía	Secretaría de Suministros	Proceso publicado en plataforma SECOP desde el 10 de octubre con el número 9015087, según cronograma el día 1 de noviembre es la fecha de aceptación de la oferta y el día 2 de noviembre para la aprobación de las garantías o pólizas.
50468	Prestación de servicios profesionales especializados para la construcción de modelos de analítica de datos en el Centro Integrado de tráfico y transporte	36699	37.928.725	Prestación de servicios profesionales y apoyo a la gestión	Secretaría de Movilidad	proceso con documentos en versión final, así mismo ya cuenta con aval planta de empleo, sin embargo, sigue a espera que se emita CDP para dar continuidad con tramite contractual
50513	Mantenimiento y calibración de equipo purificador de agua tipo cascada HPLC.	36703	14.189.078	Mínima Cuantía	Secretaría de Suministros	enviado a la SSS, actualmente está en ajustes finales por parte del CEEC designado para su publicación



Medellín futuro 2020-2023

NECESIDADES DEL PAA 2023 EN ETAPA PRECONTRACTUAL						
Necesidad	Objeto	Estudio Previo	Valor	Modalidad/Causal	Competencia	Estado
50524	Realizar la certificación de la competencia para operar alcoholosensores	36707	45.411.260	Mínima Cuantía	Secretaría de Suministros	enviado a la SSS desde 9 de octubre, actualmente está en ajustes finales por parte del CEEC designado para su publicación

Fuente: NAS/SECOP

3.10 VIGENCIAS FUTURAS:

Mediante el siguiente cuadro se dan a conocer los procesos que actualmente se vienen ejecutando mediante la figura de Vigencias futuras.

Tabla 1. Procesos de vigencias futuras.

Contrato	Año	Objeto	Fecha finalización
4600095759	2022	Señalización vial, horizontal y vertical de diferentes vías de la ciudad y sus corregimientos	31/01/2024
4600096198	2022	Interventoría técnica, socio-ambiental, administrativa, financiera, contable y jurídica al contrato de señalización vial, horizontal y vertical de diferentes vías de la ciudad y sus corregimientos.	31/12/2023
4600096192	2022	Interventoría al contrato de obra pública para el mantenimiento y obras de ampliación y reposición de la red de semáforos en el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín	16/02/2024
4600096067	2022	Mantenimiento y obras de ampliación y reposición de la red de semáforos en el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín	31/12/2023

Fuente: NAS/SAP

3.11 CONTRATOS QUE FINALIZAN EN EL 2023 Y AFECTAN EL SERVICIO (Y QUE TERMINAN EN NOVIEMBRE 2023 Y ES NECESARIO ADICIONAR):

Mediante el siguiente cuadro se evidencia los procesos que finalizan en el periodo descrito y afectan la necesidad del servicio.

Tabla 1. Contratos que finalizan noviembre 2023



Necesidad	Objeto	Secretaría	Causal	Contratista	Contrato Marco	Interventor o Supervisor	Fecha Inicio del Contrato	Fecha Terminación del Contrato	Ampliaciones	Valor inicial	Adiciones	% Adiciones	Otrosí	Link SECOP
44986	Interventoría al contrato de obra pública para el mantenimiento y obras de ampliación y reposición de la red de semáforos en el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín	Suministros	Concursos Abiertos	Consorcio Semáforos 2022	4600096192	Guillermo Gutiérrez	16/12/2022	16/02/2024	N/A	\$1012.270.194	Adición 01: \$109.893.525 Adición 02: \$22.803.753	13,11%	Otrosí No. 01: Ajuste de Precios según Cláusula 8 literal D del contrato. Adicionar un (1) auxiliar residente de interventoría.	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNotices/View?PPI=CO1.21092356&isFromPublicArea=True&isModal=False

Medellín futuro 2020-2023

Necesidad	Objeto	Secretaría Causal	Contratista	Contrato Marco	Interventor o Supervisor	Fecha Inicio del Contrato	Fecha Terminación del Contrato	Ampliacione s	Valor inicial	Adiciones	% Adiciones	Otrosí	Link SECOP
44987	Mantenimiento y obras de ampliación y reposición de la red de semáforos en el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín	L i c i t a c i o n P ú b l i c a	Civilec S.A.S	4600096067	Interventoría Contratada	16/12/2022	31/12/2023	N/A	7.797.862.944 \$	Adición 01: \$ 506.113.617 Adición 02: \$782.141.081 Adición 03: \$509.453.939	23,05%	Otrosí No. 01: Aprobación de ítems no previstos de obra (Obras extras) Otrosí No. 02: Aprobación de ítems no previstos de obra (obras extras) por valor de \$ 37.666.214 e ítems extra de la guía socioambiental por valor de \$22.419.761	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/Contract/NoticePhases/View?PPI=CO1.PPI.20652457&isFromPublicArea=True&isModal=False



Medellín futuro 2020-2023

Necesidad	Objeto	Secretaría	Causal	Contratista	Contrato Marco	Interventor o Supervisor	Fecha Inicio del Contrato	Fecha Terminación del Contrato	Ampliaciones	Valor inicial	Adiciones	% Adiciones	Otrosí	Link SECOP
48050	Contrato Interadministrativo de mandato sin representación, para administrar y operar el sistema de transporte de escaleras eléctricas tipo intemperie	Movilidad	Contratación	Terminales de Transporte de Medellín	4600096849	Gómez Hernández Zaida Rocío	01/02/2023	31/10/2023	N/A	1.365.520.000 \$	N/A	N/A	N/A	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=CO1.PPI.22778497&isFromPublicArea=True&isModal=False
48052	Contrato Interadministrativo de mandato sin representación para la operación de ZER, Arrastre y Custodia de	Movilidad	Contratación	Terminales de Transporte de Medellín	4600096322	Arles Giovanni Arias Jimenez	11/01/2023	09/11/2023	Ampliación 01: once (11) de junio al diez (10) de julio de	##### #	Adición 01: \$ 1.200.000.000 Adición 02: \$ 1.079.705.606 Adición 03: \$ 1.200.000.000 Adición 04: \$ 1.334.000.000	50,00%	N/A	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=CO1.PPI.2240157&isFromPublic



Medellín futuro 2020-2023

Necesidad	Objeto	Secretaría	Causal	Contratista	Contrato Marco	Interventor o Supervisor	Fecha Inicio del Contrato	Fecha Terminación del Contrato	Ampliaciones	Valor inicial	Adiciones	% Adiciones	Otrosí	Link SECOP
	Vehículos inmovilizados y el Bloqueo de vehículos mal estacionados.		Administración						2023 Ampliación 02: once (11) de julio al diez (10) de agosto de 2023 Ampliación 03: once (11) al veinte (20) de agosto de 2023 Ampliación 04: veintinueve		Adición 05: \$ 786.294.394			Area=True&isModal=False



Medellín futuro 2020-2023

Necesidad	Objeto	Secretaría Causal	Contratista	Contrato Marco	Interventor o Supervisor	Fecha Inicio del Contrato	Fecha Terminación del Contrato	Amplia ciones	Valor inicial	Adiciones	% Adiciones	Otrosí	Link SECOP
								(21) de agosto al veinte (20) de septiembre de 2023 Ampliación 05: veintinueve (21) de septiembre al veinte (20) de octubre de 2023 Ampliación 06:					



Medellín futuro 2020-2023

Necesidad	Objeto	Secretaría	Causal	Contratista	Contrato Marco	Interventor o Supervisor	Fecha Inicio del Contrato	Fecha Terminación del Contrato	Ampliaciones	Valor inicial	Adiciones	% Adiciones	Otrosí	Link SECOP
									veintiuno (21) de octubre al nueve (9) de noviembre de 2023					
49571	Contrato Interadministrativo para la ejecución de proyectos de la Subsecretaría Técnica y Unidad Proyectos de Innovación en Movilidad	Movilidad	Contrato	I. U. PASCUAL BRAVO	4600097319	Luis Carlos Zapata Vladimir Bedoya	03/03/2023	31/12/2023	N/A	3.735.321.914 \$	Adición 01: \$ 298.807.240	8,00%	N/A	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=CO1.PPI.23283770&isFromPublicArea=True&isModal=False



Medellín futuro 2020-2023

Necesidad	Objeto	Secretaría	Causal	Contratista	Contrato Marco	Interventor o Supervisor	Fecha Inicio del Contrato	Fecha Terminación del Contrato	Ampliaciones	Valor inicial	Adiciones	% Adiciones	Otrosí	Link SECOP
48079	Contrato Interadministrativo para el desarrollo de actividades legales, financieras, presupuestales, técnicas, administrativas, operativas y de atención, para el mejoramiento de procesos internos y de atención de usuarios de la Secretaría de Movilidad.	Movilidad	Contrato	ITM	4600097898	Jenny Marley Castro Ramos	27/04/2023	31/12/2023	N/A	2.403.228.228 \$	N/A	N/A	N/A	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=CO1.PPI.24403397&isFromPublicArea=True&isModal=False



Medellín futuro 2020-2023

Necesidad	Objeto	Secretaría	Causal	Contratista	Contrato Marco	Interventor o Supervisor	Fecha Inicio del Contrato	Fecha Terminación del Contrato	Ampliaciones	Valor inicial	Adiciones	% Adiciones	Otrosí	Link SECOP
48063	Contrato interadministrativo para la gestión integral del debido cobro de la Secretaría de Movilidad	Movilidad	Contrato	ITM	4600097370	Camilo Andrés Pulido Falcon	07/03/2023	31/12/2023	N/A	5.675.912.536 \$	N/A	N/A	N/A	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/OpportunityDetail/index?noticeUID=CO1.NTC.4082887&isFromPublicArea=True&isModal=False
48064	Contrato Interadministrativo para el apoyo a los componentes: Urbano, movilidad, social, comunicacional, jurídico y	Movilidad	Contrato	IE Pascual Bravo	4600097960	Katherine Florez Ortiz	26/05/2023	25/11/2023	Ampliación 01: 26 de septiembre hasta el 25 de noviembre	1.100.000.000 \$	Adición 01: \$ 550.000.000	50,00%	Otrosí N°1: Redistribución de recursos por valor de Treinta Y Nueve Millones Ciento Quince Mil Veinti Nueve Pesos M/L (\$	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/view?PPI=CO1.PPI.24655477&isFromPublic



Medellín futuro 2020-2023

Necesidad	Objeto	Secretaría	Causal	Contratista	Contrato Marco	Interventor o Supervisor	Fecha Inicio del Contrato	Fecha Terminación del Contrato	Ampliaciones	Valor inicial	Adiciones	% Adiciones	Otrosí	Link SECOP
	administrativo de la Gerencia de Movilidad Humana		Administración						de 2023				39.115.029) entre los diferentes componentes y modificar las especificaciones técnicas y esenciales, incrementando los Productos y metas	Area=True&isModal=False
44983	Servicio de mensajería para surtir efectos de notificaciones de cobro coactivo y demás dependencias de la secretaria de movilidad de Medellín.	Subsecretaría	Suministros	Certipostal S.A.S.	4600095495	David Pérez Londoño	03/10/2022	31/12/2023	Ampliación 01: primero (01) de enero del año 2023 hasta el treinta (30) de junio del año 2023 Ampliación 02: primero (1) de julio del año	1.880.732.979 \$	Adición 01: \$ 582.481.630	31,00%	N/A	https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticePhases/View?PPI=CO1.PPI.1934.2307&isFromPublicArea=True&isModal=False



Medellín futuro 2020-2023

Necesidad	Objeto	Secretaría	Causal	Contratista	Contrato Marco	Interventor o Supervisor	Fecha Inicio del Contrato	Fecha Terminación del Contrato	Ampliaciones	Valor inicial	Adiciones	% Adiciones	Otrosí	Link SECOP
									2023 hasta el treinta y uno (31) de diciembre del año 2023					

Fuente: NAS/SAP/SECOP

3.12 CONTRATOS INTERADMINISTRATIVOS.

Contrato	Año	Objeto Contrato	Valor Fin Contrato	30.Fecha Inicial	Fecha Fin	Valor Fin Contrat	Contratista	Estado actual
4600085125	2020	Contrato interadministrativo para el arrendamiento de ductos subterráneos para albergar el cableado que permite la conexión intersecciones semaforizadas subterráneos para albergar el cableado que permite la conexión	104.570.435,00	14/03/2020	28/02/2021	104570435	UNE EPM Telecomunicaciones S.A.	Terminado
4600085343	2020	Contrato Interadministrativo de prestación de servicios para el apoyo a la gestión y ejecución de los programas y proyectos de las unidades adscritas a la Subsecretaría Técnica a la gestión y ejecución de los programas y proyectos de las	4.065.341.403,00	13/04/2020	31/12/2020	4065341403	Institucion Universitaria Pascual B	Terminado
4600085403	2020	Contrato Interadministrativo para la limpieza de señalización vial en la ciudad de Medellín y sus corregimientos	600.000.000,00	16/09/2020	31/12/2020	600000000	Empresas Varias de Medellín S A E S	Terminado
4600085491	2020	Contrato Interadministrativo de mandato sin representación, para administrar y operar el sistema de transporte de escaleras eléctricas tipo intemperie	1.046.320.966,00	31/03/2020	31/12/2020	1046320966	Terminales de Transporte de Medellin	Terminado



Medellín futuro 2020-2023

Contrato	Año	Objeto Contrato	Valor Fin Contrato	30.Fecha Inicio	Fecha Fin	Valor Fin Contrato	Contratista	Estado actual
4600085772	2020	Contrato Interadministrativo de mandato sin representación para la Operación de ZER, Arrastre y Custodia de Vehículos inmoviliza y el Bloqueo de vehículos mal estacionados. Operación de ZER, Arrastre y Custodia de Vehículos inmoviliza	12.350.800.434,00	19/05/2020	31/12/2020	12350800434	Terminales de Transporte de Medellin	Terminado
4600085940	2020	Contrato Interadministrativo para el apoyo a los componentes: Urbano, movilidad, social, comunicacional, jurídico y administrativo de la Gerencia de Movilidad Humana movilidad, social, comunicacional, jurídico y administrativo	947.374.764,00	9/06/2020	31/12/2020	947374764	Institucion Universitaria Pascual B	Terminado
4600086357	2020	Contrato interadministrativo para la gestión integral del debido cobrar de la Secretaría de Movilidad	2.400.343.738,00	23/07/2020	9/12/2020	2400343738	Instituto Tecnologico Metropolitano	Terminado
4600086498	2020	Contrato Interadministrativo para el desarrollo de actividades legales y operativas, para el mejoramiento de procesos internos y de atención de usuarios de la Secretaría de Movilidad y operativas, para el mejoramiento de procesos internos y de	1.079.568.000,00	27/07/2020	30/03/2021	1079568000	Instituto Tecnologico Metropolitano	Terminado
4600086748	2020	Contrato Interadministrativo para el apoyo pedagógico, capacitación y sensibilización en educación vial	667.163.707,00	13/08/2020	31/12/2020	667163707	Universidad de Antioquia	Terminado
4600087357	2020	Contrato interadministrativo de mandato sin representación, para la operación logística, formulación de estrategias de gestión social y cultural y actividades de los diferentes programas de la Secretaría de Movilidad	592.996.057,00	7/10/2020	31/12/2020	592996057	Metroparques	Terminado
4600087729	2020	Contrato Interadministrativo para el estudio y análisis de movilidad con el fin de incluir infraestructura ciclista y peatonal que garanticen el cruce seguro, directo, cómodo, coherente y atractivo para estos actores viales.	375.486.650,00	20/11/2020	31/12/2020	375486650	Sistemas Inteligentes en Red S.A.S	Terminado
4600088489	2020	Contrato Interadministrativo derivado N° 1 para la elaboración de los estudios y diseños definitivos Fase III del CLT en el marco del convenio N° 4600088084 de 2020 estudios y diseños definitivos Fase III del CLT en el marco	1.807.666.981,00	23/12/2020	17/12/2023	1807666981	Metroplus S A	Terminado



Medellín futuro 2020-2023

Contrato	Año	Objeto Contrato	Valor Fin Contrato	30.Fecha Inicio	Fecha Fin	Valor Fin Contrato	Contratista	Estado actual
4600089097	2021	Contrato interadministrativo para la gestión integral del debido cobrar de la Secretaría de Movilidad	8.267.205.642,00	8/02/2021	13/08/2022	8267205642	Instituto Tecnológico Metropolitano	Terminado
4600089098	2021	Contrato Interadministrativo de mandato sin representación para la Operación de ZER, Arrastre y Custodia de Vehículos inmoviliza y el Bloqueo de vehículos mal estacionados. Operación de ZER, Arrastre y Custodia de Vehículos inmoviliza	15.575.806.640,00	1/02/2021	30/11/2021	15575806640	Terminales de Transporte de Medellin	Terminado
4600089456	2021	Contrato Interadministrativo para la ejecución de proyectos de la Subsecretaría Técnica y Unidad Proyectos de Innovación en Movilidad. Subsecretaría Técnica y Unidad Proyectos de Innovación en	7.004.632.312,00	19/02/2021	30/06/2022	7004632312	Institucion Universitaria Pascual B	Terminado
4600089462	2021	Contrato Interadministrativo para el apoyo a los componentes: Urbano, movilidad, social, comunicacional, jurídico y administrativo de la Gerencia de Movilidad Humana movilidad, social, comunicacional, jurídico y administrativo	4.869.430.020,00	23/02/2021	22/08/2022	4869430020	Institucion Universitaria Pascual B	Terminado
4600089731	2021	Contrato Interadministrativo de mandato sin representación, para administrar y operar el sistema de transporte de escaleras eléctricas tipo intemperie	1.878.294.127,00	1/03/2021	30/06/2022	1878294127	Terminales de Transporte de Medellin	Terminado
4600089871	2021	Contrato Interadministrativo de mandato sin representación para la operación logística de eventos, disposición de espacios y actividades de los diferentes programas de Movilidad	1.799.000.000,00	15/03/2021	30/06/2022	1799000000	Metroparques	Terminado
4600089926	2021	Contrato interadministrativo para el arrendamiento de ductos subterráneos para albergar el cableado que permite la conexión de las intersecciones semaforizadas	136.207.444,00	6/04/2021	20/06/2022	136207444	UNE EPM Telecomunicaciones S.A.	Terminado
4600090100	2021	Contrato Interadministrativo para el apoyo a la estructuración de la propuesta de idea básica y anteproyecto de la Ciclorruta Norte Sur del Municipio de Medellín	1.892.046.215,00	21/04/2021	4/07/2023	1892046215	Agencia Para La Gestion Del Paisaje	Terminado



Medellín futuro 2020-2023

Contrato	Año	Objeto Contrato	Valor Fin Contrato	30.Fecha Inicio	Fecha Fin	Valor Fin Contrato	Contratista	Estado actual
4600090120	2021	Contrato Interadministrativo de concesión para la explotación de la Línea O de buses del SITVA y la operación de los buses eléctricos propiedad del Municipio. ----- --- Creación de CDP para la sustitución de fuente (fondo) de CDP 4000104961, cuyo objeto es: Contrato Interadministrativo de concesión para la explotación de la Línea O de buses del SITVA y la operación de los buses eléctricos propiedad del Municipio. Con motivo de la aplicación del decreto 592 de julio de 2021.	5.070.884.633,00	13/04/2021	31/12/2021	5070884633	Empresa de Transporte Masivo del Va	Terminado
4600090152	2021	Contrato Interadministrativo para el apoyo a la gestión social y educativa de Transformación Cultural de la Secretaría de Movilidad	2.652.760.583,00	6/05/2021	21/05/2022	2652760583	Universidad de Antioquia	Terminado
4600090182	2021	Contrato Interadministrativo para el desarrollo de actividades legales, técnicas y operativas, para el mejoramiento de procesos internos y de atención de usuarios de la Secretaría de Movilidad.	2.512.011.751,00	12/05/2021	30/06/2022	2512011751	Instituto Tecnológico Metropolitano	Terminado
4600090367	2021	Contrato interadministrativo de mandato sin representación para la Operación Logística e implementación de estrategias de las Zonas urbanas de aire protegido (ZUAP).	509.996.592,00	21/06/2021	2/09/2022	509996592	Metroparques	Terminado
4600090402	2021	Contrato Interadministrativo para la limpieza de señalización vial en la ciudad de Medellín y sus corregimientos	416.400.000,00	1/07/2021	31/12/2021	416400000	Empresas Varias de Medellín S A E S	Terminado
4600090526	2021	Contrato interadministrativo para estructurar los parámetros de la reglamentación del ecosistema de recaudo electrónico interoperable en el transporte público.	450.865.923,00	12/07/2021	31/12/2021	450865923	Universidad Nacional de Colombia	Terminado
4600090813	2021	Contrato Interadministrativo para realizar estudios y análisis de Movilidad, para los modos no motorizados.	792.665.367,00	26/08/2021	31/03/2022	792665367	Sistemas Inteligentes en Red S.A.S	Terminado
4600091462	2021	Contrato interadministrativo para implementar una solución solar con un sistema de paneles solares para las escaleras eléctricas de la comuna 13	112.042.231,00	23/09/2021	10/02/2022	112042231	Empresas Públicas de Medellín E S P	Terminado
4600092117	2021	Convenio Interadministrativo para la constitución de un fondo especial para la administración de recursos, destinados al control y uso adecuado de la vía pública en el Municipio de Medellín.	11.285.649.835,00	5/11/2021	5/03/2022	11285649835	Instituto para el Desarrollo de Ant	Terminado



Medellín futuro 2020-2023

Contrato	Año	Objeto Contrato	Valor Fin Contrato	30.Fecha Inicio	Fecha Fin	Valor Fin Contrato	Contratista	Estado actual
4600092220	2021	Contrato Interadministrativo de concesión para la explotación de la Línea O de buses del SITVA y la operación de los buses eléctricos propiedad del Municipio. Vigencia Año 2022 por valor de \$ 10.045.651.797 - Acuerdo Número 041 de 2021 - Resolución N° 202150175048 -Viabilidad Presupuestal con radicado 202120103759 del 8 de noviembre de 2021.	6.317.125.024,00	11/11/2021	31/12/2022	6317125024	Empresa de Transporte Masivo del Va	Terminado
4600094419	2022	Contrato interadministrativo para arrendamiento de ductos subterráneos para albergar el cableado que permite la conexión de las intersecciones semaforizadas	63.043.757,00	29/06/2022	7/01/2023	63043757	UNE EPM Telecomunicaciones S.A.	Terminado
4600094431	2022	Contrato Interadministrativo de mandato sin representación, para administrar y operar el sistema de transporte de escaleras eléctricas tipo intemperie.	901.710.567,00	1/07/2022	31/01/2023	901710567	Terminales de Transporte de Medellin	Terminado
4600094440	2022	Contrato Interadministrativo para el desarrollo de actividades legales, financieras, presupuestales, técnicas, administrativas, operativas y de atención, para el mejoramiento de procesos internos y de atención de usuarios de la Secretaría de Movilidad.	2.248.175.256,00	8/07/2022	31/03/2023	2248175256	Instituto Tecnológico Metropolitano	Terminado
4600094479	2022	Contrato Interadministrativo para la ejecución de proyectos de la Subsecretaría Técnica y Unidad Proyectos de Innovación en Movilidad	2.854.086.596,00	13/07/2022	31/12/2022	2854086596	Institucion Universitaria Pascual B	Terminado
4600094963	2022	Contrato interadministrativo para la gestión integral del debido cobrar de la Secretaría de Movilidad	2.861.725.126,00	19/08/2022	15/02/2023	2861725126	Instituto Tecnológico Metropolitano	Terminado
4600095128	2022	Contrato Interadministrativo para el apoyo a la gestión social y educativa de Transformación Cultural en la movilidad.	1.004.453.978,00	31/08/2022	22/02/2023	1004453978	Institucion Universitaria Pascual B	Terminado



Medellín futuro 2020-2023

Contrato	Año	Objeto Contrato	Valor Fin Contrato	30.Fecha Inicio	Fecha Fin	Valor Fin Contrato	Contratista	Estado actual
4600095258	2022	Contrato Interadministrativo para el apoyo a los componentes: Urbano, movilidad, social, comunicacional, jurídico y administrativo de la Gerencia de Movilidad Humana.	424.017.045,00	8/09/2022	30/09/2022	424017045	Institucion Universitaria Pascual B	Terminado
4600095695	2022	Contrato Interadministrativo para el apoyo a los componentes de la Gerencia de Movilidad Humana.	1.287.488.294,00	26/10/2022	3/03/2023	1287488294	Institucion Universitaria Pascual B	Terminado
4600095698	2022	Contrato Interadministrativo de mandato sin representación para la operación logística de eventos, disposición de espacios y actividades de los diferentes programas de Movilidad	1.058.000.000,00	27/10/2022	31/03/2023	1058000000	Metroparques	Terminado
4600095699	2022	Contrato interadministrativo de mandato sin representación para la Operación Logística e implementación de estrategias de las Zonas urbanas de aire protegido (ZUAP) y del Programa Medellín Caminable y Pedaleable	375.386.229,00	18/11/2022	31/05/2023	375386229	Metroparques	Terminado
4600095749	2022	Contrato Interadministrativo de mandató sin representación para realizar actividades de apoyo y fortalecimiento tecnológico en los procesos de los sistemas inteligentes de transporte y de ciudades inteligentes de la Secretaria de Movilidad.	2.297.856.490,00	9/11/2022	31/03/2023	2297856490	Empresa Para la Seguridad Y Solucio	Terminado
4600095781	2022	PP- Contrato interadministrativo para la Transformación Cultural y Educativa en la Movilidad de la Comuna 02 y 15 de la ciudad.	469.100.000,00	8/11/2022	22/03/2023	469100000	Metroparques	Terminado
4600096322	2023	Modificación N°5, Ampliación N°5 y Adición N° 4 al contrato N° 4600096322, el cual tiene por objeto: "Contrato Interadministrativo de mandato sin representación para la operación de ZER, Arrastre y Custodia de Vehículos inmovilizados y el Bloqueo de vehículos mal estacionados"	16.800.000.000,00	11/01/2023	9/11/2023	16800000000	Terminales de Transporte de Medellli	En ejecución
4600096849	2023	Contrato Interadministrativo de mandato sin representación, para administrar y operar el sistema de transporte de escaleras eléctricas tipo intemperie.	1.356.859.159,00	1/02/2023	31/10/2023	1356859159	Terminales de Transporte de Medellli	En ejecución
4600097232	2023	Contrato interadministrativo para arrendamiento de ductos subterráneos para albergar el cableado que permite la conexión de las intersecciones semaforizadas.	33.797.607,00	28/02/2023	27/05/2023	33797607	UNE EPM Telecomunicaciones S.A.	En ejecución



Medellín futuro 2020-2023

Contrato	Año	Objeto Contrato	Valor Fin Contrato	30.Fecha Inicio	Fecha Fin	Valor Fin Contrato	Contratista	Estado actual
4600097319	2023	Contrato Interadministrativo para la ejecución de proyectos de la Subsecretaría Técnica y Unidad Proyectos de Innovación en Movilidad.	4.034.129.154,00	3/03/2023	31/12/2023	4034129154	Institucion Universitaria Pascual B	En ejecución
4600097370	2023	Contrato interadministrativo para la gestión integral del debido cobrar de la Secretaría de Movilidad.	5.675.912.536,00	7/03/2023	31/12/2023	5675912536	Instituto Tecnologico Metropolitano	En ejecución
4600097562	2023	Contrato Interadministrativo para el apoyo a la gestión social y educativa de Transformación Cultural en la movilidad.	1.621.808.381,00	14/04/2023	26/12/2023	1621808381	Institucion Universitaria Pascual B	En ejecución
4600097898	2023	Contrato Interadministrativo para el desarrollo de actividades legales, financieras, presupuestales, técnicas, administrativas, operativas y de atención, para el mejoramiento de procesos internos y de atención de usuarios de la Secretaría de Movilidad...	2.403.228.228,00	27/04/2023	31/12/2023	2403228228	Instituto Tecnologico Metropolitano	En ejecución
4600097960	2023	Contrato Interadministrativo para el apoyo a los componentes: Urbano, movilidad, social, comunicacional, jurídico y administrativo de la Gerencia de Movilidad Humana.	1.650.000.000,00	26/05/2023	25/11/2023	1650000000	Institucion Universitaria Pascual B	En ejecución
4600098680	2023	Contrato Interadministrativo para la gestión de actividades jurídicas, técnicas, administrativas, financieras, tecnológicas, y operativas para el apoyo a la supervisión de las actividades ejecutadas en el Convenio interadministrativo 5400000003 Suscrito con UNE – TELCO	2.412.888.504,00	5/07/2023	31/12/2023	2412888504	Institucion Universitaria Pascual B	En ejecución



Medellín futuro 2020-2023



Alcaldía de Medellín
Distrito de
Ciencia, Tecnología e Innovación

3.13 PLAN ANUAL DE ADQUISICIONES:

Las siguientes necesidades corresponden a lo considerado en el Plan Anual de Adquisiciones para la vigencia 2024 de acuerdo al Plan de Inversiones, aprobado mediante CIP N° 34 de la Secretaría de Movilidad; el cual se encuentra pendiente de aprobación por parte del Comité Estratégico de la Secretaría de Suministros y Servicios. (Ver detalle adjunto PAA 2024 xlsx).

Anexo 15: PAA 2024.

Tabla 1. Plan Anual de Adquisiciones Vigencia 2024.

Cuadro Resumen PAA 2024 por Modalidad y Monto		
Modalidad	Cantidad	Valor Tota \$
Concurso de Méritos	2	\$ 1.712.414.785
Contratación Directa	62	\$ 38.483.370.151
Convenio Interadministrativo	1	\$ 350.000.000
Licitación Pública	2	\$ 8.780.659.143
Menor cuantía	5	\$ 2.380.000.000
Mínima Cuantía	13	\$ 340.000.000
Régimen Especial	1	\$ 294.692.515
Selección Abreviada	5	\$ 40.545.784.936
Total general	91	\$ 52.341.136.594

Fuente: SAP/NAS

El valor del presupuesto asignado es tomado conforme a los techos presupuestales asignados para el POAI 2024; sin embargo, se aclara que en el cuadro anterior solo se muestran las necesidades que están directamente ligadas al PAA 2024 de la Secretaría de Movilidad y el resto del presupuesto de los proyectos; por lo que se son considerados para necesidades genéricas, con el fin de incorporar adiciones a necesidades de otras Secretarías; por lo que no aparecen reflejados en esta información.

3.14 RELACIÓN DE AUDITORÍAS:

En lo que respecta a las auditorías realizadas por los entes de control, se informa que, desde el equipo de Planeación y Prospectiva de la Subsecretaría Técnica, encargados del tema de Auditorías en General, están llevando a cabo la consolidación de esta información de todas las dependencias, donde está contenida las auditorías a procesos contractuales para las vigencias del 2020 al 2023.

CAPÍTULO 4: RECURSOS HUMANOS.

4.1 ORGANIGRAMA DE LA DEPENDENCIA CON BASE EN EL DECRETO VIGENTE (INCLUYENDO LAS FUNCIONES DE DEPENDENCIA).

4.1.1 DESGLOSE DEL ORGANIGRAMA.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD.

- Unidad Administrativa.
- Equipo Financiero y Presupuestal.



Medellín futuro 2020-2023

- Equipo Apoyo Administrativo.
- Equipo Sistemas de Información
- Unidad Proyectos de Innovación en Movilidad

GERENCIA DE MOVILIDAD HUMANA.

SUBSECRETARÍA DE SEGURIDAD VIAL Y CONTROL

- Unidad de Toxicología
- Equipo de Transformación Cultural
- Unidad de Gestión Estratégica Vial y Logística
- Equipo Cuerpo de Agentes de Tránsito

SUBSECRETARÍA LEGAL

- Unidad de Apoyo Legal y Contratación
- Unidad de Inspecciones
- Unidad de Cobro Coactivo

SUBSECRETARÍA TÉCNICA

- Unidad de Planeación y Prospectiva
- Equipo de Planeación
- Unidad de Circulación
- Unidad de Transporte

4.2 PLANTA DE CARGOS SECRETARIA DE MOVILIDAD: OCTUBRE 2023.



Medellín futuro 2020-2023

NATURALEZA	FECHAS	EMPLEOS EXISTENTES	EMPLEOS PROVISTOS	EMPLEOS VACANTES
Empleos de Carrera Administrativa	1 - AL INICIO DE LA GESTIÓN (01-01-2020)	818	783	35
	2 - AL FINAL DE LA GESTIÓN (30-09-2023)	816	750	66
Empleos de Libre Nombramiento y Remoción	1 - AL INICIO DE LA GESTIÓN (01-01-2020)	7	6	1
	2 - AL FINAL DE LA GESTIÓN (30-09-2023)	7	7	0
Empleos Temporales	1 - AL INICIO DE LA GESTIÓN (01-01-2020)	0	0	0
	2 - AL FINAL DE LA GESTIÓN (30-09-2023)	50	48	2
Empleos de Trabajadores Oficiales	1 - AL INICIO DE LA GESTIÓN (01-01-2020)	4	4	0
	2 - AL FINAL DE LA GESTIÓN (30-09-2023)	3	3	0

Fuente: SAP-octubre 2023

NATURALEZA	FECHAS	EMPLEOS EXISTENTES
AGENTES DE TRANSITO	AGENTES	503
	AGENTES TEMPORALES	48
ADMINISTRATIVOS	AUXILIARES, TECNICOS, PROFESIONALES	258
Empleos de Libre Nombramiento y Remoción		
1		
Secretario de Despacho, 1		7
Director Técnico, 1		
Asesor, 1		
Gerente, 3		
Subsecretarios de Despacho		
Empleos de Trabajadores Oficiales	CUADRILLA SEÑALIZACIÓN	3

Fuente: SAP-octubre 2023

Anexo 15: Estructura y funciones movilidad.

Anexo 16: Res. 202050083750 unidades y equipos movilidad.

Anexo 17: Decreto Municipal 883 del 2015.



Medellín futuro 2020-2023

CAPÍTULO 5: PROGRAMAS Y PROYECTOS EJECUTADOS

Se relaciona información que según instrucciones se debía bajar del Share Point al cual solo tiene acceso el secretario de Despacho.

Todos estos temas ya están inmersos en todo el documento, y el resto de la información, le corresponde al DAP.

Anexo 20 Información Capítulo 5 - Programas y Proyectos ejecutados.

CAPÍTULO 6: DEFENSA JURÍDICA

La Subsecretaría Legal no opera el sistema ELENA toda vez que la misma es manipulada por la Secretaría General del Distrito Especial de Medellín, de acuerdo a los insumos que esta dependencia envía para lo de su competencia. Sin Embargo, se relacionan los procesos que durante el cuatrefeño esta dependencia ha remitido a la Secretaría General, así:

Acciones judiciales adelantadas.

FECHA DE INGRESO	RADICADO	ACCIÓN JUDICIAL
2/01/2023	202210430962	ACCIÓN DE GRUPO
4/01/2023	202220128298	EXHORTO AGENTES
6/01/2023	202220133461	CONCILIACIÓN
6/01/2023	202320001267	CONCILIACIÓN
6/01/2023	202320001265	CONCILIACIÓN
16/01/2022	202320002986	CONCILIACIÓN
16/01/2022	20230002424	CONCILIACIÓN
5/12/2022	202220133077	ACCIÓN DE NULIDAD
26/01/2023	202320007832	CONCILIACIÓN
26/01/2023	202320007444	ACCIÓN POPULAR
20/01/2023	202320005207	CONCILIACIÓN
23/01/2023	202320003386	CONCILIACIÓN
23/01/2023	202220139704- 202220139777	CONCILIACIÓN
25/01/2023	202320007253	REPARACIÓN DIRECTA
26/01/2023	202320007840	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
1/02/2023	202320010098	ACCIÓN DE NULIDAD



Medellín futuro 2020-2023

31/01/2023	202320000934	ACCIÓN DE NULIDAD
30/01/2023	202320009141	CONCILIACIÓN
7/02/2023	202220137668	ACCIÓN DE NULIDAD
3/02/2023	202320003589	EXHORTO AGENTES
7/02/2023	202320004034	ACCIÓN DE NULIDAD
7/02/2023	202320004289	ACCIÓN DE NULIDAD
7/02/2023	202320006336	CONCILIACIÓN
7/02/2023	202320006455	EXHORTO AGENTES
7/02/2023	202320007919	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
7/02/2023	202320008213	CONCILIACIÓN
7/02/2023	202320009123	CONCILIACIÓN
7/02/2023	202320009125	CONCILIACIÓN
7/02/2023	202320009163	ACCIÓN DE NULIDAD
7/02/2023	202320009232	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
7/02/2023	202320009366	ACCIÓN DE NULIDAD
7/02/2023	202320009939	CONCILIACIÓN
7/02/2023	202320009950	CONCILIACIÓN
06/02/2023	202320011598	DEVOLUCIÓN DE DINERO
7/02/2023	202320012557	CONCILIACIÓN
13/02/2023	202320013543	CONCILIACIÓN
13/02/2023	202320013546	CONCILIACIÓN
13/02/2023	202320013547	CONCILIACIÓN
14/02/2023	Requerimiento por correo electrónico	ACCIÓN POPULAR
14/02/2023	202310046372	ACCIÓN POPULAR
17/02/2023	202320015562	EXHORTO
17/02/2023	202320014897- 202320014878	EXHORTO AGENTES
20/02/2023	202320016998- 202320016993	ACCIÓN DE NULIDAD
20/02/2023	202320016739	CONCILIACIÓN
23/02/2023	202320019021	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
24/02/2023	202310048417- 202310066283- 202310066278	EXHORTO AGENTES
24/02/2023	202320019637	CONCILIACIÓN
27/02/2023	202320020574	CONCILIACIÓN
28/02/2023	202320019719	EXHORTO
28/02/2023	202320019812	CONCILIACIÓN
28/02/2023	202320021060	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO



Medellín futuro 2020-2023

1/03/2023	202320022136	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
2/03/2023	202320021830	EXHORTO AGENTES
2/03/2023	202310059731	CONCILIACIÓN
6/03/2023	202320022060	EXHORTO AGENTES
6/03/2023	202320021634	ACCIÓN DE NULIDAD
6/03/2023	202310071895	EXHORTO AGENTES
7/03/2023	202320023632	CONCILIACIÓN
7/03/2023	202320023864	ACCIÓN DE NULIDAD
8/03/2023	202320025227	CONCILIACIÓN
9/03/2023	202320026079	CONCILIACIÓN
9/03/2023	202320026110	CONCILIACIÓN
9/03/2023	202320026430	CONCILIACIÓN
11/03/2023	202320026439	CONCILIACIÓN
11/03/2023	202320027014	CONCILIACIÓN
11/03/2023	202320027015	CONCILIACIÓN
13/03/2023	202320027516	CONCILIACIÓN
9/03/2023	202320024922	ACCIÓN DE NULIDAD
14/03/2023	202320020061	CONCILIACIÓN
14/03/2023	202320020063	CONCILIACIÓN
14/03/2023	202320028531	CONCILIACIÓN
15/03/2023	202320029146	CONCILIACIÓN
15/03/2023	202320019638	CONCILIACIÓN
16/03/2023	202320024464	CONCILIACIÓN
17/03/2023	202320031017	CONCILIACIÓN
17/03/2023	202320031018	CONCILIACIÓN
17/03/2023	202320031019	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
17/03/2023	202320031070	CONCILIACIÓN
17/03/2023	202320031101	ACCIÓN POPULAR
21/03/2023	202320031275	ACCIÓN POPULAR
21/03/2023	202320031474	CONCILIACIÓN
16/03/2023	202320013329	EXHORTO AGENTES
22/03/2023	202320027095	CONCILIACIÓN
22/03/2023	202320027096	CONCILIACIÓN
22/03/2023	202320029364	CONCILIACIÓN
24/03/2023	202320034201	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
27/03/2023	202320035354	CONCILIACIÓN
27/03/2023	202320021059	CONCILIACIÓN
27/03/2023	202320024117	DEVOLUCIÓN DE DINERO
30/03/2023	202320037528	CONCILIACIÓN
31/03/2023	202320037857	EXHORTO



Medellín futuro 2020-2023

9/03/2023	202320025932- 202320038880	EXHORTO
11/04/2022	202320039079	EXHORTO AGENTES
10/04/2022	202320039101	CONCILIACIÓN
11/04/2023	202320038761	CONCILIACIÓN
13/04/2023	202320039097	CONCILIACIÓN
13/04/2023	202320041004- 202320044692	ACCIÓN DE NULIDAD
14/04/2023	202320041912	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
18/04/2023	202320043059	CONCILIACIÓN
21/04/2023	202320045021	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
20/04/2023	20232004716	DEVOLUCIÓN DE DINERO
25/04/2023	202320046450	CONCILIACIÓN
26/04/2023	202320047563	CONCILIACIÓN
26/04/2023	202320044691	CONCILIACIÓN
18/04/2023	Requerimiento por correo electrónico	
29/04/2023	202320040819	REPARACIÓN DIRECTA
29/04/2023	202320043035	EXHORTO AGENTES
26/04/2023	202320047152	CONCILIACIÓN
29/04/2023	202320047276	CONCILIACIÓN
29/04/2023	202320047287	CONCILIACIÓN
26/04/2023	202320049562	EXHORTO AGENTES
2/05/2023	202320049595- 202320049593	EXHORTO AGENTES
3/05/2023	202320049327	ACCIÓN DE NULIDAD
4/05/2023	202320050324	CONCILIACIÓN
4/05/2023	202320046003	MEDIDA CAUTELAR
10/05/2023	202320055140	CONCILIACIÓN
9/05/2023	202320054031	CONCILIACIÓN
9/05/2023	202320053613	REPARACIÓN DIRECTA
9/05/2023	202320028149	EXHORTO AGENTES
9/05/2023	202320025457	EXHORTO AGENTES
4/05/2023	202310133139	EXHORTO
11/05/2023	202320054887	REPARACIÓN DIRECTA
15/05/2023	202320057301	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
15/05/2023	202320057296- 202310153628	EXHORTO AGENTES
15/05/2023	202320056597	EXHORTO
19/05/2023	202320055344	EXHORTO AGENTES
19/05/2023	202320057406	EXHORTO AGENTES



Medellín futuro 2020-2023

19/05/2023	202320057831- 202320072085- 202320073216	EXHORTO AGENTES
18/05/2023	202320059449	CONCILIACIÓN
19/05/2023	202320059880	CONCILIACIÓN
19/05/2023	202310146490	EXHORTO
24/05/2023	202320061657	CONCILIACIÓN
24/05/2023	202320062021	CONCILIACIÓN
24/05/2023	202320057051	OTROS
24/05/2023	202320042800	OTROS
24/05/2023	202320062662	CONCILIACIÓN
25/05/2023	202320063031	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
25/05/2023	202320062521	CONCILIACIÓN
29/05/2023	202320063935	ACCIÓN POPULAR
29/05/2023	202320064016	CONCILIACIÓN
29/05/2023	202320064042	CONCILIACIÓN
29/05/2023	202320065516	CONCILIACIÓN
29/05/2023	202320064098	EXHORTO
26/05/2023	202320056513	OTROS
30/05/2023	202320066068	EXHORTO AGENTES
30/05/2023	202320066024 - 202320081538	ACCIÓN POPULAR
5/06/2023	202320067752	EXHORTO AGENTES
1/06/2023	Requerimiento por correo electrónico	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
5/06/2023	202320069607	OTROS
6/06/2023	202320071234	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
2/06/2023	Requerimiento por correo electrónico	OTROS
6/06/2023	202320069684	CONCILIACIÓN
6/06/2023	202320070155	CONCILIACIÓN
7/06/2023	202320072016	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
7/06/2023	202320072040	CONCILIACIÓN
8/09/2023	202320072196	DEVOLUCIÓN DE DINERO
8/06/2023	202320072098- 202320073550	MEDIDA CAUTELAR
8/06/2023	202320072095	EXHORTO
13/06/2023	202320071156	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
13/06/2023	202320074928	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
14/06/2023	202320075843	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO



Medellín futuro 2020-2023

5/06/2023	202320068804	EXHORTO AGENTES
16/06/2023	202320077400	EXHORTO
16/06/2023	202320076443	EXHORTO AGENTES
20/06/2023	202320072492	EXHORTO AGENTES
20/06/2023	202320079520	CONCILIACIÓN
23/06/2023	202320082163	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
26/06/2023	202320081515- 202320081495	EXHORTO AGENTES
23/06/2023	202320079521	EXHORTO
27/06/2023	202320082087	CONCILIACIÓN
26/06/2023	202320082789	ACCIÓN POPULAR
29/06/2023	202320086364	CONCILIACIÓN
30/06/2023	202320086766	CONCILIACIÓN
30/06/2023	202320086921	CONCILIACIÓN
30/06/2023	202320087152	CONCILIACIÓN
30/06/2023	202320087415	CONCILIACIÓN
4/07/2023	202320087993	CONCILIACIÓN
4/07/2023	202320087994	CONCILIACIÓN
4/07/2023	202320087995	CONCILIACIÓN
4/07/2023	202320087998	CONCILIACIÓN
4/07/2021	202320087996	CONCILIACIÓN
4/07/2023	202320087997	CONCILIACIÓN
4/07/2023	202320088336	CONCILIACIÓN
4/07/2023	202320088519	CONCILIACIÓN
4/07/2023	202320088525	CONCILIACIÓN
4/07/2023	202320088540	CONCILIACIÓN
5/07/2023	202320088680	CONCILIACIÓN
5/07/2023	202320088744	CONCILIACIÓN
5/07/2023	202320088751	CONCILIACIÓN
5/07/2023	202320088826	CONCILIACIÓN
5/07/2023	202320088827	CONCILIACIÓN
5/07/2023	202320088829	CONCILIACIÓN
5/07/2023	202320088830	CONCILIACIÓN
5/07/2023	202320088831	CONCILIACIÓN
5/07/2023	202320089001	CONCILIACIÓN
5/07/2023	202320089019	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
5/07/2023	202320089033	CONCILIACIÓN
5/07/2023	202320089164	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
6/07/2023	202320089901	CONCILIACIÓN
6/07/2023	202320088078- 202320088272	CONCILIACIÓN



Medellín futuro 2020-2023

6/07/2023	202320089910	CONCILIACIÓN
6/07/2023	202320089133	CONCILIACIÓN
6/07/2023	202320089132	CONCILIACIÓN
5/07/2023	202320088770	CONCILIACIÓN
4/07/2023	202320088271	CONCILIACIÓN
4/07/2023	202320088077	CONCILIACIÓN
4/07/2023	202320088073	CONCILIACIÓN
4/07/2023	202320088072	CONCILIACIÓN
4/07/2023	202320088075	CONCILIACIÓN
4/07/2023	202320088076	CONCILIACIÓN
7/07/2023	202320090600	CONCILIACIÓN
7/07/2023	202320090642	CONCILIACIÓN
7/07/2023	202320090696	CONCILIACIÓN
10/07/2023	202320092270	REPARACIÓN DIRECTA
6/07/2023	202310161866	OTROS
11/07/2023	202320092493	CONCILIACIÓN
11/07/2023	202320092493	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
11/07/2023	202320092862	EXHORTO AGENTES
11/07/2023	202320091810	CONCILIACIÓN
11/07/2023	202320091811	CONCILIACIÓN
11/07/2023	202320091291	CONCILIACIÓN
11/07/2023	202320092513	REPARACIÓN DIRECTA
11/07/2023	202320092612	REPARACIÓN DIRECTA
11/07/2023	202310219035	EXHORTO AGENTES
11/07/2023	202320093520- 202320093888	REPARACIÓN DIRECTA
12/07/2023	202320093863- 202320093740	REPARACIÓN DIRECTA
12/07/2023	202320093543	EXHORTO AGENTES
12/07/2023	202320093337	EXHORTO
11/07/2023	202320086048	OTROS
21/07/2023	Requerimiento por correo electrónico	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
19/07/2023	Requerimiento por correo electrónico	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
19/07/2023	202320099948	EXHORTO
25/07/2023	202320097234	CONCILIACIÓN
24/07/2023	202320095094	EXHORTO AGENTES
26/07/2023	202320099436	REPARACIÓN DIRECTA
27/07/2023	202320099214	EXHORTO
27/07/2023	202320101468	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
27/07/2023	202320101512	CONCILIACIÓN



Medellín futuro 2020-2023

24/07/2023	POR CORREO	OTROS
31/07/2023	202320103093	CONCILIACIÓN
1/08/2023	202320102081	EXHORTO AGENTES
31/07/2023	202320101174	CONCILIACIÓN
1/08/2023	202320094996	CONCILIACIÓN
2/08/2023	202310225376- 202320105347	EXHORTO AGENTES
3/08/2023	202320106472	CONCILIACIÓN
3/08/2023	202320106386	CONCILIACIÓN
28/07/2023	202310242989- 202310245482	OTROS
31/07/2023	202310245849	OTROS
8/08/2023	202320107097	CONCILIACIÓN
8/08/2023	202320109196	CONCILIACIÓN
8/08/2023	202310242938	OTROS
8/08/2023	202320108760	CONCILIACIÓN
11/08/2023	202310242999	OTROS
14/08/2023	202320112770	CONCILIACIÓN
11/08/2023	POR CORREO	EXHORTO
14/08/2023	202320113246	CONCILIACIÓN
16/08/2023	202320107990	EXHORTO AGENTES
22/08/2023	Requerimiento por correo electrónico	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
23/08/2023	202320091833	EXHORTO AGENTES
23/08/2023	202320102989	REPARACIÓN DIRECTA
23/08/2023	202320110416- 202320110466	EXHORTO AGENTES
23/08/2023	202310265424	EXHORTO AGENTES
23/08/2023	202320117484	ACCIÓN DE NULIDAD
24/08/2023	202310261629	OTROS
28/08/2023	202320100565	EXHORTO AGENTES
28/08/2023	202320105346	EXHORTO AGENTES
28/08/2023	202320109364	EXHORTO AGENTES
28/08/2023	202320119989	EXHORTO AGENTES
28/08/2023	202310276631	EXHORTO
28/08/2023	202320120005- 202320120137- 202320120000	EXHORTO AGENTES
28/08/2023	202320120738	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
28/08/2023	202320120282	ACCIÓN POPULAR
30/08/2023	202320122587	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO



Medellín futuro 2020-2023

31/08/2023	202320123242	CONCILIACIÓN
31/08/2023	202320123146	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
31/08/2023	202320122055	CONCILIACIÓN
31/08/2023	202320121845	CONCILIACIÓN
8/08/2023	202310256120	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
1/09/2023	202320124760- 202310260883	EXHORTO AGENTES
4/09/2023	202320124931	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
4/09/2023	202320124934	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
4/09/2023	202320124934	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
4/09/2023	202320124934	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
4/09/2023	202320124935	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
4/09/2023	202320124938	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
4/09/2023	202320125421	EXHORTO
11/09/2023	202320129668	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
12/09/2023	202320130024	CONCILIACIÓN
12/09/2023	202320109946	DEVOLUCIÓN DE DINERO
12/09/2023	202320119951	DEVOLUCIÓN DE DINERO
13/09/2023	202320131546	DEVOLUCIÓN DE DINERO
8/09/2023	202320125867- 202320118392	EXHORTO AGENTES
14/09/2023	202320132050	REPARACIÓN DIRECTA
14/09/2023	202320132258	REPARACIÓN DIRECTA
14/09/2023	202320130902- 202320130900- 202320130899- 202320130898- 202320130897- 202320130896- 202320130894- 202320130893- 202320135936	EXHORTO AGENTES
14/09/2023	202330342790- 202320107106	ACCIÓN POPULAR
14/09/2023	202320106308	EXHORTO AGENTES
15/09/2023	202320133492	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO



Medellín futuro 2020-2023

27/07/2023	202320100987	EXHORTO AGENTES
18/09/2023	202320133996	CONCILIACIÓN
18/09/2023	202320108665- 202320125613	OTROS
19/09/2023	202320133714	OTROS
20/09/2023	202320136737	CONCILIACIÓN
20/09/2023	202320135976	CONCILIACIÓN
19/09/2023	202320106339	EXHORTO AGENTES
19/09/2023	202310253756	EXHORTO AGENTES
19/09/2023	202310253985	ACCIÓN POPULAR
20/09/2023	202320131194	EXHORTO AGENTES
21/09/2023	202310246063	OTROS
22/09/2023	202320138280	REPARACIÓN DIRECTA
25/09/2023	202320138952	EXHORTO AGENTES
26/09/2023	202320140145- 202320155387	MEDIDA CAUTELAR
14/09/2023	202320131934	CONCILIACIÓN
26/09/2023	202320141052	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
26/09/2023	202320140713	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
26/09/2023	202320139014	EXHORTO AGENTES
26/09/2023	202320137143	EXHORTO AGENTES
26/09/2023	202320136963	EXHORTO AGENTES
25/09/2023	202320133703	OTROS
28/09/2023	202320142747	CONCILIACIÓN
28/09/2023	202320142971	ACCIÓN DE NULIDAD
2/10/2023	202320143634	EXHORTO AGENTES
2/10/2023	202320143895- 202320146621. 202314623	EXHORTO AGENTES
2/10/2023	202310322928	OTROS
3/10/2023	202320146075	CONCILIACIÓN
3/10/2023	202320145541	CONCILIACIÓN
3/10/2023	202320145628	CONCILIACIÓN
4/10/2023	202310327047	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
4/10/2023	202320147059	CONCILIACIÓN
4/10/2023	202320148019	CONCILIACIÓN
5/10/2023	202320148254	CONCILIACIÓN
5/10/2023	202320148838	CONCILIACIÓN
5/10/2023	202320148769	CONCILIACIÓN
6/10/2023	202320149397	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
6/10/2023	202320148403	CONCILIACIÓN



Medellín futuro 2020-2023

10/10/2023	202320149130- 202320149129	EXHORTO AGENTES
10/10/2023	202320148671	EXHORTO AGENTES
10/10/2023	202320248328	CONCILIACIÓN
9/10/2023	202310336261- 202310335388	OTROS
11/10/2023	202320153005	CONCILIACIÓN
11/10/2023	202320153063	ACCIÓN DE CUMPLIMIENTO
11/10/2023	202320153517	CONCILIACIÓN
12/10/2023	202320154119	CONCILIACIÓN
12/10/2023	202320154122	CONCILIACIÓN
11/10/2023	202320153339	OTROS
12/10/2023	202320154390	CONCILIACIÓN
18/10/2023	202320147339	EXHORTO AGENTES
18/10/2023	202320147858	EXHORTO AGENTES
18/10/2023	202320148308	EXHORTO AGENTES
18/10/2023	202320156370	ACCIÓN DE GRUPO
18/10/2023	202320156713	CONCILIACIÓN
12/01/2022	202220001536	REPARACIÓN DIRECTA
12/01/2022	202220001551	REPARACIÓN DIRECTA
11/01/2022	202220001481	ACCION DE CUMPLIMIENTO
17/01/2022	202220002618	ACCION DE CUMPLIMIENTO
13/01/2022	202220001933	COMPLEMENTO ACCION DE CUMPLIMINETO
18/01/2022	201120002784	CONCILIACION
19/01/2022	202220003405	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
21/01/2022	202220003721	ACCION POPULAR
21/01/2022	202220004140	ACCION DE CUMPLIMIENTO
25/01/2022	202220005220	ACCION DE CUMPLIMIENTO
25/01/2022	202220005425	SOLICITUD PROTECCION DERECHOS COLECTIVOS
25/01/2022	202220005391 Y 202220005392	REPARACIÓN DIRECTA
31/01/2022	202220015531	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
4/02/2022	202220016436	ACCION DE CUMPLIMIENTO
4/02/2022	202220017497	ACCION DE CUMPLIMIENTO
4/02/2022	202220016092	EXHORTO- AGENTES
4/02/2022	202220016543	ACCION DE CUMPLIMIENTO
4/02/2022	202220016665	CONCILIACION EXTRAJUDICIAL



Medellín futuro 2020-2023

4/02/2022	202220016675	ORDINARIO LABORAL
4/02/2022	202220016946	EXHORTO
4/02/2022	202220017355- 202220017716	ORDINARIO LABORAL
7/02/2022	202220017713	ORDINARIO LABORAL
8/02/2022	202220018193	CONCILIACION PREJUDICIAL
8/02/2022	202220017390- 202110298353	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
10/02/2022	202220018897	ACCION DE CUMPLIMIENTO
11/02/2022	202220018179	ORDINARIO LABORAL
11/02/2022	202220019162	ORDINARIO LABORAL
11/02/2022	202220019526	ACCION DE CUMPLIMIENTO
17/02/2022	202220020620	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
17/02/2022	202220021179	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
18/02/2022	202210065101	EXHORTO 008
22/02/2022	202220022762	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
22/02/2022	202220022735	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
5/02/2022	202210046950- 202220020661	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO EXHORTO 11, 12 Y 13
23/02/2022	202220022188	REPARACIÓN DIRECTA
24/02/2022	202220023452- 202210070232	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
25/02/2022	202210073556	REPARACION DIRECTA
23/02/2022	202220022033- 202220024960	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
23/02/2022	202220024769- 202220024974	CONCILIACION
4/03/2022	202220026482- 202220054201	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
8/03/2022	202220027166- 202210086288	ACCION DE CUMPLIMIENTO
7/03/2022	202220027133	CONCILIACION
9/03/2022	202220027654	CONCILIACION
9/03/2022	202220027795	CONCILIACION
10/03/2022	202220028230	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
9/03/2022	202210040415	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO



Medellín futuro 2020-2023

14/03/2022	202220028970	CONCILIACION
14/03/2022	202220028956	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
7/03/2022	202220026549 - 202220025276	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO EXHORTO 11, 12 Y 13
15/03/2022	202220029299- 202220031047	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
15/03/2022	202220029589- 202220041203	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
14/03/2022	202220028919	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
23/03/2022	202220031821	ACCION POPULAR
22/02/2022	202220022822- 202220042018	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
11/03/2022	202220027782- 202220031049	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
18/03/2022	202210100471- 202220031229- 202220041847	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
18/03/2022	202210101149- 202210101171- 202220031290- 202220041841	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
23/03/2022	202220031289- 202210104345	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
23/03/2022	202220031442	EXPROPIACION JUDICIAL
29/03/2022	202220042263	CONCILIACION
29/03/2022	202220043108	MEDIDA CAUTELAR
29/03/2022	202220041842	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
20/03/2022	202220043100	ACCION DE CUMPLIMIENTO
29/03/2022	202220031778	CONCILIACION
29/03/2022	202220029753	CONCILIACION
30/03/2022	202220043276	ACCION DE CUMPLIMIENTO
30/03/2022	202220043358	ACCION DE CUMPLIMIENTO
1/04/2022	202220044190	CONCILIACION
4/04/2022	202220045110- 202220043327	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
1/04/2022	202220044541- 2002210124491	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
4/04/2022	202220044191	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO



Medellín futuro 2020-2023

31/03/2022	202220043655	ACCION DE CUMPLIMIENTO
30/03/2022	202220043362	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
5/04/2022	202220045239	CONCILIACION
5/04/2022	202220045211	ACCION DE CUMPLIMINETO
5/04/2022	202210122967	REPARACION DIRECTA
4/02/2022	202210123237	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
5/04/2022	202220045327	PROCESO VERBAL DE EXPROPIACION
6/04/2022	202210122974- 202210122965- 202220048653 202220048656	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
6/04/2022	202220046021	CONCILIACION
15/04/2022	202220047061- 202220048635	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
7/04/2022	202220046428	PROCESO ORDINARIO LABORAL
7/04/2022	202210127123	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
19/04/2022	202220047355- 202220047357	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
19/04/2022	202220047322- 202220047319- 202220049477	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
30/03/2022	202210112982	EXORTOS 83-84 Y 86 DCU
30/03/2022	202220043563- 202220043564	EXHORTO 83
30/03/2022	202220043565	EXHORTO 85
30/03/2022	20222004566	EXHORTO 86
19/04/2022	202220047793	CONCILIACION
30/03/2022	202210103888	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
27/04/2022	202220051035	ACCION DE CUMPLIMIENTO
27/04/2022	202220051115	CONCILIACION
3/05/2022	202220053224	CONCILIACION
3/05/2022	202220053223	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
27/04/2022	202210132143	CITACION
26/04/2022	202220051122- 202220051492	EXHORTO
5/05/2022	202220054201	EXHORTO



Medellín futuro 2020-2023

5/05/2022	202220054245	ACCION DE CUMPLIMIENTO
9/05/2022	202220054934	CONCILIACION
9/05/2022	202210158076	EXHORTO
9/05/2022	202220051396	CONCILIACION
9/05/2022	20222005929	EXHORTO
10/05/2022	202220055312	ACCION DE CUMPLIMIENTO
10/05/2022	202220055418	CONCILIACION
10/05/2022	202220055608- 202257389	EXHORTO
11/05/2022	202220055936	EXHORTO
12/05/2022	202220056189	CONCILIACION
16/05/2022	202220057299	EXHORTO
17/05/2022	202220057674	ACCION DE CUMPLIMIENTO
17/05/2022	202220057763	ORDINARIO LABORAL
18/05/2022	202220058324	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
18/05/2022	202220058260	EXHORTO
20/05/2022	202220059375	ACCION DE CUMPLIMIENTO
25/05/2022	202220060985	NULIDAD Y RESTBLECIMIENTO
27/05/2022	202220062004	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
27/05/2022	202220062031- 202220062024	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
27/05/2022	202220062239	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
27/05/2022	202220061909	ACCION DE GRUPO
2/06/2022	202220063380	REPARACION DIRECTA
8/06/2022	202220064733	CONCILIACION
8/06/2022	202220064855	EXHORTO
8/06/2022	202220065299- 202220065298	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
9/06/2022	202210198847- 2022200654895- 202210198865	EXHORTO
13/06/2022	202220066746	ACCION DE NULIDAD
13/06/2022	202220066607	ACCION DE CUMPLIMIENTO
13/06/2022	202220066621	ACCION POPULAR
15/06/2022	202220068106	ACCION DE CUMPLIMIENTO
13/06/2022	202220065331	EXHORTOS
17/06/2022	20222269058	ACCION DE CUMPLIMIENTO



Medellín futuro 2020-2023

9/06/2022	202220065495	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
22/06/2022	202220069822	ACCION DE CUMPLIMIENTO
21/06/2022	202220069885	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
21/06/2022	202220069894	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
23/06/2022	202220071187	CONCILIACION
24/06/2022	202220071392	ACCION POPULAR
24/06/2022	202220071490	ACCION DE CUMPLIMIENTO
30/06/2022	202220073053	ACCION DE CUMPLIMIENTO
29/06/2022	202220072277	PROTECCION DE DERECHOS COLECTIVOS
1/07/2022	202220073571	ACCION DE CUMPLIMIENTO
5/07/2022	202220073943	CONCILIACION
7/07/2022	202220074860	CONCILIACION
7/07/2022	202220075233	CONCILIACION
8/07/2022	202220075233- 202220078250	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
8/07/2022	202220075292- 202220076823	EXHORTO
7/07/2022	2021-00085	INDIDENTE DE DESACATO
12/07/2022	202220076933	ACCION DE CUMPLIMIENTO
12/07/2022	202220076975	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
13/07/2022	202220077071	ACCION DE CUMPLIMIENTO
13/07/2022	202220077148	ACCION DE CUMPLIMIENTO
17/06/2022	202220069601	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
14/07/2022	202220077636	EXHORTO
14/07/2022	202220077810	ACCION DE CUMPLIMIENTO
14/07/2022	202220077899	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
21/07/2022	202210247713	EXHORTO
21/07/2022	202220079567	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
26/07/2022	202220080964	ACCION DE CUMPLIMIENTO
26/07/2022	202220080995	ACCION DE CUMPLIMIENTO
25/07/2022	202220080926	INVESTIGACION ADMINISTRATIVA
28/07/2022	202220079804	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO



Medellín futuro 2020-2023

27/07/2022	202220081199- 202220083360	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
27/07/2022	202220081313	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
1/08/2022	202220082387	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
3/08/2022	202220084043- 202220084060	EXHORTO
4/08/2022	202220084219	ACCION DE CUMPLIMIENTO
5/08/2022	202220084912	ACCION DE CUMPLIMIENTO
8/08/2022	Requerimiento por correo electrónico	REPARACION DIRECTA
10/08/2022	202220083369	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO DEL DERECHO
10/08/2022	202220085691	ACCION POPULAR REQUERIMIENTO PREVIO A INCIDENTE DE DESACATO
10/08/2022	202220086026	ACCION DE CUMPLIMIENTO
12/08/2022	202220087164- 202220084982	EXHORTO
12/08/2022	202210277128	EXHORTO
17/08/2022	202220087602	CONCILIACION
18/08/2022	202220087992	CONCILIACION
12/08/2022	202220073387	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
19/08/2022	202220088054	EXHORTO
19/08/2022	202220088287- 202220088257	EXHORTO
19/08/2022	202220088323- 202220096609	EXHORTO
19/08/2022	202220088746	EXHORTO
19/08/2022	202220088747	EXHORTO
19/08/2022	202220089126- 202220096655	EXHORTO
23/08/2022	202220089502	CONCILIACION
26/08/2022	202220089581	EXHORTO
30/08/2022	202220091917	ACCION CUMPLIMIENTO
25/08/2022	Requerimiento por correo electrónico	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
30/08/2022	202220092521	ACCION DE NULIDAD
31/08/2022	202220093042	CONCILIACION
31/08/2022	202220093315	ACCION POPULAR



Medellín futuro 2020-2023

30/08/2022	Requerimiento por correo electrónico	ACCION DE NULIDAD
1/09/2022	202220093588- 202210301276- 202220093593	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
1/09/2022	202210297783	REPARACION DIRECTA
5/09/2022	202210301014	REPARACION DIRECTA
6/09/2022	202220094925	EXHORTO
7/09/2022	202220095332	ACCION DE CUMPLIMIENTO
5/09/2022	202220094739	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
13/09/2022	202220096176	CONCILIACION
14/09/2022	202220098131	CONCILIACION
14/09/2022	202220097804	RELIQUIDACION POLCA
14/09/2022	202220097782	EXHORTO
14/09/2022	202220097781	EXHORTO
15/09/2022	202220098333	NULIDAD
16/09/2022	202220098789	ACCION DE CUMPLIMIENTO
16/09/2022	202220098931	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
16/09/2022	202220099077	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
19/09/2022	202220099366	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
19/09/2022	202220099546	CONCILIACION
19/09/2022	202220099467	REPARACION DIRECTA
19/09/2022	202220099467	NULIDAD Y RESTABLECIMIENTO
24/02/2021	202120010545	Exhorto 010 del 2021
2/03/2021	Requerimiento por correo electrónico	requerimiento
3/03/2021	202120018355	Protección de derechos colectivos
4/03/2021	202110054323	exhorto 016 del 19 de febrero del 2021
4/03/2021	Requerimiento por correo electrónico	EXHORTO 365 DEL 02 DE DICIEMBRE DEL 2019
5/03/2021	202110015023	Exhorto 006 del 2021
5/03/2021	complemento	EXHORTO 365 DEL 02 DE DICIEMBRE DEL 2019
8/03/2021	202120018334	Respuesta exhortos No.006 y 007
12/03/2021	202110069293	Exhorto Nro. 032



Medellín futuro 2020-2023

17/03/2021	202120010583	Exhorto 004 del 2021
8/04/2021	202120024597	exhorto Nro. 066 de marzo 12 de 2021
13/04/2021	202120026749	Respuesta a exhortos No.158 y 162
21/04/2021	202120030492	exhorto 051
26/04/2021	202120033510	Respuesta a exhortos No.2019-00048-29 y 2019-00048-33
28/04/2021	202110085881 202110085880	Respuesta a exhortos No.160 y 161
28/04/2021	202120035193	Exhorto Nro. 04 de febrero 18 de 2021
30/04/2021	202110118953	Exhorto N° 071 del 2021
4/05/2021	202110131613	Respuesta oficio No.066
10/05/2021	Requerimiento por correo electrónico	Respuesta a exhorto 067
12/05/2021	Requerimiento por correo electrónico	informe a juzgado, donde se da cumplimiento a un acuerdo conciliatorio, se dejó sin efecto comparendo y se informa el trámite que debe realizar para la devolución de dinero.
12/05/2021	202110131664	Oficio 065 del 30 de abril del 2021
13/05/2021	202120037791	
14/05/2021	202120040214	exhorto No.110 del 22 de abril de 2021
2/06/2021	202120038210	oficio N°145 AJG del 04 de mayo de 2021
4/08/2021	202120042505	exhorto 125 DE 2020
13/09/2021	202120064810	EXHORTO 101 29 E JULIO DEL 2021 AGENTES DE TRANSITO
14/09/2021	202120075987	AGENTES DE TRANSITO
13/09/2021	Requerimiento por correo electrónico	AGENTES DE TRANSITO
23/09/2021	202110307283	TECNICA INFORMACION DE OBRA EN LA VIA
23/09/2021	202120083002	COPIA DE EXPEDIENTE
7/10/2021	202130445164	COPIA DE FACTOR ADE PARQUEO
10/10/2021	202120057498	AGENTES DE TRANSITO
21/10/2021	202110307289	TECNICA INFORMACION DE OBRA EN LA VIA



Medellín futuro 2020-2023

22/10/2021	202120070217	AGENTES DE TRANSITO
26/10/2021	202110206185	HORAS LABORALES
10/11/2021	202120101912	HORAS LABORALES

Fuente: NAS \\nas1\Alcaldia\206-MOV\20620-S-Leg\U-Apoyo-Leg-Contrat

CAPÍTULO 7: ORGANIZACIÓN Y PROCEDIMIENTOS DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL.

7.1 MODELO DE OPERACIÓN PARA LOS PROCESOS.

La secretaria de Movilidad tiene bajo su responsabilidad dentro del Sistema Integrado de gestión del distrito, el proceso misional GESTIÓN DE LA MOVILIDAD versión 13.

Ver: <https://www.medellin.gov.co/Isolucion/PaginaLogin.aspx>



Fuente: Isolucion - Caracterización del Proceso Gestión de la Movilidad.



7.2 DOCUMENTACIÓN BÁSICA DE LOS PROCESOS DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CALIDAD QUE ESTÉN A CARGO.

TIPO DE DOCUMENTO	NRO DE DOCUMENTOS DEL PROCESO
Caracterización	1
Documentos específicos	18
Formatos	45
Instructivos	23
Manuales	1
Procedimientos	42
Total documentos del Proceso	130

Fuente: Aplicativo Isolucion – Proceso Gestión de la Movilidad.

7.3 DETALLE DE LOS DOCUMENTOS EN ISOLUCION POR DEPENDENCIAS.

Anexo 18: Detalle documentación sistema de Calidad- Proceso Gestión de la Movilidad.

7.4 LOS PLANES DE MEJORAMIENTO DE CALIDAD Y LAS DIFERENCIAS ENTRE LOS PLANES DE MEJORAMIENTO DE LOS ENTES DE CONTROL Y LOS DE CALIDAD:

- Actualmente se tienen 14 planes de mejoramiento en el Proceso, con su respectivo seguimiento, producto de las Auditorías y de acciones para abordar riesgos principalmente.
- Diferencia 1: en los planes de los entes de control ellos mismos suben los hallazgos y en calidad solo las auditorías suben los hallazgos, de resto nosotros mismos subimos notas de mejora, acciones para abordar riesgos y autoevaluaciones.
- Diferencia 2: En los entes de control el avance del seguimiento de las acciones lo diligencia únicamente el auditor y en calidad no es obligatorio ese avance, solo opcional y puede ser diligenciado por los enlaces.
- Diferencia 3: Cuando hay cambios de nivel directivo o Líderes que están como responsables de las acciones, en los entes de control no se cambian y en calidad si se cambian para que los nuevos tengan esa responsabilidad.
- **FURAG:**
Es importante tener en cuenta que la consolidación del FURAG se realiza entre enero y marzo generalmente y se debe contar con toda la disposición, información y compromiso para el envío en los plazos establecidos.



7.5 ORGANIGRAMA DE LA DEPENDENCIA CON BASE EN EL DECRETO VIGENTE (INCLUYENDO LAS FUNCIONES DE DEPENDENCIA).

Nota: Organigrama de la dependencia con base en el decreto vigente (incluyendo las funciones). Lo incluimos en el capítulo de recurso humano.

ANEXO 15: Estructura y Funciones Movilidad.

ANEXO 17: Res. 202050083750 unidades y Equipos Movilidad.

CAPÍTULO 8: POLÍTICAS PÚBLICAS Y APUESTAS SECTORIALES.

8.1 FORMULACIÓN DE UNA POLITICA PÚBLICA DE RENOVACION VEHICULAR.

8.1.1 AÑO 2021.

Durante este año, se consolidó el equipo de trabajo, conformado por profesionales interdisciplinarios de las distintas entidades convenientes, teniendo entre ellos a abogados; ingenieros mecánicos, ambientales y sanitarios; politólogos; economistas y planificadores urbanos.

Una vez consolidado el equipo, se diseñó una metodología de trabajo para la formulación del documento, concentrándose este primer año en la socialización con los directivos involucrados – de una u otra forma- en la política pública de renovación vehicular; y en el estado del arte referente a la literatura, proyectos, programas, normativas y planes que consideraban como fundamental una renovación del parque automotor en la cual se tiene priorizados, entre otros, el segmento de carga, al ser este el responsable -junto con los buses de transporte especial- del 64% de las emisiones de PM 2.5 en el Valle de Aburrá (AMVA-UPB, Inventario de emisiones, 2018), razón suficiente para emprender acciones reales y palpables, en el marco de la corresponsabilidad ciudadana, para la renovación de este parque automotor. Con esto, se logró hacer un primer diagnóstico que serviría de línea base para los pasos subsiguientes.

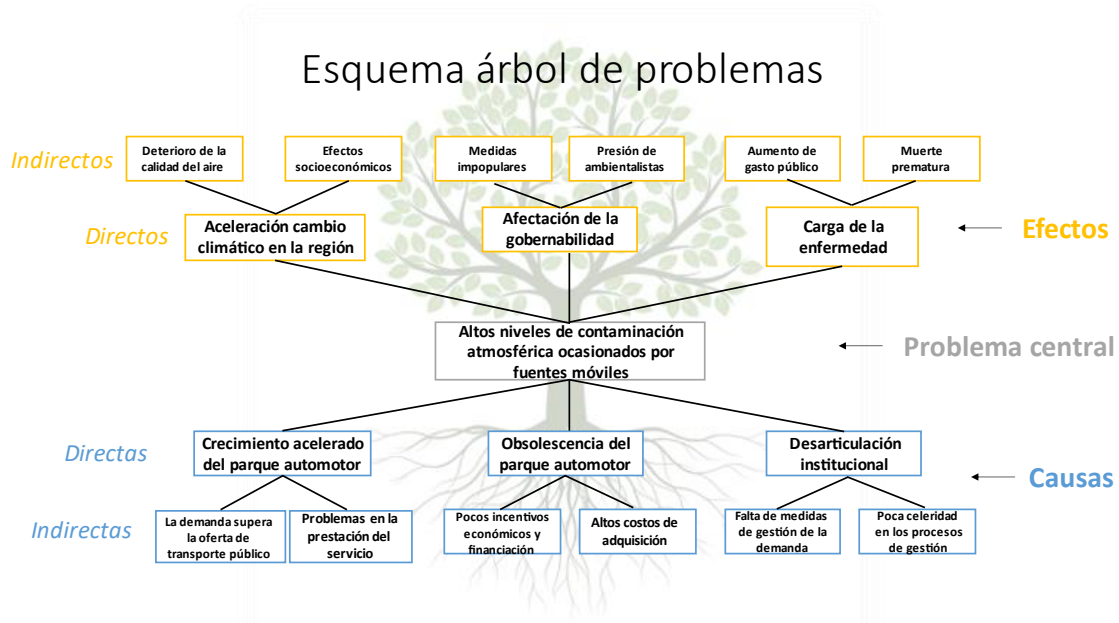
8.1.2 AÑO 2022.



Medellín futuro 2020-2023

8.1.2.1 REDEFINICIÓN DEL PROBLEMA PÚBLICO.

Durante el primer trimestre del año se realizó la redefinición del problema público que orientarían las acciones de la política pública de renovación vehicular. Esto se realizó a través de la metodología “Árbol de problemas”, a través del cual se identificaron las causas y efectos directos e indirectos del que sería definido como el problema central: “altos niveles de contaminación atmosférica por fuentes móviles”. Este fue un ejercicio participativo y de gobernanza entre los profesionales de las 5 entidades convenientes que conforman la Unidad de Gestión Interinstitucional para la Movilidad Sostenible.



afectación a la calidad del aire.

- *Argumentos de territoriales:* explica desde la geomorfología del territorio, las dificultades para la dispersión de contaminantes. También se incluyen dentro de este argumento los fenómenos de conurbación y conmutación arraigados en esta Región Metropolitana.
- *Argumentos de salud pública:* explica la carga de la enfermedad asociada a los altos niveles de contaminación atmosférica.
- *Argumentos de corresponsabilidad ciudadana:* explica como esta política pública le apunta a sensibilizar, educar y culturizar al ciudadano como parte del problema y de la solución. A lo largo de la historia las políticas públicas, han sido elaboradas por técnicos y los ciudadanos han quedado al margen de ser únicamente destinatarios de estas, por esto, se pretende que el ciudadano participe de manera activa en todo el



Medellín futuro 2020-2023

proceso, desde su formulación hasta su ejecución, convirtiéndose en legitimador y validador de las acciones que de allí se desprendan.

- *Argumentos relacionados con el acceso al transporte:* fundamentados en el principio de seguridad de la Ley 105 de 1993, conocido como el derecho de los ciudadanos a acceder a un transporte confortable y seguro.
- *Argumentos de competitividad económica:* explica cómo las externalidades negativas de un parque automotor envejecido hacen menos competitivo a un territorio. Por un lado, la muerte prematura de mano de obra productiva, la fuga de talentos, los efectos negativos en cosechas y tierra; y por el otro, un parque automotor propenso a varamientos e incidentes viales por fallas mecánicas, son causas de pérdida de competitividad.
- *Argumentos legales y políticos:* hace referencia al marco normativo que cubre esta propuesta de política pública y a los compromisos políticos que el Estado colombiano ha adquirido a nivel internacional en relación con la lucha por la disminución de los contaminantes criterio y los gases de efecto invernadero.

8.1.2.2 CONSOLIDACIÓN DE ANTECEDENTES Y EXPERIENCIAS; Y DEFINICIÓN PRINCIPIOS RECTORES, VISIÓN, ALCANCE Y OBJETIVOS.

En el trimestre siguiente se realizó la consolidación de antecedentes y experiencias que sirvieron como precedentes a esta política pública de renovación vehicular, teniendo en cuenta desde el proyecto de renovación vehicular del AMVA – 2018, el ecosistema de movilidad sostenible de EPM, la experiencia de los buses eléctricos del Metro, y la de taxis eléctricos del Distrito. De la misma manera, se trabajó en la definición de los principios orientadores, la visión, alcance, el objetivo general y los específicos de esta política pública.

8.1.2.3 FORMULACIÓN DE LAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS; ROLES Y RESPONSABILIDADES.

En el último semestre se realizó un trabajo acucioso para la identificación y definición de las líneas estratégicas y las acciones que conformarían cada una de estas. Para esto, se realizaron diferentes jornadas de trabajo y reuniones con los profesionales de la Unidad de Gestión Interinstitucional para la Movilidad Sostenible, logrando definirse un primer esqueleto de estas.

Algunas de las acciones allí consignadas podrían ser modificadas, redefinidas, complementadas o suprimidas, después de que se culminase el ciclo de los talleres de participación ciudadana programados con los diferentes actores y sectores de la movilidad entre los meses de junio y octubre del año 2023.



8.1.3 AÑO 2023.

Este año estuvo enfocado en la construcción colectiva de las acciones de las líneas estratégicas de la política pública de renovación vehicular. Esta fase más que ser una instancia más a agotar dentro de la metodología de políticas públicas definida por el DAP, se convirtió en la punta de lanza para crear ese sentido de pertenencia, esa validación y legitimación ciudadana necesarias para crear un sentimiento de corresponsabilidad en tal sentido.

8.1.3.1 DEFINICIÓN DE LA METODOLOGÍA PARA LOS TALLERES DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

Durante el segundo trimestre del año (cuando comenzaron las labores contractuales), el equipo de política pública de la Unidad de Gestión Interinstitucional para la Movilidad Sostenible, se diseñó la metodología para la segmentación de los actores viales en grupos estratégicos, según intereses, influencia y roles dentro de la movilidad.

De igual forma se diseñó la metodología a implementar en cada uno de los talleres a realizarse, teniendo en cuenta la importancia de recoger la mayor cantidad de insumos para representar la voluntad ciudadana dentro de la política pública de renovación vehicular.

8.1.3.2 REALIZACIÓN DE LOS TALLERES DE CONSTRUCCIÓN COLECTIVA DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE RENOVACIÓN VEHICULAR.

Desde el mes de junio hasta el mes de octubre se realizaron los talleres de participación ciudadana, los cuales fueron convocados por sectores así:

- *Sector público:* secretarías y entidades públicas de los municipios del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.
- *Sector de nuevas tecnologías:* emprendedores, empresarios y comercializadores de nuevas tecnologías para la movilidad de bajas y cero emisiones.
- *Sector académico:* universidades e instituciones universitarias del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.
- *Sector empresarial y de la construcción:* en articulación con la ANDI y FENALCO.
- *Sector transporte público individual y colectivo:* empresas de taxis y transporte público colectivo del Distrito y Metropolitano.
- *Sector transporte de carga:* en articulación con los gremios.



- *Ciudadanía y sociedad civil*: ciudadanos de a pie y colectivos.
- La metodología se desarrolló haciendo uso de la herramienta tecnológica *Mentimeter*, la cual permitió obtener las consideraciones frente a las acciones que deberían contener cada una de las líneas estratégicas.

8.1.3.3 PROCESAMIENTO Y GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN OBTENIDA EN LOS TALLERES DE CONSTRUCCIÓN COLECTIVA DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE RENOVACIÓN VEHICULAR.

De manera simultánea a los talleres se realizó el procesamiento y la gestión de la información obtenida en estos. Para esto, en articulación con los ingenieros del CITRA, se hizo uso de la herramienta tecnológica *CODA*, con la cual, a través de IA se pudo visibilizar el deseo de las mayorías en cuanto a lo que debería contener esta política pública.

8.1.3.4 GESTIÓN POLÍTICA PARA LA APROBACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE RENOVACIÓN VEHICULAR.

De manera simultánea a los talleres se realizaron acercamientos con el Concejo de Medellín, el Observatorio de Políticas Públicas del Concejo de Medellín y los directivos de las secretarías y entidades involucradas en la política pública, con el objetivo de definir la mejor ruta para la aprobación de esta.

8.1.3.5 CONSOLIDACIÓN DE LA INFORMACIÓN RESULTANTE DEL PROCESAMIENTO EN EL DOCUMENTO DE POLÍTICA PÚBLICA.

Una vez concluidos los talleres, en el mes de noviembre se realizará la consolidación la información resultante del procesamiento dentro del documento de política pública, específicamente en las líneas estratégicas.

8.1.3.6 REALIZACIÓN DE MESA TÉCNICA DE VALIDACIÓN.

Una instancia fundamental para comenzar por la legitimación de la política pública será la realización de la Mesa Técnica de Validación, la cual estará conformada por 3 (o más) personas de cada uno de los sectores convocados. El objetivo de esta Mesa será repasar y ajustar las acciones que quedaron en



las líneas estratégicas como resultado del ejercicio técnico y el de participación.

8.1.3.7 FORMULACIÓN DE INDICADORES Y FINALIZACIÓN DEL DOCUMENTO.

Una vez realizada la Mesa Técnica se realizará la formulación de los indicadores para esta política pública y se finalizará el documento.

8.1.3.8 SOCIALIZACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE RENOVACIÓN VEHICULAR A LA CIUDADANÍA.

Se espera que para la primera semana del mes de diciembre se realice la socialización de la política pública de renovación vehicular con la ciudadanía, esperando con esto obtener la legitimación total de esta y poder realizar los trámites administrativos para su respectiva aprobación a nivel Metropolitano y Distrital.

Con este último paso se da por concluido el ejercicio técnico y de participación ciudadana de la política pública de renovación vehicular.

8.4 RETOS Y NECESIDADES PARA LA NUEVA ADMINISTRACIÓN 2024-2027.

Realizar la gestión y los trámites pertinentes para la continuidad de la Unidad de Gestión Interinstitucional para la Movilidad Sostenible, con miras a asumir los retos pendientes por alcanzar en el próximo período de gobierno, entre los cuales estarían entre otros, la socialización y sensibilización con las nuevas Administraciones de los municipios que conforman el AMVA, con el objetivo que sea adoptada e implementada la Política Pública, definiendo la instancia competente para ello en cada uno de los Municipios; y identificando los mecanismos mediante los cuales se llevará a cabo el seguimiento y control de las acciones ejecutadas.

CAPÍTULO 9: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

9.1 SUBSECRETARÍA TÉCNICA.



9.1.1 Convenio interadministrativo 4600031108 de 2011. Sistema BRT y líneas alimentadoras cuencas 3 y 6. Metroplús.

La supervisión recomendó no pactar en el Otro Si el pago de intereses moratorios en diferentes espacios y en las anotaciones a la minuta, a los ordenadores del gasto, los cuales decidieron pactar esta cláusula aun teniendo las recomendaciones del apoyo financiero a la supervisión.

9.1.2 GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA.

Mediante la implementación de los convenios interadministrativo relacionados con la operación del sistema de gestión y control de flota en el transporte público colectivo de la ciudad de Medellín y sus corregimientos, se apoya el cumplimiento misional y se satisfacen las necesidades de la Secretaría de Movilidad de Medellín, entre las cuales se encuentra garantizar el desarrollo y mejoramiento del transporte público colectivo y el tránsito de manera integral, competitiva y segura, promoviendo soluciones para las distintas problemáticas de cada uno de los medios de transporte, generando para ellos una política pública que atienda sus necesidades. Así mismo, busca soluciones homogéneas que involucren a los actores estratégicos con el fin de articular esfuerzos públicos y privados en aras de potencializar la operación del sistema de movilidad de la ciudad. Por ende, la Secretaría de Movilidad viene liderando un trabajo interdisciplinario con secretarías y entes descentralizados de la Alcaldía, con la intención de analizar las problemáticas de movilidad y seguridad vial con miras a definir acciones, responsabilidades, metas e inversión que privilegien el desplazamiento en condiciones de seguridad para todos los usuarios de las vías de la ciudad.

Dado que el Área Metropolitana del Valle de Aburrá como autoridad del transporte masivo y metropolitano ha desarrollado herramientas para la gestión y el control de flota en todo el territorio metropolitano, y bajo el entendido que el Distrito de Medellín hace parte integrante de esta entidad, ambas entidades se beneficiaría con los convenios, a través de fortalecimiento, articulación y coordinación armónica del territorio frente a la necesidad de generar acciones conjuntas que promuevan una movilidad eficiente, equitativa, sustentable, segura, oportuna y económica por medio de la mejora continua del transporte público, el desarrollo del sistema integrado de transporte y la mejora de la calidad de vida de los habitantes metropolitanos a través de la movilidad.

9.2 SUBSECRETARÍA DE SEGURIDA VÍAL Y CONTROL.

9.2.1 CUERPO AGENTES DE TRÁNSITO.



Medellín futuro 2020-2023

Debido al fenómeno de la Movilidad urbana en el Distrito, el crecimiento del parque automotor, poblacional y atendiendo las diferentes necesidades, PQRSD, eventos generados por cambio del clima, manifestaciones ciudadanas, controles al transporte informal, eventos ciudadanos, compromisos generados por las diferentes comunas, atención de incidentes viales se requiere Incrementar el cuerpo de agentes de tránsito..

Se requiere dar continuidad al acompañamiento Jurídico en los procesos por agresión a servidor público de los que son víctimas los agentes de tránsito en sus actividades misionales, para garantizar un acceso pronto y eficaz al proceso penal y de esta manera sentar precedentes de ciudad con el fin de bajar el índice de agresiones.

Se requiere dar Continuidad a la Mesa de Articulación Movilidad de la cual hacen parte el cuerpo operativo de Agentes de Tránsito, el centro integrado de tránsito y transporte(CITRA), la Subsecretaría Técnica, Subsecretaria Legal , Gerencia de Movilidad Humana y Subsecretaria de Seguridad Vial y Control el cual es un espacio interno de la Secretaria de Movilidad en el cual se gestiona por parte de quienes conocen desde el micro territorio las falencias , necesidades y pequeñas intervenciones con el fin de buscar mejoras en temas de Movilidad de la ciudad.

Se requiere que en los procesos de selección internos para incorporar agentes de tránsito se adelanten con mayor rigurosidad tanto en las pruebas escritas, de conducción y de salud.

9.2.2 TRANSFORMACIÓN CULTURAL Y EDUCATIVA.

Estudiar la viabilidad de la realización o contratación de un diagnóstico de cultura ciudadana en la movilidad, con el fin de contar con más información para el desarrollo de las estrategias de transformación cultural y permita contar con insumos de información para soportar las estrategias diferenciadas para cada tipo de actor vial. Este diagnóstico debería presentar información referente, por ejemplo, comportamientos seguros, cumplimientos de normas de tránsito en materia de seguridad vial, vehículos involucrados, velocidades y aspectos de carácter psicológico, sociológico y cultural como posibles causas de los comportamientos inseguros de los actores viales.

9.2.2.1 RECOMENDACIONES.

Estudiar la viabilidad por parte de la Unidad de proyectos de Innovación en Movilidad adscrita al Despacho de la Secretaría de Movilidad, la realización o contratación de un diagnóstico de cultura ciudadana en la movilidad, con el fin de contar con más información para el



Medellín futuro 2020-2023

desarrollo de las estrategias de transformación cultural y permita contar con insumos de información para soportar las estrategias diferenciadas para cada tipo de actor vial. Este diagnóstico debería presentar información referente, por ejemplo, comportamientos seguros, cumplimientos de normas de tránsito en materia de seguridad vial, vehículos involucrados, velocidades y aspectos de carácter psicológico, sociológico y cultural como posibles causas de los comportamientos inseguros de los actores viales.

Buscar una solución con una herramienta tecnológica, que permita realizar el levantamiento de la información generada en las etapas de diseño, planeación, ejecución, seguimiento y evaluación de la operación y gestión del Equipo de Transformación Cultural.

Es importante la asignación de más recursos para el contrato logístico que permita la adquisición de diferentes implementos lúdicos requeridos para las intervenciones en las diferentes estrategias.

En temas contractuales es fundamental contar con recurso humano calificado y permanencia en el tiempo, evitando con ello fuga de conocimientos y experiencia que aportan en los diferentes procesos.

El acompañamiento y seguimiento a la implementación de las estrategias se constituye en un control absolutamente valioso como aporte a la gestión, y su correcta socialización pues con la retroalimentación se potencia la identificación del riesgo y se facilita la implementación de acciones correctivas y corrección.

La asignación de responsables por estrategia es fundamental para facilitar el avance individual de las metas planteadas en el plan de trabajo para cada vigencia.

Continuar con la socialización del plan de trabajo, el alcance, objetivos metas y su seguimiento con servidores de contrato garantiza la pertinencia de la información en los reportes de las intervenciones.

Continuar documentado la gestión, es decir hacer uso de los documentos y formatos con los que se cuenta e incluidos en el SIG, pues la gran mayoría evidencian la implementación de los controles frente al riesgo.

Se recomienda que se implementen acciones de mejora en el área de comunicaciones, estableciendo una estrategia clara, acompañada de un plan de medios adecuado a las necesidades de las diferentes áreas de la Secretaría de Movilidad.



Medellín futuro 2020-2023

Se recomienda contar con personal idóneo -con el conocimiento y experticia necesaria- para dar soporte y mantenimiento a las plataformas web o desarrollos, con que cuentan los diferentes proyectos de la Secretaría de Movilidad.

Se recomienda que las personas contratadas para la ejecución del proyecto cumplan con el perfil idóneo construido para el desarrollo de actividades, con disponibilidad de tiempo, pues no hacerlo, conlleva retrasos y baja calidad en la prestación del servicio.

Se recomienda que los contratos no tengan corta duración, toda vez que esto representa un desgaste administrativo, la alta rotación de personal afecta la ejecución o implementación de las diferentes estrategias y acciones del proyecto; se presentan retrocesos en la curva de aprendizaje, todo lo cual afecta el cumplimiento de las metas, así como la prestación del servicio con la oportunidad y calidad establecida.

Se recomienda la proyección de recursos para que el contrato de logística cubra todo el año, pues se deben cumplir compromisos como los acuerdos municipales, dar respuesta a eventos de ciudad, así como contar con piezas comunicativas, materiales, herramientas, implementos, ya que son necesarios a la hora de realizar intervenciones con la comunidad y que estas sean lúdicas; más aún, cuando se realizan con niñas, niños y adolescentes.

Se recomienda incluir el Centro de Orientación a Víctimas dentro de la estructura organizacional con el fin de que cuente con recursos propios para su operación.

Evitar reprocesos en los procesos de contratación con el fin de poder cumplir con los indicadores.

9.2.4 PROYECTO 200416 APROVECHAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LAS ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO.

El de aprovechamiento del espacio público en zonas de estacionamiento regulado además de ser un proyecto estratégico para el Distrito Especial de Medellín, debido a que a través de este se contrata la logística y el personal necesario para la operación y administración del sistema de estacionamiento regulado, el arrastre y la custodia de vehículos inmovilizados y el bloqueo de vehículos abandonados o mal estacionados y así garantizar la regulación y el control de las celdas de estacionamiento en vías públicas y el posterior control a las infracciones de tránsito y transporte en cumplimiento de las acciones administrativas realizadas por la autoridad de tránsito.

De acuerdo a la reestructuración operativa que se realizó a partir del 11 de junio de 2023, en las actividades de ZER, Arrastre y



custodia de vehículos inmovilizados y el bloqueo de vehículos mal estacionados, se inhabilitaron 443 celdas de ZER y se disminuyó el horario de la operación de estas en algunas zonas, adicionalmente se redujo la reacción operativa con la logística para poder desarrollar el arrastre, teniendo consecuencias en el incremento de los tiempos de respuesta, para izar los vehículos que están inmersos en incidentes viales con lesionados.

Los patios se encuentran al límite de ocupación, se sugiere implementar soluciones que permitan a los agentes de tránsito ejercer las laborales misionales sin limitantes.

9.2.4.1 RECOMENDACIONES.

Contar con tecnología, que se busque un equilibrio económico de las diferentes actividades del proyecto 200416 y sea auto sostenible financieramente.

Se recomienda tener separadas las actividades, por ejemplo, debería estar en un solo contrato la actividad de ZER y en otro contrato debe de estar las actividades de Arrastre y Custodia de vehículos inmovilizados y el bloqueo de vehículos mal estacionados.

Dar Cumplimiento a la Ley 1730 de 2014, de lo contrario buscar nuevos espacios para realizar la actividad de custodia de los vehículos inmovilizados por el alto número de vehículos que no reclaman sus propietarios en el corto plazo.

9.2.5 UNIDAD DE GESTIÓN ESTRATÉGICA VIAL Y LOGÍSTICA.

Garantizar la estabilidad del presupuesto otorgado anualmente, para que pueda ser ejecutado conforme a lo planeado en el PLAN ANUAL DE ADQUISICIONES, lo anterior teniendo en cuenta que se redujo a más de la mitad, limitando la capacidad operativa de la Secretaria de Movilidad.

Renovar y reponer parque automotor vehículos tipo patrulla, motos, grúas y camiones actualmente acumulan un promedio de uso de 8 años.

Incrementar la capacidad logística para alcanzar niveles aceptables de cumplimiento se requiere grúas y camiones propios o en su defecto contratar estos recursos a través de un tercero.

9.2.6 TOXICOLOGÍA.



Medellín futuro 2020-2023

La principal alerta es el cubrimiento de las vacantes que tiene la unidad.

Realizar mantenimiento a las instalaciones del laboratorio, (pintura, adecuación de baños y adecuación de puestos de trabajo) ya que lleva 12 años sin que se le haga una intervención en pintura, sin adecuación de puestos de trabajo, solo pequeños arreglos al aire acondicionado, a la plomería y el reemplazo de algunas lámparas fundidas.

9.3 SUBSECRETARÍA LEGAL.

En lo corrido del cuatrienio se obtuvieron logros importantes, debido en parte a la confianza y respeto a la independencia, por parte de los directivos.

- En lo corrido del cuatrienio se obtuvieron logros importantes, como la ejecución de más de 300.000 expedientes con un promedio de 80.000 por año cumpliendo con el indicador programado en el plan de desarrollo Medellín Futuro 2020-2023.
- Avanzar en los planes de mejoramiento relativos con el saneamiento contable y la depuración de la cartera.
- Fortalecer a cada una de las unidades adscritas a esta dependencia con personal idóneo, con el fin de dar respuesta oportuna a cada uno de los requerimientos elevados por la ciudadanía.
- Se recomienda tener en cuenta para las futuras proyecciones del Decreto de Pico y Placa los plazos concedidos, toda vez que ello ha generado el incremento de solicitudes por parte de la comunidad, conllevando a la alta demanda en la oportunidad de respuesta.

9.4 GERENCIA DE MOVILIDAD HUMANA.

- Entrega de consideraciones generales.
- De forma primordial, se debe posicionar el componente social frente a los demás componentes de la Gerencia, siendo un elemento indispensable desde lo técnico, para que esté presente en todas las fases de forma activa y participativa, no solo en la etapa de diagnóstico.
- Se debe visibilizar la Gerencia a nivel de distrito y de administración, teniendo en cuenta que pueden existir cambios en las organizaciones sociales y comunitarias, es el primer paso para dar apertura en las comunas y corregimiento por parte de la Gerencia.
- Vincular de forma efectiva a los colectivos ciclistas a La Mesa Distrital de la Bicicleta, ya que este espacio no debe responder solo a informes de gestión de la GMH, sino, a



Medellín futuro 2020-2023

una construcción conjunta y colaborativa entre actores sociales e institucionales con agenda de trabajo propio, un plan de acción y metas a corto y mediano plazo.

- Reconocer que en Colombia existe la ley 1811 de 2016 que plantea la bicicleta como el principal medio de transporte en el territorio nacional. En ella se plantean alcances relacionados con la promoción de la bicicleta como medio de transporte en incentivos, intermodalidad, equipamientos, regulación, gestión de información, normas específicas, participación ciudadana, entre otros. Importante conocerla y cumplirla, por lo tanto, es necesario sensibilizar conductores de transporte público colectivo e individual, usuarios de los diferentes sistemas y medios de transporte.
- Fortalecer los conceptos técnico social con la presentación de diagnósticos sociales como pilar que sirvan de insumo a los demás componentes para iniciar sus propias investigaciones.
- Diseñar y ejecutar espacios seguros para el tránsito peatonal.
- Trabajar macanudamente la secretaria de Infraestructura y la GMH en la ejecución de las obras peatonales, mejoramientos de andenes y cicloinfratesuras, con una articulación que permita avanzar en los proyectos.
- Fortalecer la reflexión en torno a la diversidad en los patrones de viaje originados por aspectos como el género, poblacional, la inserción en la estructura socioeconómica, la interseccionalidad, entre otros.
- Generar articulaciones, enlaces y mesas de trabajo con otras dependencias, organizaciones sociales y comunidad en general para propiciar el diálogo entre personas diversas, desde sus intereses y necesidades en los desplazamientos, con el propósito de que se conviertan en multiplicadores de la movilidad activa.
- Socializar la Guía de movilidad con enfoque de género con comunidades e institucionalidad.
- Identificar necesidades en relación con la Movilidad Activa y Sostenible en el Comunas y Corregimiento con enfoque de género para motivar escenarios de sensibilización, pedagogía e intervención social.
- Fortalecer la reflexión en torno a la diversidad en los patrones de viaje originados por aspectos como el género, la raza, la inserción en la estructura socioeconómica, la interseccionalidad, entre otros.
- Capital humano: para cada proyecto estratégico exclusivamente para la gerencia de movilidad humana.

Coordinadora de comunicaciones (1)

Realizador Audiovisual (2)

Diseñador Gráfico (1)

Comunicador Social (2)

Asistente administrativa y/o practicante (1)

Apoyo logístico para eventos (1)



Medellín futuro 2020-2023

- Presupuesto y autonomía para Medellín Caminable y Pedaleble, garantizar rubro para el desarrollo de las actividades comunicaciones y sociales en el territorio.

9.5 UNIDAD DE PROYECTOS DE INNOVACIÓN EN MOVILIDAD.

9.5.1 CONCLUSIONES GENERALES.

Superando los desafíos de inicio de implementación, retos de la pandemia Covid, la insuficiencia de recurso humano y presupuestal, La Unidad de Proyectos de Innovación en Movilidad – UPIM – con el poco tiempo haber sido implementada, ha logrado hitos importantes que han permitido posicionarla como una de las dependencias necesarias y vitales para no solo para la Secretaría de Movilidad, sino, para todo el Distrito, como quiera que es actualmente un referente obligado de CTI del mismo, logrando consolidar el primer gran lago de datos del Distrito, organizado y confiable que fue integrado a la Secretaría de innovación Digital como insumo para el lago del datos del Distrito, de la misma manera, esta Unidad representa a la Secretaría de Movilidad para la creación del plan de CTI+S.

Con el CITRA se consolidó un referente internacional de la Movilidad de Medellín, y es considerado como uno de los centros de información en SIT (Sistemas Inteligentes de Transporte) más importante de América Latina, recibiendo comisiones constantes de la mayoría de los países de la región, destacándose: Argentina, Brasil, Perú, Bolivia, Guatemala, México, Ecuador.

El Observatorio de Movilidad de Medellín ha cumplido y viene cumpliendo en la actualidad un sano y demostrado proceso de mejoramiento a través de la automatización de sus procesos y bases de datos, además de la implementación de procesos de investigación social del comportamiento de los actores viales, para presentar recomendaciones de intervención de ayuden a mitigar el impacto de la incidentalidad y mortalidad vial.

Medellín se encuentra en un estado de rezago y ralentización de la Movilidad Sostenible en lo que se refiere a transporte público de pasajeros y de carga, lo que dificulta lograr resultados notables de reducción de emisiones contaminantes, por lo que se requiere el despliegue de las estrategias e instrumentos de intervención identificados en la construcción de la Política de Renovación Vehicular adelantada por el grupo de Movilidad sostenible y la implementación de un gran Fondo para la Movilidad Sostenible.

En el año 2025 la concesión entregada a TIGO-UNE para el manejo de algunos de los procesos de la SMM, cumple con los tiempos contractuales planteados, a lo cual se debe replantear si se va a continuar con la concesión o por el contrario se generará el cierre del contrato,



Medellín futuro 2020-2023

cualquiera sea la alternativa tomada por la administración se debe revisar los procesos administrados por la entidad externa, ya que al momento de contemplarse la concesión no existía el CENTRO INTEGRADO DE TRAFICO Y TRANSPORTE – CITRA-, entregando procesos de gran importancia para el Distrito, con puesta en funcionamiento del centro donado por el gobierno de Corea, la entidad ya cuenta con la capacidad física, tecnológica y de conocimiento para hacerse responsable de algunos de dichos procesos, por lo que se recomienda analizar qué procesos deben ser retornados al Distrito liderados por la UNIDAD DE PROYECTOS DE INNOVACIÓN EN MOVILIDAD principalmente por CITRA y no incurrir en algún tipo de hallazgo administrativo, disciplinario o penal.

- Mediante el manual de implementación de proyectos SIT y la Resolución 20223040028675 de mayo 25 de 2022, del Ministerio de Transporte Nacional, el cual adoptó el Plan Maestro Nacional de sistemas Inteligentes, se fija una hoja de ruta para la introducción de servicios prioritarios SIT en el país, enfocados en 18 principios y 13 áreas de aplicación, a lo que el Distrito de Medellín debe ponerle todos sus esfuerzos y poder cumplir con la elaboración del Plan Maestro STI del distrito el cual tiene como plazo máximo para su construcción hasta el mes de Abril del año 2024. En este sentido, y al tratarse de una normativa de obligatorio cumplimiento y en especial por la pertinencia de la implementación de algunos de los proyectos allí relacionados para el Distrito de Medellín, se deben incluir en el Plan de Desarrollo de la administración entrante.
- Se hace necesario que el proyecto del Centro Integrado de Tráfico y transporte - CITRA – quede dentro del “Plan de Desarrollo Distrital” como un proyecto prioritario del Distrito, con la asignación presupuestal y de recursos correspondiente, ya que el centro al cumplir con cada una de las misionalidades del Distrito definidas para Movilidad, debe contar con indicadores que permitan medir el aporte a la Ciencia, Tecnología e Innovación desde el ámbito de la movilidad, aspectos que explican la razón de ser del CITRA, convirtiéndolo en el Centro más relevante en sistemas inteligentes de transporte no solo de Colombia sino de latino América.
- Se debe construir un plan de adquisiciones semestral que permita contar con un inventario mínimo que garantice el funcionamiento continuo y óptimo de CITRA, enfocados en hardware y software.

9.5.2 CONCLUSIONES ESPECÍFICAS.



9.5.2.1 CITRA

9.5.2.1.1 INFRAESTRUCTURA Y SEGURIDAD PERIMETRAL.

- Se cuenta con capacidad tecnológica bien definida para la correcta operación del proyecto CITRA, pero para lograr una gestión de la movilidad de todo el territorio del Distrito, se debe garantizar el despliegue de dispositivos ITS donde no los hay, en especial en los corregimientos, además se debe trabajar en la estructuración de procesos (y su futura implementación) para un mejor uso y aprovechamiento de dicha capacidad tecnológica.
- Se han constituido gran cantidad de integraciones de datos con diferentes dependencias en pro de la operación de CITRA con la consolidación de diversas fuentes de información; en este punto es necesario estandarizar de alguna manera estos procesos para futuras integraciones y lograr las metas en menores tiempos, evitando reprocesos.
- El equipo técnico del proyecto CITRA ha demostrado la capacidad para sortear distintos tipos de incidentes y situaciones que afectan en menor o mayor medida su operación, por lo cual es imprescindible contar con las herramientas necesarias para lograr mejores resultados en menor tiempo, o inclusive, evitar los contratiempos con antelación.
- Se ha identificado una necesidad fundamental en la apropiación del proceso de implementación del Plan de Seguridad y Privacidad de la Información del Distrito, lo que requiere alto compromiso a nivel directivo a nivel de Secretaría de Movilidad y de la Unidad de Proyectos de Innovación en Movilidad.

9.5.2.1.2 ANALITICA DE DATOS.

Se debe asegurar la continuidad de los procesos de analítica de Datos, en el entendido que este es un componente inherente a los sistemas inteligentes de Movilidad y corresponde a una de las características más relevantes por las cuales es reconocida la ciudad de Medellín en la actualidad en materia de Movilidad. Esta actividad ha sido clave para aprovechar el potencial de los datos para la toma de decisiones basadas en evidencia, así como para generar conocimiento e innovación en el ámbito de la movilidad.

La analítica especializada es un recurso valioso que debe ser utilizado con rigor metodológico, ética y transparencia. Se deben adoptar metodologías adecuadas en cada una de las etapas de la analítica de datos, tener acceso a recursos computacionales y capacitación continua en el tema.



Medellín futuro 2020-2023

- Desde la parte estadística podemos concluir que con una buena integración (Calidad y frecuencia de los datos), se pueden construir modelos estadísticos que apunten al plan de desarrollo del distrito.
- Se requiere de forma prioritaria comenzar a desarrollar el plan estadístico institucional.
- Es fundamental para correr los modelos estadísticos tener capacitaciones constantes en el conocimiento de las aplicaciones que se manejan y se requieren en CITRA, así como invertir en licencias nuevas de software estadístico (SPSS, STATA, entre otros) adecuadas para el manejo del bigdata.
- Incluir en el presupuesto de funcionamiento de la UPIM (Unidad de proyectos de innovación en movilidad) una partida económica con el fin de garantizar el desarrollo, seguimiento y evolución de los procesos de analítica en colaboración con las instituciones de educación superior.
- Dado el hecho de no contar con recurso humano calificado en estadística especializada dentro de la Planta de Cargos de la UPIM, se hace necesario el aseguramiento de recursos presupuestales para asignar a la contratación que permita la continuidad de los modelos estadísticos.

9.5.2.1.3 BIG DATA.

Esta actividad ha sido esencial para gestionar y procesar grandes volúmenes de datos provenientes de diversas fuentes y formatos, así como para extraer información relevante y oportuna para la Secretaría y sus usuarios.

Podemos señalar que el Big Data es un desafío técnico y organizacional que implica una transformación cultural y digital.

- Se requiere de manera urgente la integración de datos del RUNT (Parque automotor), que permita conocer y caracterizar el parque automotor que circula a diario por la ciudad.
- Integraciones con diferentes tecnologías:
A pesar de contar con diferentes integraciones se debe realizar una búsqueda constante y continua de posibles interesados internos y externos dentro del Distrito de Medellín, para fortalecer cada uno de los procesos manejados por CITRA y las entidad cooperantes con la unidad, permitiendo mejorar la toma de decisiones basadas en datos, tal como se viene adelantando con METRO y el AMVA, con los cuales ya contamos con la infraestructura tecnológica faltando únicamente con el convenio que permita la transferencia y consumo de la información.



Medellín futuro 2020-2023

Esta actividad ha sido fundamental para lograr una mayor interoperabilidad entre los sistemas de información de la Secretaría y de otras entidades, así como para facilitar el acceso y el uso de los datos disponibles. Las integraciones son un proceso continuo que requiere de una visión estratégica, una comunicación efectiva y una evaluación constante y se le debe de dar una mayor importancia.

- Convenios con otras entidades:
Esta actividad ha sido importante para establecer alianzas estratégicas con otros actores del ecosistema de movilidad, así como para realizar proyectos conjuntos de análisis e intercambio de datos por lo que se resalta la importancia de posicionar e incluir dentro de la agenda de Movilidad la consolidación de convenios y acuerdos con otras entidades, además de la academia.

9.5.2.1.4 INFRAESTRUCTURA DE CAMPO.

Según la importancia evidenciada luego de la puesta en marcha y operación del CITRA, se requiere con urgencia contar el servicio de un carro canasta de manera permanente designado a la unidad, esto para poder realizar los mantenimientos correctivos y preventivos que exigen estos dispositivos de campo, pues las cámaras se encuentran instaladas en postes con una altura de 15 metros, donde los brazos superiores se encuentran a la misma altura, en dichos brazos se encuentran instaladas las cámaras CCTV y las cámaras de video analítica.

- Altura de los gabinetes: En estos gabinetes se encuentran los equipos de transmisión TX, RX y de energía los cuales se dividen en dos grupos. Sistema VDS. (Switch de red del operador Tigo, VPN, Controladora, ST- VDS_SCU Controller, Acondicionador de voltaje AVR, Tablero de energía). Sistema VMS (Switch de red del operador Tigo, VPN, Controladora, ST-FULL_MAIN, SI-PC-V2.1 Y Tablero de energía) Se encuentran instalados a una altura de 8 mts c/u y se debe de llevar a campo 1 escalera de 2 cuerpos para realizar los mantenimientos preventivos y correctivos que se generan en los equipos internos de los gabinetes, a lo que se hace necesario, adquirir herramienta menor (escalera de 2 cuerpos, llaves, destornilladores, planta eléctrica, entre otros), que permita realizar los trabajos en campo de manera oportuna, cabe anotar que también es importante el transporte para hacer dichos mantenimientos.
- Vandalismo: las mayores dificultades que se han presentado en los dispositivos es el tema de



Medellín futuro 2020-2023

vandalismo ya que se ha reforzado la seguridad de los postes con elementos persuasivos tales como concertinas y coronas, se han concretado (se condena las cámaras de registro con una capa de material de agregado y concreto). Pero los daños presentados son constantes en los servicios de red de energía y de datos como, por ejemplo: Postes de EPM y de alumbrado público, hurtado el cableado de cobre.

- Se presenta vandalismo en los medidores de energía y en los transformadores, principalmente por que la normatividad vigente de EPM exige que el medidor sea instalado a una altura máxima de 1.70mts y esta altura es vulnerable al vandalismo, donde, se ha reforzado la seguridad instalando los medidores a 7mts de altura.
- Mantenimientos correctivos y preventivos en vías de alto flujo vehicular: Estos mantenimientos se deben de realizar en un horario de 9pm a 4am. Lo que dificulta su ejecución por parte del personal de la UPIM, ya que, no solo es el horario que esta por fuera de lo establecido por el distrito, sino, que no se cuenta con los recursos mínimos necesarios para el desarrollo de dicha actividad tales como: Acompañamiento de agentes de tránsito, carro canasta, cierre de uno o dos carriles, señalización vial vertical, entre otros.
- Se hace necesario generar un plan de expansión de SIT para el distrito, ya que a pesar de contar con más de 3000 dispositivos en campo que permite monitorear, clasificar, y controlar la movilidad en el distrito, aún hace falta expandirnos a partes del territorio que cuentan con gran dificultades en movilidad, los principales territorios son EL CORREGIMIENTO DE SAN ANTONIO, CORREGIMIENTO DE SANTA ELENA, CORREGIMIENTO DE SAN CRISTOBAL, comunas perimetrales del Distrito COMUNA 1, COMUNA 2, COMUNA 3, COMUNA 5, adicional hay que analizar los corredores principales de la zona norte como AUTOPISTA NORTE, REGIONAL, AUTOPISTA SUR, PARALELA.

9.5.2.1.5 OBSERVATORIO DE MOVILIDAD.

Recomendaciones desde el área ambiental del Observatorio de Movilidad de Medellín:

Mediante la Ley 2169 de 2021 “POR MEDIO DE LA CUAL SE IMPULSA EL DESARROLLO BAJO EN CARBONO DEL PAÍS MEDIANTE EL ESTABLECIMIENTO DE METAS Y MEDIDAS MÍNIMAS EN MATERIA DE CARBONO NEUTRALIDAD Y RESILIENCIA CLIMÁTICA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES” se define al Distrito de Medellín como



Medellín futuro 2020-2023

el encargado de dar cumplimiento a las metas establecidas frente a las NDC (contribuciones nacionalmente determinadas) como corresponsable en la ejecución de estos proyectos,

Las metas con las que cuenta cada uno de nuestros proyectos son:

Medida	Descripción	Meta
Zona urbana de aire protegido (ZUAP) – Medellín	Implementación y operación de una zona de aire protegido. (ZUAP)	Implementación de 1 ZUAP a 2023
Densificación red ciclista – Medellín	Ampliación de la red ciclista a 145,4 km a 2023	40,4 km adicionales a 2023
Buses eléctricos – Medellín	Entrada en operación de 65 buses eléctricos adicionales para un total de 130 buses eléctricos.	65 buses eléctricos nuevos a 2023
Taxis eléctricos – Medellín	Expansión de la flota de taxis eléctricos.	50 taxis eléctricos adicionales a 2023

Es de indicar que, aunque estos proyectos no han sido asignados directamente en su gestión a la UPIM, al estar a cargo de la Gestión Ambiental de la Secretaría, nos corresponde su verificación en lo que a esta se refiera.

A estos proyectos se les verificará su avance y cumplimiento de acuerdo con el plan de implementación de cada uno, tal como lo describe el Artículo No.23 de la norma mencionada.

Los planes de implementación, así como las fichas de los indicadores de seguimiento de cada proyecto, es decir, los diferentes documentos presentados ante el gobierno nacional para su aprobación se encuentran en los archivos adjuntos, así como la Ley en relación para su conocimiento y el informe NDC 2020 donde fueron consignados los compromisos de Medellín (Véase página 105).

Se debe seguir y mejorar el proceso investigativo asociado al fenómeno de la movilidad desde el OMM, lo que posibilite entregar acciones estratégicas a la ciudad que respondan adecuadamente a la comprensión de la problemática en movilidad.

Se deben mejorar los canales de comunicación del OMM, con la Secretaría de Movilidad, así como con la administración central y las demás Secretarías, para posibilitar que las acciones estratégicas propuestas por parte del OMM sean tenidas en cuenta, en especial en las acciones a emprender por el Distrito en materia de movilidad.



Medellín futuro 2020-2023

Consolidar y aumentar el grupo de trabajo del OMM, en especial promover su interdisciplinariedad, agregando perfiles como: geógrafos, historiadores, economistas, que puedan lograr abordar el fenómeno desde una óptica integral.

El Observatorio de Movilidad de Medellín debe participar activamente de la construcción del POT de la ciudad en el 2023, mínimamente, hacer aportes desde su trabajo con los datos y el conocimiento sobre el fenómeno de la movilidad.

9.5.2.1.6 UNIDAD DE GESTION SOSTENIBLE.

9.5.2.1.6.1 RETOS Y NECESIDADES PARA LA NUEVA ADMINISTRACIÓN 2024-2027.

Se debe asegurar la continuidad del proceso de Gestión para la Movilidad Sostenible, con miras a asumir los retos pendientes por alcanzar, entre los cuales estarían, la socialización y sensibilización con las nuevas Administraciones de los municipios que conforman el AMVA, con el objetivo que sea adoptada e implementada la Política Pública, definiendo la instancia competente para ello en cada uno de los Municipios; y identificando los mecanismos mediante los cuales se llevará a cabo el seguimiento y control de las acciones ejecutadas.

9.5.2.1.6.2 RECURSOS.

Se requieren recursos económicos/beneficios regionales y locales de entidades para poder viabilizar la renovación vehicular. Los recursos nacionales estarán supeditados a los programas en diseño, que se implementarán aprox. en 2024.

Es necesario estructurar proyectos por segmentos lo suficientemente atractivos que puedan contrarrestar las situaciones o necesidades del momento:

- Altos precios de los vehículos eléctricos y a gas natural.
- Alta devaluación del peso frente al dólar, alta inflación.
- Altas tasas de interés, se requieren préstamos con tasas blandas
- El no acceso a crédito de muchos propietarios, se requiere adelantar gestión para expedición de ley.
- Que reciban recursos por chatarrización del vehículo (los vehículos viejos aún tienen mercado – gestión programas nacionales).
- Que las entidades públicas contraten los servicios con empresas que empleen vehículos de cero y bajas emisiones, y motivación de empresa privada.



Medellín futuro 2020-2023

- Que el gobierno nacional implemente programas de ascenso tecnológico para cada segmento vehicular, en especial para los priorizados en la región.

9.6 UNIDAD ADMINISTRATIVA.

9.6.1 COMPONENTE TECNOLÓGICO.

Debido tamaño y a la complejidad del convenio interadministrativo número 5400000003 del 2006 con UNE, se requiere una interventoría que reemplace la supervisión colegiada que se tiene hasta el momento, dado que se requiere personal especializado para su seguimiento.

El convenio interadministrativo número 5400000003 del 2006 con UNE, finaliza el 31 de diciembre del año 2025, por lo cual se recomienda que desde la alta gerencia se prevea la operación de la Secretaría de Movilidad a partir del 1 de enero de 2026 en términos de un nuevo proceso de contratación que debe contener cláusulas y condiciones que se adecúen a las necesidades y nuevas realidades del ambiente, el mercado, la tecnología, la atención al ciudadano, los Sistemas de Gestión, las normas y otros aspectos que deban evolucionar al mismo tiempo del desarrollo de un contrato.

Mejorar las instalaciones físicas de varias zonas, entre ellas la Unidad de Inspecciones, el Área Administrativa, Centro Logístico.

9.7 COMUNICACIONES.

- La imagen de los Agentes de Tránsito es un referente ante la ciudadanía de información y seguridad vial, se debe seguir trabajando con el personal uniformado para brindar una excelente atención a los usuarios cuando son intervenidos por estos en las vías, utilizar un léxico apropiado, saludar, portar bien el uniforme, entre otras cosas que hace que la imagen institucional reflejada en ellos se optimice de manera positiva ante la gente.
- De la misma manera, se debe mantener informados al personal para que tengan de primera mano las novedades de la ciudad y poder suministrarla a los diferentes actores viales.
- Como referentes, se debe seguir visualizando y evidenciar en redes sociales las acciones y resultados de los Agentes de Tránsito genera engagement, por lo cual hay que seguir publicando contenido de sus operativos y controles. Es fundamental, que ellos sean la imagen de la Secretaría como voceros de información.



Medellín futuro 2020-2023

- Es fundamental que se integre al personal uniformado con los administrativos de la dependencia, para que ellos se sientan cercanos a la institución, ya que son el eje central de la operatividad de la Secretaría.
- Tanto la estrategia de #MeMuevoALoBien como el código QR, tuvieron gran aceptación por parte de las empresas, se recuperó la comunicación y se obtuvo gran cercanía con la secretaria de Movilidad de Medellín. Por parte de la ciudadanía en general y de los comerciantes en la ciudad, agradecen a la secretaria y empresas aliadas del transporte público colectivo, haber creado este QR porque así ellos recomiendan a los extranjeros y visitantes un servicio seguro y rápido para su desplazamiento.
- Gracias a la cercanía con gerentes y comunicadores del TPI y del TPC, se crearon grupos de WhatsApp como medios de comunicación directos y para trabajar en conjunto.
- En materia digital y de comunicaciones en general, ahora se cuenta con una excelente articulación, no sólo entre el estratega digital, los enlaces de cada dependencia, el equipo audiovisual y el de Diseño, lo que permite que logremos realizar productos comunicacionales y para redes sociales no solo en mayor cantidad que antes sino que además cumplen con las expectativas de las redes sociales hoy en día; y que, en su mayoría, logran mostrar de manera más entretenida y estratégica la gestión y los logros de una Secretaría que, históricamente, no es de las más apreciadas por los ciudadanos.
Prueba de eso es el crecimiento en seguidores que han tenido las redes en comparación al 2020, pues los ciudadanos las ven como canales de información efectivos para enterarse de lo que sucede en materia de movilidad en la ciudad
- Con la debida articulación del Webmaster por parte de Comunicaciones, los enlaces de cada subsecretaría o dependencia, el equipo de Sistemas de Información, Tigo-UNE, y Secretaría de Comunicaciones e Innovación Digital; se logró llevar a cabo procesos que estaban detenidos por falta de personal y de disposición de algunas partes, pero con el compromiso de todos, en especial esta última parte del año, se avanzó en el objetivo principal de unificar la información de la Secretaría en el sitio web de Wordpress de la Alcaldía y poder dar de baja el sitio obsoleto y poco amigable con el usuario que había antes.
- La gestión audiovisual en este cuatrienio ha demostrado un crecimiento considerable, con la implementación de estrategias de coordinación y planeación para mejorar el flujo de trabajo, el fortalecimiento de capacidades técnicas y la producción de una considerable cantidad de videos y fotografías. Sin embargo, es evidente la necesidad de abordar las dificultades existentes para seguir mejorando y garantizar la calidad y



consistencia en la difusión de información en los próximos periodos administrativos.

CAPÍTULO 10: LECCIONES APRENDIDAS EN DESARROLLO DE LA GESTIÓN.

10.1 SUBSECRETARÍA TÉCNICA.

Realizar los contratos de señalización e interventoría mediante el mecanismo de vigencia futuras, garantiza que las actividades de señalización se realicen de manera ininterrumpida (vigencias 2022 y 2023), garantizando el mantenimiento continuo de la señalización vial en las vías de la ciudad; aunado a lo anterior, con este mecanismo se evita que los recursos del proyecto de señalización vial sean objeto de castigo, por el principio de anualidad por parte de la Secretaría de Hacienda.

Durante la gestión en la unidad de semáforos de la Secretaría de Movilidad de Medellín, se han identificado importantes lecciones que han contribuido a fortalecer y mejorar el manejo de la semaforización en la ciudad. A continuación, se presentan algunas de las lecciones más relevantes:

10.1.1 Mantenimiento en Modalidad "Vigencia Futura": En lo posible, contar con el mantenimiento de la red en modalidad "Vigencia Futura" ha demostrado ser esencial para asegurar un funcionamiento continuo y seguro de la red semafórica.

10.1.2 Mantenimiento Integral y Modernización Constante: Aumentar el mantenimiento preventivo, correctivo y perfectivo, y constantemente modernizar la red, tanto los elementos como la conectividad, es crucial para garantizar una gestión eficiente y adaptada a las necesidades cambiantes de movilidad.

10.1.3 Reforzar la Seguridad y Evitar Interrupciones: Reforzar la seguridad para evitar el tema de robos, vandalismo y daños que interrumpen el funcionamiento es una prioridad. La instalación de unidades de respaldo de UPS para los cruces semafóricos también ha demostrado ser una medida efectiva.

10.1.4 Soporte y Mantenimiento Continuo de Plataformas

ITS: Garantizar el soporte y mantenimiento continuo de las



Medellín futuro 2020-2023

plataformas ITS es fundamental para el control y operación seguro de la red semafórica, así como para la coordinación del tráfico y una mejor movilidad.

10.1.5 Importancia de Contratos Activos: Necesariamente se requieren los contratos activos para operar de manera segura la red semafórica. Estos contratos representan una parte esencial en la gestión y operación de la red, asegurando su funcionamiento eficiente y seguro.

10.2 SUBSECRETARÍA DE SEGURIDA VÍAL y CONTROL.

10.2.1 CUERPO AGENTES DE TRÁNSITO.

Comunicación oportuna. Se requiere del correcto uso de los canales destinados para la puesta en conocimiento de los requerimientos de la ciudadanía, respetando la trazabilidad de las solicitudes y los procesos, para que se permite consolidar estadísticas de atención.

La reducción de los presupuestos afecta la prestación del servicio a la ciudadanía y la operatividad del parque automotor, adscrito a la SMM.

La articulación con la Secretaría de Seguridad con la presencia de nuestros agentes de tránsito en el PMU hemos logrado identificar, gestionar e intervenir diferentes conductas contrarias a la normativa en tiempo real.

Nuestro grupo de Agentes de Tránsito con funciones de Policía Judicial atiende las diferentes actuaciones en el marco de la indagación e investigación penal, con celeridad y profesionalismo, convirtiéndose en el grupo de policía judicial líder a nivel a nacional.

Por medio de la eficiencia en la asignación de turnos y servicios, se ha garantizado la presencia de nuestros agentes de tránsito en todas las comunas y corregimientos de Medellín, generando presencia y control de acuerdo con las dinámicas propias de cada territorio.

Por medio de la eficiencia en la asignación de turnos y servicios, se ha garantizado la atención de nuestros agentes de tránsito en todas las comunas y corregimientos de Medellín, en el marco de los requerimientos ciudadanos impetrados mediante los canales institucional de la Alcaldía.

10.2.2 PROYECTO 200416 APROVECHAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LAS ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO.



Medellín futuro 2020-2023

Es importante contar con el presupuesto definido para el proyecto, ya que esto evita reprocesos en los tiempos con la contratación y la ejecución de las actividades.

El Proyecto 200416, los ciudadanos ven como una alternativa fiable la regulación del estacionamiento indebido en la vía por medio de la actividad de las ZER, se debe de cambiar la forma de regulación para que sea con más tecnología y poder multiplicar esta actividad por el resto del Distrito, se necesita una capacidad operativa más robusta para poder atender logísticamente las necesidades de los agentes de tránsito (Grúas); adicionalmente se tiene que solucionar de raíz la custodia de vehículos inmovilizados debido a que cada vez se necesita más espacio para poder custodiar los vehículos inmovilizados que no reclaman de los patios sus propietarios.

10.3 SUBSECRETARÍA LEGAL.

Desde el trabajo articulado entre las diferentes Unidades y con el desarrollo organizado y constante de mesas de trabajo, se pueden implementar acciones de mejora en procura del mejoramiento continuo de los procesos.

- El mejoramiento continuo de los procesos con las recomendaciones sugeridas por los entes de control como la Contraloría Distrital de Medellín y la Unidad de Evaluación y Control sugeridas en las diferentes auditorías.

10.4 GERENCIA DE MOVILIDAD HUMANA.

10.4.1 Lecciones aprendidas en desarrollo de la gestión equipo GMH.

- Seguimiento y cumplimiento de los requerimientos técnicos para los procesos de pacificación y peatonalización de las vías, con el fin de garantizar la intervención.
- Implementación de estrategias de optimización de tiempos de aprobación. En ese sentido desde la secretaría se debe impulsar directivamente la incorporación de las “Directrices para los estudios de goce y disfrute del peatón”.
- La implementación de la Zona Urbana de Aire Protegido (ZUAP) ha sido un caso de éxito rotundo, estableciendo alto estándar en gestión. Su reconocimiento a nivel nacional e internacional ha catalizado fuentes adicionales de financiamiento, permitiendo una expansión y optimización más rápida de nuestros esfuerzos.
- A través de una estrategia de socialización efectiva centrada en el componente social, la ZUAP no ha permitido consolidar la zona sino que también ha fortalecido la



Medellín futuro 2020-2023

cohesión comunitaria y el compromiso cívico. Este enfoque integral ha sido clave para el éxito de la implementación a nivel territorial.

- Aperturas peatonales en La Alhambra, San Ignacio (Pichincha), y Barbacoas han mejorado la visibilidad de los negocios locales y aumentado el flujo de visitantes, de la misma manera las encuestas a comerciantes revelan un alto nivel de satisfacción y deseo de continuidad del proyecto
- La retroalimentación de los comerciantes y residentes ha sido crucial para evaluar el impacto y realizar ajustes.
- Iniciar con la promoción de movilidad sostenible antes de implementar medidas restrictivas ha facilitado la adaptación comunitaria y ha servido como un modelo piloto para futuras intervenciones.
- Falta de continuidad de los equipos de trabajo desde su líder (cinco gerentes y a la fecha no se cuenta con Gerente de movilidad Humana) hasta los desarrolladores.
- Falta de insumos y recursos para el desarrollo de los corredores, como topografías, estudios de suelos, cálculos estructurales, aforos, estudios ambientales, por falta de recursos.
- Procesos de aprobación no estratégicos, considerando que el DAP revisa todos los proyectos de la ciudad y el volumen de trabajo no da abasto. Se recomendó contratar una persona exclusiva para los proyectos, como se ha realizado en otras administraciones, sin embargo, no fue recibida.
- Las limitaciones financieras dificultaron la continuidad y expansión de diversas iniciativas, como la remodelación de corredores y la implementación de sistemas de medición.
- La falta de fondos locales llevó a una dependencia de cooperación internacional, lo que añadió capas de burocracia y retrasos en la disponibilidad de los recursos.
- Desencuentros y barreras de comunicación entre los líderes del proyecto y los especialistas técnicos dificultaron el proceso de toma de decisiones.
- El proceso de ajuste a nuevas resoluciones de transporte y normativas ambientales generó retrasos y requirió continuas reevaluaciones técnicas
- Los contratos interadministrativos de estudios y diseños formulados por Gerencias iniciales de la administración no contaban con la aprobación de productos, por parte de entidades externas, lo que ha dificultado en parte los procesos de diseño y aprobación.

10.4.2 EN TRABAJO ARTICULADO CON EL EQUIPO DE COMUNICACIONES SE ENCONTRARON LOS SIGUIENTES HALLAZGOS.

- Metas de los indicadores de la gerencia dependían del desarrollo de otras entidades por lo cual, muchas de ellas, no fueron cumplidas al 100%, afectando el cumplimiento.



Medellín futuro 2020-2023

- Por constante cambio de coordinadores se vio muy afectados los procesos de los proyectos, se recomienda mantener y garantizar el personal de los proyectos al menos por un año.
- Cambio constante de gerente de movilidad humana en el desarrollo del contrato: modificación en las actividades, acople del equipo a nuevas directrices, finalmente se desarrolló con éxito el objeto contractual, pero con muchas dificultades.
- Espacio físico (oficina) y enseres (sillas, equipo, escritorio) para el desarrollo de las actividades.
- Revisión de cumplimiento del proveedor asignado por el contrato (tiempos de entrega, calidad y precios muy desfasados).
- Autonomía para ejecutar el presupuesto y tiempos de aprobación con supervisión de contrato.

10.5 UNIDAD DE PROYECTOS DE INNOVACIÓN EN MOVILIDAD.

Es fundamental dar a conocer de forma clara lo que es CITRA y toda la información que se tiene integrada con las diferentes entidades, ya que el centro integrado de tráfico y transporte es más conocido en el ámbito internacional que en el mismo distrito, hay dependencias distritales y metropolitanas que no saben que es ni para que sirve el CITRA, eso ha dificultado su implementación y puesta en marcha.

Debido a la demora en la contratación laboral, los procesos se interrumpen continuamente imposibilitando la entrega de los objetivos planteados en los tiempos establecidos, por lo que se recomienda garantizar la continuidad del personal que está elaborando las diferentes actividades de la UPIM.

10.5.1 CITRA

10.5.1.1 INFRAESTRUCTURA Y SEGURIDAD PERIMETRAL.

Se debe trabajar en la estructuración de un plan de soporte tecnológico completo del proyecto CITRA, que parte de los Sistemas de Información que componen su operación, posterior a una definición y estructuración de procesos asociados a dicha operación, y teniendo en cuenta las necesidades adicionales de recursos humanos que cubran las necesidades operativas del proyecto.



Se debe consolidar un apoyo técnico y administrativo en el proceso de implementación del Plan de Seguridad y Privacidad de la Información del Distrito, para lograr su constitución dentro del proyecto de CITRA.

10.5.1.2 ANALITICA DE DATOS.

Es indispensable contar con herramientas adecuadas que permitan realizar análisis avanzados con técnicas de machine learning, estadística e inteligencia artificial, así como con un equipo multidisciplinario que pueda aplicar estas técnicas a los problemas reales del sector.

10.5.1.3 BIG DATA.

Se identifica que la mayoría de las dependencias que solicitan información en CITRA, no son claros en el tipo de datos que necesitan y esto genera retrasos, reproceso y malas interpretaciones de la información obtenida.

Es necesario contar con un marco normativo y técnico que regule y oriente las integraciones, contar con herramientas abiertas que permitan la interoperabilidad y contar con un equipo capacitado y comprometido que pueda gestionar los requerimientos, las pruebas y el mantenimiento de las mismas.

Es necesario contar con una infraestructura, abierta, robusta y escalable que soporte el almacenamiento y el procesamiento de los datos, así como con un equipo experto que pueda diseñar e implementar las soluciones adecuadas para cada caso.

Hemos aprendido que es fundamental contar con una visión compartida y unos objetivos claros que orienten los convenios, así como con un equipo colaborativo y flexible que pueda adaptarse a las necesidades y expectativas de cada entidad.

10.5.1.4 INFRAESTRUCTURA DE CAMPO.

Se debe de realizar la compra instalación y adecuación del laboratorio para realizar reparación de los equipos en falla y para realizar ingeniería inversa de los dispositivos traídos de corea del sur.

Se debe implementar la operación 24/7, esto debido a que la mayoría de los vandalismos se generan en los horarios nocturnos, además, de contar con la restricción horario del trabajo vía el cual debe ser entre las 9 pm y las 4am.



10.5.1.5 OBSERVATORIO DE MOVILIDAD.

El Observatorio, tiene grandes apuestas desde los datos y el conocimiento acumulado desde su creación como unidad de trabajo, sin embargo, la falta de eco institucional o mayores posibilidades a nivel político y estratégico, lo cual imposibilita que muchas de sus apuestas y recomendaciones para la ciudad se queden en el tintero. En definitiva, se necesita consolidar su posición institucional, en algo que se traduzca en acciones efectivas en la movilidad local.

La apuesta desarrollada por este grupo de trabajo para organizar y disponer públicamente de los datos que maneja es notoriamente un logro, no solo para el Distrito, sino para la academia y la ciudadanía que puede obtener de forma instantánea información sobre el fenómeno de la movilidad, en especial en cuanto a la seguridad vial y el ambiente. Se debe consolidar el recurso web y mantener en el tiempo.

10.6 UNIDAD ADMINISTRATIVA.

10.6.1 COMPONENTE TECNOLÓGICO.

Se requiere exigirle al operador una metodología de gestión de proyectos formal en donde se pueda realizar el seguimiento en cuanto a tiempos, hitos, metas, objetivos estratégicos
Se requiere establecer y modificar los acuerdos de nivel de servicio e indicadores
Se requiere la exigibilidad del cumplimiento de los Sistemas de Gestión que determina la Función Pública con los estándares internacionales y mejores prácticas para su implementación.

10.6.2 ASUNTOS IMPORTANTES A TENER EN CUENTA EN EL CORTO PLAZO (PRÓXIMOS 100 DÍAS).

- Priorización en la construcción de la red Hidrosanitaria de la Sede Movilidad-(se cuenta con documentos precontractuales, Estudios previos completos.)
- Poder realizar los mantenimientos preventivos y reposición de equipos de aire acondicionado, planta eléctrica, subestación eléctrica, UPSs, Datacenter, ascensor.
- Iniciar contratación interventoría Convenio Une.



10.6.3 CALIDAD - ORGANIZACIÓN Y PROCEDIMIENTOS DEL SISTEMA INTEGRAL DE GESTIÓN.

10.6.3.1 ATENCIÓN DE LAS AUDITORÍAS TANTO INTERNA COMO EXTERNA.

Atendiendo el lineamiento de Desarrollo Institucional se atienden en el año dos auditorías, la interna en el primer semestre del año y la realizan los auditores internos del Distrito y la segunda Auditoría es la Externa que se realiza en el Segundo semestre del año y es con un ente externo.

10.6.3.2 LOS PLANES DE MEJORAMIENTO DE CALIDAD Y LAS DIFERENCIAS ENTRE LOS PLANES DE MEJORAMIENTO DE LOS ENTES DE CONTROL Y LOS DE CALIDAD.

- Actualmente se tienen 14 planes de mejoramiento en el Proceso, con su respectivo seguimiento, producto de las Auditorías y de acciones para abordar riesgos principalmente.
- Diferencia 1: en los planes de los entes de control ellos mismos suben los hallazgos y en calidad solo las auditorías suben los hallazgos, de resto nosotros mismos subimos notas de mejora, acciones para abordar riesgos y autoevaluaciones.
- Diferencia 2: En los entes de control el avance del seguimiento de las acciones lo diligencia únicamente el auditor y en calidad no es obligatorio ese avance, solo opcional y puede ser diligenciado por los enlaces.
- Diferencia 3: Cuando hay cambios de nivel directivo o Líderes que están como responsables de las acciones, en los entes de control no se cambian y en calidad si se cambian para que los nuevos tengan esa responsabilidad.

10.6.3.3 FURAG:

Es importante tener en cuenta que la consolidación del FURAG se realiza entre enero y marzo generalmente y se debe contar con toda la disposición, información y compromiso para el envío en los plazos establecidos.

10.6.3.4 ASUNTOS IMPORTANTES A TENER EN CUENTA EN EL CORTO PLAZO (PRÓXIMOS 100 DÍAS).



Medellín futuro 2020-2023

- Solicitud de plazas comunicaciones, en vigencias anteriores se contaba con un Asesor de Comunicaciones en carrera.

10.7 COMUNICACIONES.

En el mes de marzo 2024, se debe pagar el almacenamiento en drive de la cuenta oficinacomunicacionesmed@gmail.com que cuesta 100 mil pesos anuales; allí se alojan las carpetas de banco de imágenes

10.8 DIRECCIÓN TÉCNICA - MESAS DE MOVILIDAD.

- La estrategia de Mesas de movilidad en cabeza de los ediles.
- Buen relacionamiento con los diferentes actores territoriales, transformándolos en legitimadores de la secretaría en las comunas-
- Reglamentación o protocolo interno para la apropiación del espacio.

CAPÍTULO 11: DIFICULTADES

11.1 SUBSECRETARÍA TÉCNICA.

11.1.1 Convenio interadministrativo 4600031108 de 2011. Sistema BRT y líneas alimentadoras cuencas 3 y 6. metroplús.

- Los recursos aportados por otras entidades estatales de acuerdo a la planeación inicial del proyecto, nunca se han aportado. Dichos recursos se contemplaron para brindar estabilidad financiera al sistema, por no contar con estos recursos se han presentado retrasos e incumplimiento en los pagos a los concesionarios y a la ETMVA.
- En el siguiente cuadro se muestra las necesidades de los recursos, se evidencia el comportamiento de los ingresos y egresos del sistema a agosto 2023, la proyección de los recursos para el 2023 y los aportes realizados por parte del Distrito Especial de Ciencia, Tecnología, e Innovación de Medellín.



Medellín futuro 2020-2023

Periodo	Ingresos	Pagos	Déficit	Aportes FET	Déficit- Aportes FET	Acumulado
Octubre-13 a Diciembre de 2014	\$ 85.379.646.668	-\$ 117.452.079.213	-\$ 32.072.432.545	\$ 30.933.469.574	-\$ 1.138.962.971	
Enero a Diciembre de 2015	\$ 94.074.228.853	-\$ 130.612.148.066	-\$ 36.537.919.213	\$ 22.007.856.292	-\$ 14.530.062.921	-\$ 15.669.025.892
Enero a Diciembre de 2016	\$ 107.611.764.042	-\$ 162.056.607.211	-\$ 54.444.843.169	\$ 74.053.541.112	\$ 19.608.697.943	\$ 5.078.635.022
Enero a Diciembre de 2017	\$ 116.961.750.745	-\$ 173.180.863.147	-\$ 56.219.112.403	\$ 14.518.101.618	-\$ 41.701.010.785	-\$ 22.092.312.842
Enero a Diciembre de 2018	\$ 134.041.524.650	-\$ 192.364.682.147	-\$ 58.323.157.497	\$ 50.546.905.306	-\$ 7.776.252.191	-\$ 49.477.262.976
Enero a Diciembre de 2019	\$ 149.213.343.301	-\$ 216.366.019.445	-\$ 67.152.676.144	\$ 88.224.953.784	\$ 21.072.277.640	\$ 13.296.025.449
Enero a Diciembre de 2020	\$ 91.290.411.640	-\$ 203.650.082.602	-\$ 112.359.670.961	\$ 69.616.451.835	-\$ 42.743.219.126	-\$ 21.670.941.486
Enero a Diciembre de 2021	\$ 119.409.993.461	-\$ 223.751.015.746	-\$ 104.341.022.285	\$ 19.025.886.664	-\$ 85.315.135.621	-\$ 128.058.354.747
Enero a Diciembre de 2022	\$ 169.998.126.261	-\$ 232.834.483.103	-\$ 62.836.356.842	\$ 111.626.176.612	\$ 48.789.819.770	\$ 110.274.384.175
TOTAL CONVENIO	1.067.980.789.621	-1.652.267.980.680	-584.287.191.059	480.553.342.797	-103.733.848.262	-108.318.853.297
Enero 2023 Real	\$ 13.825.825.519	-\$ 19.520.304.439	-\$ 5.694.478.920	\$ 48.591.626.000	\$ 42.897.147.080	-\$ 60.836.701.182
Febrero 2023 Real	\$ 16.008.963.943	-\$ 20.771.224.764	-\$ 4.762.260.821	\$ 0	-\$ 4.762.260.821	-\$ 65.598.962.004
Marzo 2023 Real	\$ 17.231.260.007	-\$ 22.484.628.350	-\$ 5.253.368.343	\$ 0	-\$ 5.253.368.343	-\$ 70.852.330.346
Abril 2023 Real	\$ 14.993.037.628	-\$ 21.538.002.609	-\$ 6.544.964.981	\$ 0	-\$ 6.544.964.981	-\$ 77.397.295.328
Mayo 2023 Real	\$ 16.636.940.083	-\$ 22.053.807.248	-\$ 5.416.867.165	\$ 0	-\$ 5.416.867.165	-\$ 82.814.162.493
Junio 2023 Real	\$ 15.486.176.696	-\$ 21.450.380.867	-\$ 5.964.204.170	\$ 43.737.740.090	\$ 37.773.535.920	-\$ 45.040.626.573
TOTAL A JUN 2023	1.162.162.993.497	-1.780.086.328.957	-617.923.335.459	572.882.708.887	-45.040.626.573	

En 2022 se encuentran los aportes de la nación por y el municipio en aportes del FET, para un total de 111 mil millones.

- En diferentes momentos la ETMVA ha informado que el costo financiero de sostener el flujo de caja de la operación es muy alto.

11.1.2 MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO.

Se suscribió el 16 de febrero de 2023, un memorando de entendimiento entre la empresa Metro de Medellín y el Distrito de Medellín a través de las Secretarías de Movilidad y Hacienda, en el cual se estableció la forma de realizar las transferencias para cubrir la suma de \$161.175.743.348, déficit proyectado a octubre de 2022.

Como parte integral del memorando, el Distrito se compromete a entregar al Fondo de Estabilización de la Tarifa – FET



Medellín futuro 2020-2023

\$41.870.054.211 en el mes de octubre del presente año, recursos desvirtuados de la sobretasa a la gasolina recaudados por el Ministerio de Hacienda y Crédito público correspondientes a la vigencia del año 2023. Es de anotar, que a la fecha no se ha establecido la Modificación a la cláusula quinta del acuerdo de pago con la Nación — Ministerio de Hacienda y Crédito Público, con el fin de desvirtuar la renta a la gasolina de la vigencia 2023, sin embargo, con aportes de la nación \$33.226.405.063 se cubrió parte de esta obligación, quedando pendiente por cubrir \$ 8.643.650.148.

El memorando en mención se suscribió, contando con el respectivo análisis fiscal de la secretaría de hacienda, que estableció que existía viabilidad presupuestal para garantizar el cumplimiento de las obligaciones pactadas en dicho documento.

Dentro del convenio interadministrativo, se tiene establecida una obligación a cargo del Distrito – Secretaría de Movilidad, cláusula décimotercera, que dispone la obligación de gestionar todos los trámites presupuestales tendientes a incluir las partidas presupuestales necesarias, que se hubiera obtenido por la aplicación de la tarifa técnica, en caso de presentarse diferencias negativas entre la tarifa al usuario y la tarifa técnica. Una vez surtidos dichos trámites, deberá realizar las transferencias de los recursos al Fondo de Estabilización de la tarifa a título de compensación para su distribución, dentro de los 45 días calendario siguientes a la radicación de la cuenta de cobro, debidamente soportada y aprobada por el supervisor.

11.1.3 ALERTAS IMPORTANTES.

- La empresa Metro de Medellín, quién con ocasión del convenio, opera la línea 1 y 2 del sistema Metroplús, ha presentado varias solicitudes en las cuales solicita la instalación de mesas de trabajo con la finalidad de hacer la entrega de la operación.
- En la modificación No. 6 del convenio, se pactaron intereses moratorios diarios a la tasa máxima permitida, por cada día de retraso como consecuencia del incumplimiento en el pago de los recursos al fondo de estabilización de la tarifa, los cuales se causan una vez transcurridos 45 días desde la aprobación de la cuenta de cobro por parte de la supervisión de la Secretaría de Movilidad.
- Actualmente, se encuentra en trámite acción popular con ocasión de las actividades requeridas para la operación que se adelantan en el patio taller U de M, que generan ruido. Así mismo, se vienen adelantando requerimientos por parte del Área Metropolitana del Valle de Aburrá como autoridad ambiental al Metro de Medellín, con el fin de identificar el cumplimiento de los parámetros técnicos en temas de ruido ambiental y por lo cual, se han



Medellín futuro 2020-2023

realizado modificaciones en la operación de los patios por parte del Metro, con el fin de poder reducir el ruido en dicho patio.

- Las modificaciones de las rutas alimentadoras en cuanto a sus recorridos cuentan con limitaciones de aumento de kilómetros y despachos autorizados, debido a su impacto en el Fondo de Estabilización Tarifaria.
- El análisis de las propuestas de optimización de las rutas alimentadoras debe realizarse de manera conjunta entre los Concesionarios, la empresa Metro, la autoridad en el masivo AMVA y el Distrito en cabeza de la Secretaría de Movilidad, de manera que se tenga en cuenta la operación en terreno de las rutas, la respuesta a las dinámicas de demanda de transporte de la ciudad y la implicación de dichas propuestas de modificación en el FET.
- Se realiza una mesa de trabajo denominada “Mesa Plan de Continuidad del Negocio - Metro de Medellín – AMVA”, con el fin de establecer los protocolos a implementar en el momento de fallas que impliquen interrupciones en el servicio del sistema férreo y/o cables, de manera que, por medio del servicio de rutas de transporte público colectivo urbanas y metropolitanas se brinde una respuesta oportuna. Actualmente se han establecido dos escenarios de interrupción en línea A, se alerta sobre el tiempo que ha tomado la definición en la articulación y la activación de estos escenarios para atender dichas novedades o contingencias.
- Como prioridad y desafío se debe abordar de manera urgente, la renovación del Sistema de Recaudo Control y Comunicaciones (RCC) en el Distrito Especial de Tecnología de Medellín. Durante la actual administración, se ha identificado la necesidad de actualizar el sistema de RCC instalado en los buses para el año 2024, debido al deterioro presentado en vista de que la mayor parte del equipo ya tiene más de los 10 años presupuestados para su obsolescencia, con una posible extensión hasta el año 2025. El costo estimado para esta renovación es de aproximadamente \$22.717.384.427,00 sin IVA incluido, según información preliminar consultada por El Metro de Medellín. Sin embargo, este costo es un punto de partida y se espera que pueda reducirse a través de análisis y optimizaciones. Igualmente en análisis hechos por la Secretaria de Movilidad frente a las soluciones que se están implementando en el mundo, ya existen las alternativas que a costos más bajos que las tecnologías convencionales, se pueden unificar servicios ciudadanos de recaudo del transporte, comunicaciones bidireccionales con los ciudadanos, propositivas y en beneficio de sus servicios basados en los datos y el control y seguimiento de flotas de nuevas formas centradas en los ciudadanos y que incluso estimulan el uso del transporte público sobre el particular.
- Como prioridad y desafío se debe abordar de manera urgente, la renovación del Sistema de Recaudo Control y Comunicaciones (RCC) en el Distrito Especial de Tecnología de Medellín. Durante la actual administración, se ha identificado la necesidad de



Medellín futuro 2020-2023

actualizar el sistema de RCC instalado en los buses para el año 2024, debido al deterioro presentado en vista de que la mayor parte del equipo ya tiene más de los 10 años presupuestados para su obsolescencia, con una posible extensión hasta el año 2025. El costo estimado para esta renovación es de aproximadamente \$22.717.384.427,00 sin IVA incluido, según información preliminar consultada por El Metro de Medellín. Sin embargo, este costo es un punto de partida y se espera que pueda reducirse a través de análisis y optimizaciones.

- Esta renovación es fundamental para mejorar las especificaciones técnicas de los equipos, el sistema central, las condiciones operativas y los procesos de mantenimiento. Además, es importante destacar que las decisiones tomadas con relación al nuevo modelo RCC deben contar con el aval de entidades regulatorias y financieras, como el Área Metropolitana del Valle de Aburrá (AMVA), la Secretaría de Movilidad de Medellín y la Secretaría de Hacienda.
- Proponemos la realización de mesas de trabajo donde se pueda presentar a estas entidades la propuesta del proyecto y estudio de mercado. El objetivo es consensuar las funcionalidades que el nuevo modelo del Sistema de Control y Comunicaciones debe incluir, permitiendo que la próxima administración pueda buscar las herramientas tecnológicas en el mercado que cumplan con los requerimientos y funcionalidades acordadas por todas las partes involucradas.
- Es crucial que la próxima administración esté al tanto de esta situación y priorice la gestión de este proyecto, ya que la actual administración ha manifestado su interés en recibir una cotización detallada que incluya aspectos como las especificaciones técnicas de las mejoras propuestas, el plazo estimado para la implementación, el soporte técnico y servicios de mantenimiento, y cualquier requerimiento adicional necesario para una implementación exitosa.
- Esta renovación no solo contribuirá a la mejora del servicio de transporte público en la región, sino que también garantizará el cumplimiento de las regulaciones y estándares exigidos por las entidades supervisoras.
- Se recomienda, tomarse el tiempo necesario para revisar y considerar esta alerta y para tomar las medidas pertinentes. La renovación del sistema RCC es esencial para el bienestar de la comunidad y el éxito continuado de las operaciones de transporte público en el Distrito Especial de Tecnología de Medellín.

Sobrecosto por pago de energía reactiva en la infraestructura de recarga de buses eléctricos patios U. de M. y Fátima Aeropuerto: Se deja una alarma que tiene que ver con el sobrecosto de la factura de servicios por energía en los patios mencionados. A continuación, se detalla el fenómeno de energía reactiva presentado desde el año 2020, en cuanto los cobros realizados por el rubro de energía reactiva consumida y la proyección al término de usabilidad de las subestaciones de recarga de buses.



Medellín futuro 2020-2023

Con las nuevas resoluciones de la CREG (Comisión de Regulación de Energía y Gas) 199 de 2019 y 195 de 2020, los usuarios de la energía eléctrica se ven obligados a pagar por la energía reactiva que se genere en sus instalaciones eléctricas.

Se debe entender como energía reactiva como toda aquella que se inyecte o se extraiga de la red eléctrica desde o hacia el proveedor de energía y que no genera trabajo en las cargas eléctricas, causando un transporte ineficiente que exige una repotenciación de los cables, protecciones, otros equipos y transformadores y por ende un sobre costo en la generación, transmisión y distribución de la energía.

Según la metodología de cobro de la CREG, en los patios de recarga de buses eléctricos de Universidad de Medellín y Fátima se han generado los siguientes cobros por energía reactiva (a la fecha de elaboración de este documento).

Cobros con corte a septiembre de 2023.

Mes	UDM	AER	Total	Factor UDM	M	Factor AER	M
ene-21	\$ 772.211	\$ 0	\$ 772.211	1		1	
feb-21	\$ 890.706	\$ 0	\$ 890.706	1		1	
mar-21	\$ 1.000.753	\$ 0	\$ 1.000.753	1		1	
abr-21	\$ 536.474	\$ 559.940	\$ 1.096.414	1		1	
may-21	\$ 307.290	\$ 452.861	\$ 760.151	1		1	
jun-21	\$ 517.081	\$ 112.562	\$ 629.643	1		1	
jul-21	\$ 370.892	\$ 528.644	\$ 899.536	1		1	
ago-21	\$ 391.999	\$ 1.154.081	\$ 1.546.080	1		1	
sep-21	\$ 172.240	\$ 799.441	\$ 971.681	1		1	
oct-21	\$ 196.991	\$ 906.313	\$ 1.103.304	1		1	
nov-21	\$ 319.819	\$ 843.576	\$ 1.163.395	1		1	
dic-21	\$ 470.592	\$ 867.114	\$ 1.337.706	1		1	
ene-22	\$ 899.870	\$ 752.057	\$ 1.651.927	2		1	
feb-22	\$ 1.300.449	\$ 799.353	\$ 2.099.802	3		1	
mar-22	\$ 2.068.080	\$ 896.975	\$ 2.965.055	4		1	
abr-22	\$ 2.710.550	\$ 1.756.102	\$ 4.466.652	5		2	
may-22	\$ 3.993.780	\$ 2.866.665	\$ 6.860.445	6		3	
jun-22	\$ 4.620.516	\$ 3.874.760	\$ 8.495.276	6		4	
jul-22	\$ 4.951.872	\$ 5.024.770	\$ 9.976.642	6		5	
ago-22	\$ 5.021.640	\$ 5.590.602	\$ 10.612.242	6		6	
sep-22	\$ 4.717.662	\$ 5.335.842	\$ 10.053.504	6		6	



Medellín futuro 2020-2023

oct-22	\$ 4.716.342	\$ 5.330.384	\$ 10.046.726	6	6
nov-22	\$ 4.410.474	\$ 5.358.384	\$ 9.768.858	6	6
dic-22	\$ 4.386.948	\$ 4.748.412	\$ 9.135.360	6	6
ene-23	\$ 4.522.038	\$ 5.255.130	\$ 9.777.168	6	6
feb-23	\$ 4.629.942	\$ 4.717.188	\$ 9.347.130	6	6
mar-23	\$ 4.179.318	\$ 4.398.444	\$ 8.577.762	6	6
abr-23	\$ 4.952.628	\$ 5.071.152	\$ 10.023.780	6	6
may-23	\$ 4.580.664	\$ 4.765.188	\$ 9.345.852	6	6
jun-23	\$ 4.786.969	\$ 4.840.173	\$ 9.627.142	6	6
jul-23	\$ 4.993.275	\$ 4.915.158	\$ 9.908.433	7	6
ago-23	\$ 7.224.039	\$ 5.031.702	\$ 12.255.741	8	6
sep-23	\$ 7.716.590	\$ 5.827.759	\$ 13.544.385	9	7
TOTAL	\$ 93.151.376	\$ 88.982.288	\$ 182.133.664		

Haciendo una proyección a diciembre 31 de 2024, en donde el factor M se fijaría a 12 para julio de 2023, aproximadamente se estaría pagando un sobre costo en la factura de energía por reactivos de:

Proyección cobro reactiva hasta diciembre de 2024.

Mes	UDM	AER	Total	Factor M UDM	Factor M AER
ene-21	\$ 772.211	\$ 0	\$ 772.211	1	1
feb-21	\$ 890.706	\$ 0	\$ 890.706	1	1
mar-21	\$ 1.000.753	\$ 0	\$ 1.000.753	1	1
abr-21	\$ 536.474	\$ 559.940	\$ 1.096.414	1	1
may-21	\$ 307.290	\$ 452.861	\$ 760.151	1	1
jun-21	\$ 517.081	\$ 112.562	\$ 629.643	1	1
jul-21	\$ 370.892	\$ 528.644	\$ 899.536	1	1
ago-21	\$ 391.999	\$ 1.154.081	\$ 1.546.080	1	1
sep-21	\$ 172.240	\$ 799.441	\$ 971.681	1	1
oct-21	\$ 196.991	\$ 906.313	\$ 1.103.304	1	1
nov-21	\$ 319.819	\$ 843.576	\$ 1.163.395	1	1
dic-21	\$ 470.592	\$ 867.114	\$ 1.337.706	1	1
ene-22	\$ 899.870	\$ 752.057	\$ 1.651.927	2	1
feb-22	\$ 1.300.449	\$ 799.353	\$ 2.099.802	3	1
mar-22	\$ 2.068.080	\$ 896.975	\$ 2.965.055	4	1
abr-22	\$ 2.710.550	\$ 1.756.102	\$ 4.466.652	5	2
may-22	\$ 3.993.780	\$ 2.866.665	\$ 6.860.445	6	3
jun-22	\$ 4.620.516	\$ 3.874.760	\$ 8.495.276	6	4



Medellín futuro 2020-2023

jul-22	\$ 4.951.872	\$ 5.024.770	\$ 9.976.642	6	5
ago-22	\$ 5.021.640	\$ 5.590.602	\$ 10.612.242	6	6
sep-22	\$ 4.717.662	\$ 5.335.842	\$ 10.053.504	6	6
oct-22	\$ 4.716.342	\$ 5.330.384	\$ 10.046.726	6	6
nov-22	\$ 4.410.474	\$ 5.358.384	\$ 9.768.858	6	6
dic-22	\$ 4.386.948	\$ 4.748.412	\$ 9.135.360	6	6
ene-23	\$ 4.522.038	\$ 5.255.130	\$ 9.777.168	6	6
feb-23	\$ 4.629.942	\$ 4.717.188	\$ 9.347.130	6	6
mar-23	\$ 4.179.318	\$ 4.398.444	\$ 8.577.762	6	6
abr-23	\$ 4.952.628	\$ 5.071.152	\$ 10.023.780	6	6
may-23	\$ 4.580.664	\$ 4.765.188	\$ 9.345.852	6	6
jun-23	\$ 4.786.969	\$ 4.840.173	\$ 9.627.142	6	6
jul-23	\$ 4.993.275	\$ 4.915.158	\$ 9.908.433	7	6
ago-23	\$ 7.224.039	\$ 5.031.702	\$ 12.255.741	8	6
sep-23	\$ 7.716.590	\$ 5.827.759	\$ 13.544.385	9	7
oct-23	\$ 9.000.000	\$ 9.800.000	\$ 18.800.000	10	8
nov-23	\$ 10.000.000	\$ 11.000.000	\$ 21.000.000	11	9
dic-23	\$ 11.000.000	\$ 12.200.000	\$ 23.200.000	12	10
ene-24	\$ 12.100.000	\$ 13.420.000	\$ 25.520.000	12	11
feb-24	\$ 12.100.000	\$ 13.420.000	\$ 25.520.000	12	12
mar-24	\$ 12.100.000	\$ 13.420.000	\$ 25.520.000	12	12
abr-24	\$ 12.100.000	\$ 13.420.000	\$ 25.520.000	12	12
may-24	\$ 12.100.000	\$ 13.420.000	\$ 25.520.000	12	12
jun-24	\$ 12.100.000	\$ 13.420.000	\$ 25.520.000	12	12
jul-24	\$ 12.100.000	\$ 13.420.000	\$ 25.520.000	12	12
ago-24	\$ 12.100.000	\$ 13.420.000	\$ 25.520.000	12	12
sep-24	\$ 12.100.000	\$ 13.420.000	\$ 25.520.000	12	12
oct-24	\$ 12.100.000	\$ 13.420.000	\$ 25.520.000	12	12
nov-24	\$ 12.100.000	\$ 13.420.000	\$ 25.520.000	12	12
dic-24	\$ 12.100.000	\$ 13.420.000	\$ 25.520.000	12	12
SUBTOTAL	\$ 140.418.084	\$ 141.165.948			
TOTAL			\$ 281.584.032		

Según la proyección de los cobros por energía reactiva al término de la vida útil de la flota de buses eléctricos que se estima en 15 años, con un IPC anual del 10% más el aumento del \$kWh, el costo total pagado por reactivos sería de aproximadamente \$5.000.000.000. Valor para nada despreciable y que afectaría cualquier presupuesto elaborado con anterioridad para la operación de los buses eléctricos.

Teniendo en cuenta esta proyección de recursos necesarios para el pago de la energía reactiva, los cuales afectan directamente la tarifa técnica, la supervisión realizó varias cotizaciones, en diferentes fechas, con el fin de determinar el costo de las obras y de esta manera evitar



Medellín futuro 2020-2023

estos pagos innecesarios que incrementan la diferencia tarifaria. A continuación, un histórico de dichas cotizaciones y su proyección a valor presente con la aplicación supuesta de un incremento anual del 10%:

FECHA	EMPRESA	VALOR EQUIPOS	VALOR OBRA CIVIL E INSTALACIÓN	COSTO ACTUALIZADO A 2023
7/09/2021	IEB	\$ 431.000.000	\$ 20.000.000	\$ 541.200.000
29/10/2021	MTG	\$ 210.396.760	\$ 50.000.000	\$ 312.476.112
2/03/2022	Generación y control SAS	\$ 275.627.800	\$ 0	\$ 303.190.580
13/06/2023	SYNTESYS	\$ 205.668.627	\$ 20.000.000	\$ 225.668.627

Como puede deducirse de la tabla anterior y haciendo énfasis en la última cotización pedida con fecha 13/06/2023, la inversión en los equipos compensadores de energía reactiva se pagaría en menos de un año con la ventaja que de allí en adelante no se pagará sobre costo en la factura del suministro eléctrico para las subestaciones de recarga de buses eléctricos y se evitará el mencionado sobrecosto durante los 15 años de vida útil del proyecto de los 64 buses eléctricos que sirven al Distrito de Medellín.

11.1.4 RUTA PILOTO DISTRITO F.

A pesar de que actualmente se cuenta con un borrador de convenio de colaboración para la operación de la ruta piloto por parte de todas las empresas con incidencia en el recorrido de la ruta, el cual ha sido construido como resultado de las mesas técnicas lideradas por Gerencia de Proyectos con apoyo técnico. Legal y financiero de la Unidad de Transporte; este documento aún cuenta con observaciones por parte de los empresarios y no ha sido aún firmado ni radicado por los mismos. Para continuar con dicho proyecto se deberá evaluar la posibilidad de realización de licitación para la operación de la ruta piloto.

11.1.5 GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA.

Año tras año, desde el 2017, el proyecto de Gestión y control de Flota ha venido ejecutándose de manera satisfactoria, a tal punto que las empresas de transporte público colectivo se habían comprometido con el proyecto tanto con el proyecto que constantemente, solicitaban reuniones para mejorar la calidad de los datos reportados.

Para el presente año, se estudió una propuesta que fue enviada por el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, para operar el



sistema de Gestión y Control de Flota, sin embargo, no fue posible iniciar con dicho proyecto por la falta de recursos en la Secretaría.

El principal riesgo a causa de no haber sido posible ejecutar el proyecto, está relacionado con las posibles demandas que lleguen ante el Distrito por parte de las empresas transportadoras. Lo anterior, se debe a que, durante la implementación y operación del sistema, el Distrito les exigió a las empresas implementar los equipos y transmitir la información a la Secretaría, a tal punto que algunas de ellas, fueron sancionadas por incumplimientos en la implementación.

Así las cosas, debido a la no continuidad del proyecto en el presente año, sumado a las altas inversiones que han venido realizando las empresas para poder transmitir la información a la Secretaría, no está bien visto que, durante el presente año, no se hubiera continuado la operación de la plataforma mediante un convenio con el Área Metropolitana del Valle de Aburrá.

11.1.6 GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA.

11.1.6.1 ESTUDIO PARA DETERMINAR LA VIABILIDAD TÉCNICA, LEGAL Y FINANCIERA DEL SERVICIO NOCTURNO DE TRANSPORTE.

Si bien el estudio, que era el indicador planteado, se cumplió, la implementación de la operación las 24 horas, no ha sido posible, en razón a que la demanda del servicio en las diferentes rutas, entre ellas las viabilizadas en el estudio, aún está por debajo de los niveles de prepandemia; lo que afectaría el equilibrio financiero de las empresas; así mismo, el tema de seguridad sigue siendo un obstáculo para los transportadores, pues los conductores en extremas de la noche, en su operación tienen un riesgo elevado; finalmente es importante que se extienda los horarios nocturnos de los establecimientos comerciales para que ello incentive la demanda de transporte.

11.1.7 LINEA O:

Por la emergencia sanitaria mundial, COVID 19, decretada en el año 2020, el gobierno nacional limitó las capacidades de usuarios en los diferentes sistemas de transporte, propiciando con esto el distanciamiento social. Una vez se levantaron las restricciones del distanciamiento, los usuarios movilizados en los diferentes modos de transporte no fueron los mismos, es decir, hubo una disminución considerable de usuarios. Esto también impacto a la



Línea O, por lo que no se pudieron cumplir con todas las etapas de este proyecto, ya que para esto debía realizarse un estudio de movilidad, el cual no se hizo porque no se presentaban las condiciones normales de demanda. Aunque actualmente se presenta un incremento de los usuarios de la Línea O no se ha podido implementar las demás etapas por la falta del estudio de reestructuración del transporte público colectivo y porque 32 de los 64 buses eléctricos fueron cedidos a la operación de la Línea 2 de Metroplús.

11.1.8 CENTRO LOGÍSTICO DE TRANSPORTE - CLT:

- **PREÁMBULO SOBRE EL PROYECTO DEL CLT**

El proyecto de Estudios y Diseños definitivos FASE III para el Centro Logístico de Transporte-CLT, hace parte del Plan de Desarrollo “MEDELLÍN FUTURO” del DISTRITO DE MEDELLÍN, en su línea estratégica N.º 4 Ecociudad, cuyo propósito es: “Establecer las bases de la transición ecológica para direccionar a Medellín a un futuro de sostenibilidad, donde se garantice el pleno disfrute del derecho a la ciudad, la habitabilidad digna de sus habitantes y la integración funcional y armoniosa de la ruralidad mediante el reconocimiento y acceso a los derechos de los pobladores rurales”. Lo anterior, teniendo en cuenta que el Centro Logístico de Transporte-CLT, será el centro de salida y llegada de la flota de buses y una infraestructura esencial para el desarrollo de actividades de transporte y de soporte del sistema BRT (Bus Rapid Transit) del SITVA; u otras que la autoridad de transporte pudiera determinar, apoyando a su vez, los servicios ofrecidos por el Establecimiento Público Aeropuerto Olaya Herrera-EPAOH, quien a través del aprovechamiento de su infraestructura le compete la administración y desarrollo integral del inmueble que le fue entregado al Distrito de Medellín, por el Fondo de Inmuebles Nacionales (Actualmente Instituto Nacional de Vías-INVIAS) donde hoy se localiza el Aeropuerto Olaya Herrera.

- **FORMULACIÓN DEL PROYECTO DEL CLT**

La Secretaría de Movilidad-SMM actuando como Supervisor del Convenio Interadministrativo No. 4600031108 de 2011, celebrado entre el Distrito de Medellín y la ETMVA, ha sostenido de acuerdo a la literalidad de la obligación contenida en la cláusula sexta, literal c, del referido convenio: “Gestionar la entrega de las estaciones y los patios para la operación”, motivo por el cual esta necesidad ha tenido trámite, como explicaremos a continuación, surgiendo la posibilidad del proyecto Centro Logístico de Transporte – Aeropuerto Olaya Herrera CLT-AOH.



Medellín futuro 2020-2023

Posteriormente se efectúa el estudio WRI (Word Resources Institute de México), a partir de análisis, estadísticas y demás componentes asociados que indicaron los derroteros a seguir para el proyecto de un CLT.

Luego con la necesidad de cumplir con lo establecido en la cláusula sexta literal c en cuanto a Gestionar la entrega de las estaciones y los patios para la operación y con algunas de las directrices del estudio WRI para un CLT, se incorporan los parámetros con el Plan de Desarrollo Municipal 2020-2023 y el POT del DISTRITO.

Para la puesta en marcha del proyecto, en FASE DE PREINVERSIÓN se efectuó el Convenio 01 de 2018 a cargo del Establecimiento Público Aeropuerto Olaya Herrera-EPAOH y Metroplús S.A., con el contrato CV 01 DE 2018 cuyo objeto es desarrollar lo pertinente relativo para el Proyecto CLT, tanto en prefactibilidad como en factibilidad:

- FASE I de Prefactibilidad; DE ESTUDIO Y VALORACIÓN DE ALTERNATIVAS DE UBICACIÓN se define el sitio en el AOH: ubicación, áreas y necesidades. El proyecto CLT-AOH en Etapa de factibilidad, avanzó al suscribir un Convenio de Cooperación Institucional en el año 2018, cuyo objeto fue “Aunar esfuerzos en la viabilización de estudios y diseños completos que permitan presentar alternativas para la ejecución de obras necesarias para la construcción de un Centro Logístico de Transporte, con la finalidad que el Sistema Integrado de Transporte del Valle del Aburra – SITVA cuente con un sitio para estacionar en su interior, los vehículos de transporte público que no estén en servicio (en recorrido de ruta) o en el periodo nocturno, y donde se presten también servicios a los vehículos que hacen parte del sistema Metroplús.
- FASE II de Factibilidad: DE ESTRUCTURACIÓN Y DE DISEÑO plantea un presupuesto, actividades, cronogramas, tiempos. Con el cumplimiento de la Fase II dada con el Contrato Interadministrativo No. CI 01-2018 de 2018, y cuyo objeto fue “Contrato Interadministrativo de mandato sin representación para la elaboración de estudios y diseños de un Centro Logístico de Transporte” a través del cual, Metroplús S.A., realizó la contratación del diseño tanto de Fase I como Fase II del Centro Logístico de Transporte CLT, posteriormente se incluyó la continuidad del proyecto CLT-AOH en los programas y proyectos de la actual Administración.

En FASE DE INVERSIÓN para los ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS DEL CLT-AOH se desarrollarán dos etapas:

- Etapa 1 DISEÑO FASE III para los estudios y diseños definitivos del CLT-AOH. Por la Secretaría de Movilidad-



Medellín futuro 2020-2023

SMM, Secretaría de Infraestructura Física-SIF, Aeropuerto Olaya Herrera-AOH, Metro de Medellín Ltda., y Metroplús S.A.

- Etapa 2 CONSTRUCCIÓN DE OBRA CLT, para la puesta en sitio de las obras del proyecto se desarrollará la etapa de construcción por la Secretaría de Infraestructura-SIF.

Elaboración de la minuta de Convenio Interadministrativo Marco No. 4600088084 de 2020. La minuta del Convenio partió teniendo como bases El Plan de Desarrollo y el POT, los estudios WRI, las FASES I y II del contrato EPAOH-Metroplús, y contiene el presupuesto general, las actividades, plazos determinados y ordenan como objeto estudiar, diseñar y construir el CLT en dos etapas y así está consignado en la minuta. En el Convenio participan las entidades: El Establecimiento Público Aeropuerto Olaya Herrera-EPAOH, administrador del predio del CLT, el Metro de Medellín Ltda., operador del sistema de transporte BRT, la Secretaría de Infraestructura Física-SIF, futuro constructor y quien pondrá en marcha de las obras del CLT. La Secretaría de Movilidad-SMM, encargado del sistema BRT Para hacer realidad este proyecto, el 26 de noviembre de 2020 inició el Convenio con final hasta el 31 de diciembre de 2023.

Elaboración de la minuta de Contrato Interadministrativo No. 4600088489 de 2020 Derivado¹. Es un contrato de Mandato en el que las entidades Mandantes son: SMM, EPAOH, y la entidad Mandataria es Metroplús S.A. El 23 de diciembre de 2020 inició el contrato con terminación actual el 17 de diciembre de 2023. La minuta partió teniendo como base los alcances del Convenio Interadministrativo Marco, pero por tener un Mandatario Metroplús S.A., que cobrará honorarios por desarrollar lo pertinente a los componentes del diseño e Interventoría del CLT, además de seleccionar y controlar el producto final de su objeto, y de su entrega debidamente aprobado ante las entidades Mandantes.

Elaboración de minutas de los contratos de estudios y diseños e Interventoría y selección de contratistas: Durante la vigencia del 2021 por parte de los funcionarios supervisores de las entidades Mandantes y Mandataria, se ha obtenido la formulación técnica, administrativa, ambiental, financiera, contable y jurídica del proyecto CLT-AOH, actividades que, han sido incorporadas en los documentos técnicos que permitieron a Metroplús S.A., la selección de proponentes tanto para el tema de los estudios y diseños definitivos, como el de la Interventoría, que lleva control y seguimiento a las metas del proyecto CLT-AOH.

Se inició el contrato No. 59 de 2021 para los estudios y diseños con UT CLT (Alfa y Omega – Jaime Rendón) el día 03 de diciembre de 2021, por siete (7) meses con fecha de terminación el 03 de julio de 2022, valor \$1.011.000.000.

Suspendido el 01 de julio de 2022. Al reanudar le quedan dos (2) días de contrato.



Medellín futuro 2020-2023

Se inició el contrato No. 62 de 2021 de Interventoría con E.I.P S.A.S, el día 06 de diciembre de 2021, por ocho (8) meses con fecha de terminación el 6 de agosto de 2022, por valor de \$ 315.408.905. Actualmente suspendido el 01 de julio de 2022. Al reanudar le quedan treinta y seis (36) días de contrato.

- **DIFICULTADES DEL PROYECTO CLT**

Se requirió consultar la inclusión del área del Hangar ubicado en sector aledaño lindante al área del proyecto, por lo cual se efectuaron gestiones importantes

Se requirió consultar la disponibilidad de carga eléctrica para el proyecto, debido a posibilidades en la entrega de buses eléctricos a concesionarios privados, con consulta efectuada ante el Ministerio de Transporte lo cual se evaluó entre el 01 de junio hasta el 31 de agosto de 2021, generando junto con algunas situaciones técnicas la Modificación No. 1 al Contrato Interadministrativo Derivado 1 No. 4600088489 de 2020, con ampliación del plazo contractual por seis y medio (6,5) meses más, y se efectuó el 01 de abril de 2022 la Modificación No. 2 al Contrato Interadministrativo, con la cual se ajustó un cambio en el presupuesto del proyecto y se modificaron formas de pagos de actividades entregables.

Se requirió aprobación del Plan Especial de Manejo y Protección-PEMP por parte del Ministerio de Cultura, situación que se gestó previo a la suscripción del Convenio hasta el día 13 de junio de 2022 en que fue debidamente aprobado por la entidad.

Se requirió aprobación del estudio de Movilidad por parte del Departamento Administrativo de Planeación-DAP, entidad desde la cual, para trámite pertinente solicitaron aprobación del PEMP, el cual tiene aprobación final del Estudio de Movilidad previo a suspensiones de contratos de diseños e Interventoría, el 01 de julio de 2022.

Se requirió la aprobación por parte del INVIAS en la delegación y designación de titularidad para trámite de Licencia de Construcción del proyecto. Solicitudes efectuadas por la Secretaría de Movilidad-SMM mediante derecho de petición.

Se requirió aprobación por parte de la Aeronáutica Civil, del anteproyecto con Idea Básica arquitectónica del CLT-AOH, situación que se gestó con posterioridad a las suspensiones de contratos de estudios y diseños e Interventoría. El 30 de agosto de 2022 por parte de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil se expidió el documento No. 0516 – 2022031104 de fecha 30 de agosto de 2022 con el cual dan respuesta al radicado No. 2022065571 por “Solicitud concepto de altura para construcción” y en el cual reportan el estudio para lo



Medellín futuro 2020-2023

solicitado determinando las coordenadas geográficas oficiales para fase III del CLT con alturas máximas de construcción.

Se suspendieron el 01 de julio de 2022 por parte de la entidad Mandataria, los contratos de Estudios y diseños e Interventoría, situación que se mantiene hasta la fecha.

Se suspendió el 04 de agosto de 2021 por parte de las entidades Mandantes y Mandataria, el Contrato Interadministrativo No. 4600088489 de 2020, hasta el 12 de abril de 2022 soportados en las actas de Modificación Nos. 3, 4, y 5, además de que con el acta No. 6 se amplió el plazo final del contrato a partir del 17 de abril de 2023 hasta el 17 de diciembre de 2023.

La Aeronáutica Civil emitió el 31 de agosto de 2021 concepto con variación de los niveles de desplante del proyecto con los cuales se consideraron algunas alternativas para continuar el proyecto.

Ante las alternativas relacionadas por la entidad Mandataria para continuar el proyecto, se requieren adicionar algunos recursos económicos que, finalmente no fueron posibles de incorporar al proyecto, toda vez que desde la Secretaría de Hacienda del Distrito reportaron dificultades para modificar el principio de anualidad inherente al proyecto.

Por lo anterior, en reunión efectuada el 15 de agosto de 2023 en el despacho del señor secretario de la SMM, con asistencia de los ordenadores de gasto de las entidades Mandantes con sus equipos de profesionales técnicos, financieros y jurídicos, el director de infraestructura y el coordinador de proyectos de la entidad Mandataria Metroplús S.A., se determinó por mutuo acuerdo la terminación anticipada del Contrato Interadministrativo No. 4600088489 de 2020, fundamentados en las dificultades para continuarlo y algunas otros motivos presentados en los documentos al respecto, acta de reunión y documentos relativos radicados por los intervinientes.

Durante la ejecución de las actividades contenidas tanto en el objeto como en alcance de los contratos de señalización vial, se logró evidenciar que en algunas vías principales y en mayor medida en las vías ubicadas de los barrios ubicados en la periferia de la ciudad, se presenta parqueo indebido de vehículos por parte de los ciudadanos, lo cual dificulta las labores de señalización y en algunos casos obliga a la reprogramación del cronograma del contratista.

En los últimos meses del año en la ciudad de Medellín se presenta un aumento en los niveles de lluvias, esta situación dificulta en mayor medida las labores de señalización horizontal (aplicación de pintura), toda vez que, para realizar estas actividades, el pavimento debe estar



Medellín futuro 2020-2023

completamente seco, con el fin de que la aplicación de la pintura se realice en óptimas condiciones y así cumplir con los parámetros de calidad establecidos por las normas técnicas NTC.

11.1.9 CONTINUIDAD DEL MANTENIMIENTO Y LIMITACIÓN DEL PRINCIPIO DE ANUALIDAD:

La mayor dificultad ha sido la falta de continuidad en el mantenimiento debido a la limitación impuesta por el principio de anualidad en los procesos contractuales. Los trámites administrativos de contratación, que demoran entre 3 a 4 meses, dejan vulnerable la red semafórica a posibles daños que no pueden ser reparados de inmediato. En los últimos 10 años, se registraron 21 meses sin contrato de atención para la red semafórica, resaltando la necesidad de la modalidad de vigencia futura.

11.1.10 SEGURIDAD Y PROTECCIÓN DE LA RED SEMAFÓRICA:

Una dificultad significativa ha sido la falta de apoyo de las entidades encargadas de regular la seguridad en la ciudad. Esto ha propiciado situaciones de daños, robos y vandalismo que afectan el funcionamiento de la red semafórica. Estos incidentes generan accidentes y congestión vehicular, comprometiendo la seguridad vial.

11.1.11 LIMITACIONES PRESUPUESTALES:

Se ha enfrentado una reducción del presupuesto anual destinado a la operación de la unidad de semáforos. En el año 2023, el presupuesto asignado fue de aproximadamente 7500 millones, generando un déficit de 5000 millones. Esta situación ha impactado la capacidad de operar con normalidad. Actualmente, no se cuenta con contrato de adquisición de partes, soporte de plataformas ITS, y se adeudan los servicios públicos de energía a EPM. Además, no se ha contratado la conectividad de la red semafórica durante todo el año en curso, limitándose a seis (6) meses.

11.1.12 RETOS Y/O ASPECTOS A TENER EN CUENTA:

Agilizar y optimizar los procesos contractuales es esencial para garantizar la continuidad y eficiencia en el mantenimiento y operación de la red semafórica. La reducción de los tiempos de tramitación permitirá una respuesta más ágil ante situaciones de emergencia y un mantenimiento preventivo adecuado.

Mejorar las medidas de seguridad y protección de la red semafórica es crucial para prevenir daños, robos y vandalismo.



Medellín futuro 2020-2023

Colaborar con las entidades encargadas de regular la seguridad en la ciudad y establecer estrategias de protección efectivas contribuirá a garantizar el funcionamiento ininterrumpido del sistema.

Gestionar de manera eficiente el presupuesto asignado es fundamental para asegurar la operación normal y segura de la red semafórica. Identificar fuentes de financiamiento adicionales, optimizar recursos y establecer prioridades en la inversión serán aspectos clave para superar las limitaciones presupuestales.

Mantener la red semafórica actualizada con tecnologías de vanguardia es esencial para adaptarse a las demandas cambiantes de movilidad. La incorporación de sistemas y dispositivos de última generación permitirá una gestión más eficiente y una mayor capacidad de respuesta ante situaciones de tráfico complejas.

El distrito especial de ciencia, tecnología e innovación está en constante crecimiento, y Medellín se ha convertido en un importante destino turístico. Esta expansión conlleva un aumento del parque automotor y, por lo tanto, la necesidad creciente de regulación semafórica. Mantener la red semafórica funcionando es primordial para el desplazamiento de todos los habitantes y los visitantes constantes que hay en la ciudad.

11.2 SUBSECRETARÍA DE SEGURIDAD VIAL Y CONTROL.

11.2.1 CUERPO AGENTES DE TRÁNSITO.

Reducción en el presupuesto de logística de la Secretaría. Dado lo anterior, se ha visto disminuida la logística para llevar a cabo las tareas de control como el arrastre y custodia de vehículos inmovilizados.

Falta de parque automotor. No se cuenta con presupuesto suficiente para adquisición, reparación y mantenimiento de los vehículos oficiales para la prestación del servicio por parte de los agentes de tránsito.

Índices de violencia pública. Dadas las condiciones sociales actuales se ha perdido el respeto por la autoridad, como consecuencia se han derivado agresiones a los agentes de tránsito con el fin de imposibilitar el desarrollo de sus funciones.

Instalaciones físicas de la Secretaría de Movilidad, especialmente para el cuerpo de agentes de tránsito, obsoletas y en condiciones de avanzado deterioro tanto en redes hidrosanitarias como en redes eléctricas y mobiliario.



La modalidad de vinculación en temporalidad del personal de agentes de tránsito para cubrir las necesidades del servicio no permite que se tenga continuidad en los procesos de ejecución de controles operativos.

11.2.2 TRANSFORMACIÓN CULTURAL Y EDUCATIVA.

La disminución de los recursos presupuestados en cada una de las vigencias afecta y limita la prestación del servicio, especialmente en el cumplimiento de los Acuerdos Distritales, tales como semana de la movilidad, semana del motociclista y otros. De igual manera la articulación con Políticas Públicas Distritales.

Debilidad en la celeridad de selección y adjudicación de los procesos contractuales.

La rotación de servidores de contrato y el cambio de operadores durante el cuatrienio fueron muy retadores debido a que se perdía constantemente conocimiento y experiencia valiosa y se tenía que iniciar nuevos procesos de capacitación y reforzamiento de conocimientos de acuerdo a las necesidades del equipo que finalmente son necesidades de las comunidades.

De igual manera la rotación constante de altos directivos no permitió el sostenimiento conjunto de objetivos (articulación entre diferentes áreas) además de las demoras en la toma de decisiones relevantes para las comunidades (cronogramas gestión de la velocidad), esto dejó a la Secretaría en muchas oportunidades sin un norte claro.

11.2.3 PROYECTO 200416 APROVECHAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO EN LAS ZONAS DE ESTACIONAMIENTO REGULADO.

A la fecha de cuenta con un área total de 111.000 m² con una ocupación de patios de 100% para motos y vehículos, teniendo en cuenta que se ha designado un área aproximada para cada moto de 1.5 m² y carros 12.5 m² más el área de circulación.

51.070 Motocicletas--> 100%

6.328 Automóviles --> 100%

Déficit Proyecto 200416 \$2.600.000.000 millones – Noviembre a diciembre de 2023.

No se cuenta con espacio suficiente para realizar las actividades de arrastre y custodia de vehículos inmovilizados, por lo cual se debe buscar los argumentos jurídicos para aplicar la Ley 1730 de 2014, con el fin



de no seguir creciendo exponencialmente en el área requerida para la custodia de vehículos inmovilizados y no retirados.

11.2.4 UNIDAD DE GESTIÓN ESTRATÉGICA VIAL Y LOGÍSTICA.

El parque automotor se está volviendo obsoleto por modelos y altos costos de mantenimiento, se necesita renovar la flota de transporte.

La disminución del presupuesto asignado en POAI no permite garantizar la logística necesaria para el desarrollo de las actividades misionales de nuestro cuerpo de agentes de tránsito.

11.3 SUBSECRETARÍA LEGAL.

Entre las dificultades a destacar, se encuentra la rotación de personal directivo que repercute en la oportunidad en la toma de decisiones y de contratistas que implica reprocesos ya que constantemente hay que capacitar al personal que ingresa nuevo generando retrasos en el cumplimiento de metas.

11.4 UNIDAD DE PROYECTOS DE INNOVACIÓN EN MOVILIDAD.

La dificultad general identificada para el momento de implementar los procesos designados a la Unidad de proyectos de innovación en Movilidad – UPIM ha consistido en la falta de asignación presupuestal y de personal de planta suficiente para la gestión integral de la Unidad, considerando que algunos de sus procesos claves, como la puesta en marcha y operación del CITRA no estuvo incluido dentro del Plan de Desarrollo

De manera específica en cada uno de los procesos:

11.4.1 CITRA.

11.4.1.1 INFRAESTRUCTURA Y SEGURIDAD PERIMETRAL.

- Se tiene la necesidad de dar solución al tema del sistema de respaldo de servidores del proyecto CITRA, ya que no ha sido posible concretar su proceso de implementación.
- Se tiene la necesidad de apoyo técnico en el área de infraestructura y redes, debido a la magnitud de la infraestructura tecnológica de



Medellín futuro 2020-2023

CITRA, y la falta de recursos humanos, dentro del proyecto, en esta área específica.

11.4.1.2 BIG DATA.

- Generar confianza de las informaciones estadísticas que se producen en CITRA, ya que la mayoría de las dependencias han realizado el levantamiento de la información de manera manual, por lo que el empezar a confiar en la captura de información a través de la tecnología se les dificulta.
- La empatía entre las dependencias para entregar información a CITRA y así poder ser más eficiente en la construcción de reportes estadísticos descriptivos y en la construcción y puesta en marcha de los modelos de analítica que se producen desde la UNIDAD.
- Aunque la capacidad de hardware es robusta en el CITRA, esta capacidad de los equipos para correr modelos de analítica aún es limitada para cumplir los objetivos planteados.
- lintegraciones con diferentes tecnologías:
- Algunas de las dificultades que hemos encontrado son la falta de estandarización, la indisponibilidad de recursos técnico y/o humanos por parte de la entidad proveedora, la diversidad de plataformas y protocolos, y la resistencia al cambio por parte de algunos actores involucrados.
- Algunas de las dificultades que hemos encontrado son la coordinación, la confidencialidad y la propiedad de los datos, así como la medición del impacto y los beneficios de los convenios. La falta de interés de algunas entidades que pueden inicialmente no estar interesadas en colaborar puede deberse a una falta de recursos que la unidad debe de estar dispuesta a disponer.

11.4.1.3 ANALÍTICA ESPECIALIZADA.

- Algunas de las dificultades que hemos enfrentado son la calidad, la disponibilidad y la actualización de los datos, la nula posibilidad de utilizar recursos temporales en nube y la complejidad y el tiempo requerido para desarrollar e implementar los modelos analíticos.
- Algunas de las dificultades que hemos encontrado son la falta de personal y la resistencia al cambio que, en algunas



ocasiones, genera problemas de convivencia entre proyectos y pone en riesgo la existencia de este.

11.4.1.4 OBSERVATORIO DE MOVILIDAD.

- Falta de integración con las diferentes dependencias de la Secretaría de Movilidad. Esto impide que haya sinergia en los objetivos institucionales, así como en la definición del problema real a trabajar en cuanto a los efectos de una movilidad mal gestionada.
- Liderazgo institucional, visión e integración de procesos a nivel de Distrito, falta un relato común de la gestión pública, así como de la movilidad urbana para sumar esfuerzos que aporten efectivamente a la calidad de vida de la ciudadanía desde la construcción de información de valor para la toma de decisiones.

11.4.1.5 UNIDAD DE GESTION DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

- El fortalecimiento del dólar en el mercado internacional y, la alta devaluación del peso colombiano, especialmente en el último año.
- La alta inflación afecta la capacidad adquisitiva de la población, incluidos los propietarios de vehículos, quienes tendrían que hacer importantes inversiones para la renovación de sus vehículos.
- El alto incremento de las tasas de interés, medida implementada por el Banco de la República (medida para contrarrestar la inflación).
- En segmento buses y taxis, la reducción de pasajeros durante y postpandemia afecta los ingresos de propietarios para efectuar renovación.
- La elevación de precios de los vehículos eléctricos y a gas natural en el mercado, derivado de una alta demanda en el mundo y una oferta que se ha mantenido estable, y en el caso de los vehículos eléctricos, limitaciones en cuanto a materias primas para su producción.
- El limitado acceso a financiación de los propietarios de vehículos en el sector transporte, especialmente los segmentos de transporte de carga y servicio público, pues bajo las condiciones actuales, muchos de ellos no son sujetos de préstamo.
- No se ha logrado aporte de recursos de las entidades regionales y locales que puedan



Medellín futuro 2020-2023

- contribuir a la viabilización de los proyectos de renovación por segmentos.
- Se requiere de nuevos modelos de negocio por parte de los actores que permitan la viabilización económica de los proyectos de renovación.

11.5 UNIDAD ADMINISTRATIVA.

11.5.1 COMPONENTE TECNOLÓGICO.

La dificultad de exigirle al operador la renovación tecnológica en todo el convenio debido a las limitaciones contractuales.

Demora en el proceso de contratación por parte de la secretaria de Suministros y servicios en lo relacionado con los bienes genéricos (mantenimiento, bienes...).

11.6 COMUNICACIONES.

- En ocasiones las áreas encargadas de proveer la información no son conscientes de entregar la información en el tiempo requerido, completa y oportuna para poderla comunicar a los medios de comunicación de manera eficiente.
- Si bien gracias a la articulación con el equipo de SIMM (Tigo-UNE) se logró tener unas redes sociales de la Secretaría más unificadas y en las cuales conviven las publicaciones relacionadas a la gestión como las relacionadas a los trámites, cámaras de fotodetección, sedes y demás; en algunos momentos ha fallado el procesos de aprobación o consulta por parte de ellos hacia nosotros a la hora de aprobar contenidos; y en un par de ocasiones les hemos solicitado borrar publicaciones que no iban del todo alineadas con lo que queremos promover desde la Secretaría.
- El hecho de que los contratos no sean a largo plazo influye en que, en los momentos en que se acaba uno y comienza el siguiente, se deban hacer re procesos y buscar encargados temporales de las labores de la parrilla digital para que no cesen las publicaciones; todo mientras se firma el nuevo contrato
- Fue un proceso que no conllevaba tantas dificultades en cuanto a lo difícil de las tareas a realizar como tal, sino que producto de los cambios de personal, salidas de funcionarios anteriores y entrada de otros nuevos, se frenaban los procesos que se habían comenzado y cuando



Medellín futuro 2020-2023

entraban contratistas nuevos, debían comenzarse de nuevo, lo cual terminaba dilatando las tareas.

- El proceso más complejo y que aún está en curso está relacionado a una información referente al equipo de Transformación Cultural y una alianza con Parque Explora llamada Somos Calle, la cual contaba con información, juegos y actividades en el sitio web anterior; y que, por problemas técnicos de plugins, está sin funcionar en este momento. Actualmente, la información se logró recuperar y está pendiente definir con el equipo de Transformación Cultural que de lo rescatado se migrará al sitio nuevo y qué prioridad se les dará a qué contenidos para comenzar a definir cómo y en cual espacio se cargarán dentro del sitio actual de la Secretaría en el Wordpress de Alcaldía.
- Se han enfrentado diversas dificultades a lo largo de este período. Una de ellas ha sido la limitación de equipamiento técnico en la oficina de comunicaciones que ha limitado la calidad en los formatos de los contenidos producidos desde el área audiovisual.
- Uno de los retos más difíciles de sortear ha sido la constante rotación de personal y la corta duración de los contratos, situación que ha exigido reorganización del equipo audiovisual, la continua adaptabilidad a los nuevos integrantes que se suman al equipo y la reestructuración de procesos para mantener la continuidad en la ejecución de los proyectos y garantizar la coherencia en la línea comunicativa y narrativa de los productos audiovisuales.

11.7 DIRECCIÓN TÉCNICA - MESAS DE MOVILIDAD.

Asuntos por mejorar.

- El relacionamiento con los diferentes actores institucionales y políticos.
- Apropiación de dichos espacios por parte de los diferentes componentes de la secretaría y centralización de la información territorial para efectos publicitarios.
- Articulación interna para el acompañamiento y seguimiento a las mesas.
- Generar más compromiso por parte del nivel directivo para el cumplimiento de los compromisos que surjan de estas mesas.

CAPÍTULO 12: ANEXOS

Anexo 1: ESI MOVILIDAD EN LINEA.

Anexo 2: ESI Informe de Operación de Servicios Digitales.

Anexo 3: ESI Catalogo SI Movilidad.



Medellín futuro 2020-2023

Anexo 4 Mejoramiento Sede Movilidad.

Anexo 5 Recursos financieros movilidad 2020_2023

Anexo 6 Movimiento general Ejecución y pagos DICIEMBRE 2020

Anexo 7 Movimiento general Ejecución y pagos inversión Diciembre2021

Anexo 8 Movimiento general Ejecución y pagos inversión Dic 2022.

Anexo 9 Movimiento general Ejecución y pagos inversión AGOSTO 2023

Anexo 10 Ingresos 01.01.2020 a 30.09.2023.

Anexo 11 Cartera de Movilidad.

Anexo 12 Contratos celebrados 2020 2023.

Anexo 13 Estado de liquidaciones.

Anexo 14 PAA 2024.

Anexo 15 Estructura y Funciones Movilidad.

Anexo 16 Res. 202050083750 Unidades y Equipos Movilidad.

Anexo 17 Decreto Municipal 883 del 2015.

Anexo 18 Detalle documentación sistema de Calidad- Proceso Gestión de la Movilidad.

Anexo 19 Presupuesto 2020-2024 un Excel GMH.

ANEXO 20 Proyecto: Control a los Servicios Concesionados con UNE - 200417.

Anexo 21 Link de evidencia para la descarga de anexos de la Gerencia de Movilidad Humana de la secretaría de Movilidad de Medellín.

Tema Link de evidencia para la descarga de anexos.

Diagnósticos sociales <https://drive.google.com/drive/folders/1-HLUiPRnCgpBXCuL3Eanksdnnhh4utQ3?usp=sharing>



Medellín futuro 2020-2023

Guía Metodológica para los Proyectos de Infraestructura para la Movilidad Activa con Enfoque de Género.

Guía: <https://www.medellin.gov.co/es/wp-content/uploads/2022/08/guia-movilidad-activa.pdf>

Anexos de la guía:
<https://www.dropbox.com/sh/gf6al1vbd0xbb0l/AAAtB81gZA5dFAvaDsmog-mna?dl=0>

Zona Urbana de Aire Protegido

Documento plan de gestión social ZUAP:
<https://drive.google.com/drive/folders/1CalbO6oliMkgaFR1EuM9o3Ww0Bp6eNrc?usp=sharing>

Evidencias intervención social ZUAP:
https://drive.google.com/drive/folders/1hPCovAfNk4k2Mu2oy4BGO_1wCqSxO5QT?usp=share_link

Piloto de carga en bicicleta:
https://drive.google.com/drive/folders/1-CQELsov_4iY4pZLNrWjIKqsIJ96R3G2?usp=share_link

Consultoría C40 – IDOM:
<https://drive.google.com/drive/folders/1UzRbecGfzblzOxtr3VncnHgTMLe2KLPG>

13. JUNTAS O COMITÉS.

13.1 NO DELEGABLES - RESPONSABILIDAD DEL SECRETARIO DE MOVILIDAD.



Medellín futuro 2020-2023

El secretario participa en 3 juntas, y un comité Directivo (No delegables).

DESCRIPCIÓN	PERIODICIDAD	NIVEL DE ASISTENCIA
JUNTA DEL METRO	MENSUAL	Suplente.
JUNTA DE METROPLUS	MENSUAL	Principal.
CONSEJO DIRECTIVO AEROPUERTO OLAYA HERRERA	MENSUAL	Principal.
COMITÉ DIRECTIVO DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD.	Semanal	Líder.

Nota: Comité directivo de la secretaría de movilidad, es una reunión interna con el equipo de trabajo; a la cual asisten: Subsecretario/a Técnico, Subsecretario/a de Control y Seguridad Vial, Subsecretario/a Legal, Gerente de Movilidad Humana, Líder de la UPIM, Líder de la Unidad Administrativa, Director Técnico, Líder de Comunicaciones, asistentes del despacho.

13.1.2 OTRAS DELEGABLES - O DE RESPONSABILIDAD DE LOS SUBSECRETARIOS, LÍDERES Y EQUIPOS DE TRABAJO.

13.2 SUBSECRETARÍA TÉCNICA.

Adicional a las comisiones accidentales, y sesiones ordinarias, a las cuales asiste personal del equipo de trabajo - según los requerimientos del Concejo, desde la Subsecretaría Técnica se atienden los siguientes espacios:

ESPACIO	PERIODICIDAD	ASISTE
COMITÉ GEOGRÁFICO	Depende de la necesidad o requerimientos.	
COMITÉ PRIMARIO VISIÓN CERO	Una vez al mes.	El secretario o el Subsecretario técnico.
COMITÉ ASESOR DE MOVILIDAD	Depende de la demanda.	El secretario o la líder Marta Suárez.
COMITÉ OPERATIVO DE SUPERVISIÓN DE UNE	Una vez al mes.	La líder Marta Suárez.
SESIONES ORDINARIAS	Depende de la necesidad o requerimientos.	El secretario o el Subsecretario técnico.



Medellín futuro 2020-2023

13.3 SUBSECRETARÍA DE SEGURIDAD VIAL Y CONTROL.

Nombre Comité, reunión u otros	Coordinada por	Normatividad	Responsable	Periodicidad
Comité de Despeje de Patios y Parqueaderos de la Secretaría de Movilidad	Resolución 202150186333 delegado al subsecretario de Seguridad Vial y Control	Resolución 2021 50186333 del 22 de diciembre de 2021.	Subsecretario de Seguridad Vial y Control	Mensual
Comité de Ética	Miembros del comité	Resolución 463 de 2012 y Resolución 552 de 2012.	Miembros del comité	Mensual
Comité de Movilidad y Seguridad Vial de Medellín.	Secretario Movilidad	Decreto 884 de 2018.	Secretario Movilidad	trimestral
Comité de Control	Subsecretario de Seguridad Vial y Control	Resolución 662 del 24 de mayo de 2010.	Subsecretario de Seguridad Vial y Control	Semanal
Comité de Control	Centro de Control de Tránsito	Directriz interna	Centro de Control de Tránsito	Semanal
Comisión de Tránsito y Participación Ciudadana	Secretario Movilidad	Decreto 808 de 2018	Secretario Movilidad	trimestral
Comité de Convivencia Laboral	Secretario comité de Convivencia Laboral	Decreto 1010 de 2006	Varios integrantes de entidades del Distrito	Semanal
COPASST	Gestión Humana	Decreto 1136 de 2021	Gestión Humana	Mensual
PESV	Gestión Humana	Decreto 314 de 2016	Gestión Humana	Mensual
Comité de Eventos	Secretaria de Seguridad	Decreto 0907 de 3 de Noviembre 2021	Secretaria de Seguridad	Semanal
Comité Operativo de Ciudad	Secretaria de Seguridad	Decreto 0907 de 3 de Noviembre 2021	Secretaria de Seguridad	Semanal
Comité directivo	Secretario Movilidad	Directrices internas	Secretario Movilidad	Semanal
Reunión Comparendos NN	Inspecciones, Subsecretario de	Directrices internas	Inspecciones, Subsecretario de	Quincenal



Medellín futuro 2020-2023

	Seguridad y Control, operador, Abogados, comandante		Seguridad y Control, operador, Abogados, comandante	
--	---	--	---	--

13.4 SUBSECRETARÍA LEGAL.

- Comité Primario de la Unidad de Apoyo Legal y de Contratación (Sistema Integral de Gestión).
- Comité de Enlace Jurídico.
- Subcomité sectorial de articulación jurídica hábitat, movilidad, infraestructura y sostenibilidad.
- Comité Interno de Planeación.
- Comité de Supervisión e Interventoría.
- Comité de Estructuración y Evaluación Contractual.
- Comité Operativo y preoperativo al seguimiento del núcleo 1 y núcleo 2 de los servicios concesionales UNE.

13.5 GERENCIA DE MOVILIDAD HUMANA.

DESCRIPCIÓN	PERIODICIDAD	ASISTE
Comité Primario de Visión Cero	Quincenal	GMH
Mesa distrital de la bicicleta en Medellín	Bimensual	GMH
Mesa Regional para la Movilidad Sostenible	Quincenal	GMH
Mesa de calidad de aire y ruido	Mensual	GMH
mesa de cambio climático	Mensual	GMH
mesa técnica de ruido	Mensual	GMH
Mesa CAME Accesibilidad de Medellín	Mensual	GMH



Medellín futuro 2020-2023

Protocolos ambientales urbanísticos	Mensual	GMH
-------------------------------------	---------	-----

13.6 UNIDAD DE PROYECTOS DE INNOVACIÓN EN MOVILIDAD.

NÚMERO	DESCRIPCIÓN	PERIODICIDAD	ASISTE
1	Mesa aprovechamiento de los datos del Distrito.	A demanda (normalmente mensual)	CITRA
2	Mesa Ciudad Inteligente.	A demanda (normalmente mensual)	CITRA
3	Plan maestro Nacional ITS enlace con el Ministerio de transporte para la implementación del plan maestro Nacional de ITS.	A demanda (normalmente mensual)	CITRA
4	Mesa Técnica de Visión Cero	Semanal	OBSERVATORIO
5	Comité Primario de Visión Cero	Quincenal	OBSERVATORIO
6	Comité de Control	Semanal	OBSERVATORIO, CITRA
7	Mesa de producción y consumo sostenible	Mensual	OBSERVATORIO
8	Mesa de calidad de aire y ruido	Mensual	OBSERVATORIO
9	mesa de cambio climático	Mensual	OBSERVATORIO, UNIDAD DE GESTIÓN
10	mesa técnica de ruido	Mensual	OBSERVATORIO
11	Comité Geográfico.	Mensual	OBSERVATORIO, CITRA
12	Mesa Regional para la Movilidad Sostenible	Quincenal	UNIDAD DE GESTIÓN

13.7 UNIDAD ADMINISTRATIVA.

COMITES ASISTE UNIDAD ADMINISTRATIVA.	
Comité Directivo	Invitada
Comité Patios	Invitada
Comité seguimiento acuerdos sindicales	Asesora
Comité Interno Contratación CIP	Invitada



Medellín futuro 2020-2023

13.8 COMUNICACIONES.

DESCRIPCIÓN	PERIODICIDAD	ASISTE
Comité de comunicaciones de movilidad	Semanalmente	Equipo de comunicaciones
Comité editorial con la Alcaldía de Medellín	Semanalmente	Movilidad y secretaria de comunicaciones Alcaldía

13.9 DIRECCIÓN TÉCNICA - MESAS DE MOVILIDAD.

Comité directivo.

Mesas de movilidad.

Comisión accidental.

Comité técnico distrital de adulto mayor inclusión social.

Comité distrital de juventud.

- **La Secretaría de Movilidad de Medellín no entrega información correspondiente a los sistemas de información:**

Usuarios y claves SECOP I o II.

Otros sistemas de información que tenga la dependencia, funcionamiento, usuarios y acceso.

Estado de licenciamiento de software (fecha de vencimiento y renovación) usuarios y acceso.

