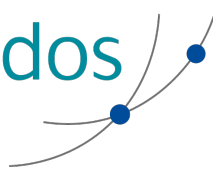


mgi páez asociados

AUDITORES Y CONSULTORES



# **SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD**

**PROYECTO FORTALECIMIENTO DE LOS ESQUEMAS DE GESTIÓN DE TRANSPORTE  
PÚBLICO URBANO EN BOGOTÁ  
COOPERACIÓN TÉCNICA NO REEMBOLSABLE N° ATN/OC-15830-CO**

**INFORME DE AUDITORÍA**

**POR EL PERIODO COMPRENDIDO DEL 23 DE JUNIO DE 2017 A 11 DE OCTUBRE DE 2019  
INCLUIDO PERIODO DE CIERRE DEL PROYECTO**

**PROYECTO FORTALECIMIENTO DE LOS ESQUEMAS DE GESTIÓN DE TRANSPORTE  
PÚBLICO URBANO EN BOGOTÁ  
COOPERACIÓN TÉCNICA NO REEMBOLSABLE N° ATN/OC-15830-CO**

**POR EL PERIODO COMPRENDIDO DEL 23 DE JUNIO DE 2017 A 11 DE OCTUBRE DE 2019  
INCLUIDO PERIODO DE CIERRE DEL PROYECTO**

# **INDICE**

**INFORME DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES  
ESTADOS FINANCIEROS DE PROPÓSITO ESPECIAL DEL PROYECTO**

<b>CONTENIDO</b>	<b>PAGINA</b>
1. Informe de los Auditores Independientes sobre los Estados Financieros de Propósito Especial del Proyecto.	1 – 3
2. Estado de Efectivo Recibido y Desembolsos Efectuados a 11 de octubre de 2019 – cierre del proyecto.	4
3. Estado de Inversiones Acumuladas a 11 de octubre de 2019 – cierre del proyecto.	5
4. Notas a los Estados Financieros del Proyecto a 11 de octubre de 2019 – cierre del proyecto.	6 – 33
5. Carta de Representación Financiera	34 – 35

**INFORME DE LOS AUDITORES INDEPENDIENTES  
SOBRE LOS ESTADOS FINANCIEROS DE PROPÓSITO ESPECIAL  
ESTADO DE EFECTIVO RECIBIDO Y DESEMBOLSOS EFECTUADOS Y  
ESTADO DE INVERSIONES ACUMULADAS  
PROYECTO FORTALECIMIENTO DE LOS ESQUEMAS DE GESTIÓN DE TRANSPORTE  
PÚBLICO URBANO EN BOGOTÁ  
COOPERACIÓN TÉCNICA NO REEMBOLSABLE N° ATN/OC-15830-CO**

Señores:

**SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD - SDM**  
**Atn. Doctor: JUAN PABLO BOCAREJO SUESCUN**  
**Secretario Distrital de Movilidad**  
Bogotá D.C.

**1. Opinión del Auditor**

Hemos auditado los Estados Financieros de propósito especial: Estado de Efectivo Recibido y Desembolsos Efectuados, Estado de Inversiones Acumuladas y las Notas de políticas contables significativas y otras Notas explicativas a los Estados Financieros, por el periodo comprendido del 23 de junio de 2017 a 11 de octubre de 2019 incluido el periodo de cierre del Proyecto **"FORTALECIMIENTO DE LOS ESQUEMAS DE GESTIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN BOGOTÁ"**, ejecutado por la Secretaria Distrital de Movilidad – SDM y financiado con recursos de la Cooperación Técnica No Reembolsable ATN/OC-15830-CO.

En nuestra opinión, los Estados Financieros de Propósito Especial del Proyecto **"FORTALECIMIENTO DE LOS ESQUEMAS DE GESTIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN BOGOTÁ"** para el periodo comprendido del 23 de junio de 2017 a 11 de octubre de 2019 incluido periodo de cierre, presentan razonablemente en todos los aspectos materiales la posición financiera del Proyecto; Estado de Efectivo Recibido y Desembolsos Efectuados, así como el Estado de Inversiones Acumuladas durante el periodo auditado, de acuerdo con lo estipulado en la Cooperación Técnica No Reembolsable ATN/OC-15830-CO. Tal como se describe en la Nota 2 – Principales Políticas Contables para el reconocimiento de los hechos financieros y la preparación de los informes contables, dichos estados fueron preparados con base en el método de efectivo, el cual es una base contable diferente a los principios de contabilidad generalmente aceptados en Colombia.

**2. Fundamento de la Opinión**

Efectuamos nuestra auditoría de acuerdo con Normas Internacionales de Auditoría, emitidas por la Federación Internacional de Contadores (IFAC) NIA 800, con los requisitos establecidos en las guías y procedimientos BID y en la Política de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID OP-273-6 del Banco Interamericano de Desarrollo –BID. Estas normas requieren que

planifiquemos y realicemos la auditoría para obtener una seguridad razonable de que los reportes financieros están libres de errores significativos. Nuestras responsabilidades bajo esas normas se describen más adelante en la sección “Responsabilidades del auditor en relación con la auditoría de los estados financieros de propósito especial” de este informe. Nosotros somos independientes de la **Secretaría Distrital de Movilidad**, de acuerdo con las disposiciones del Código de Ética para profesionales de la contabilidad del Consejo de Normas Internacionales de Ética para Contadores y hemos cumplido nuestras responsabilidades de acuerdo con dichos requerimientos. Consideramos que la evidencia de auditoría que hemos obtenido brinda una base suficiente y apropiada para fundamentar nuestra opinión.

**3. Responsabilidades de la Administración y de los encargados del gobierno de la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM con respecto a los estados financieros**

La SDM como organismo ejecutor del Proyecto; es responsable de la preparación y presentación razonable de los estados financieros de propósito especial y sus notas explicativas, de conformidad con los requerimientos de informes financieros establecidos en la condición contractual decima tercera del Convenio de Cooperación Técnica No Reembolsable, del Instructivo de Informes financieros auditados y gestión de auditoría externa y de las principales políticas contables descritas en la Nota 2 de los estados financieros, y por el sistema de control interno que la Administración del Proyecto determine necesario para permitir la preparación de estados financieros que estén libres de errores significativos, ya sea debido a fraude o error.

La SDM como organismo ejecutor del Proyecto cumplió su responsabilidad de supervisar el proceso de preparación y presentación razonable de los estados financieros del Proyecto.

**4. Responsabilidad del Auditor**

Nuestros objetivos son obtener seguridad razonable acerca de si los estados financieros en su conjunto están libres de errores significativos, ya sea debido a fraude o error, y emitir un informe de auditoría que incluya nuestra opinión. Seguridad razonable es un alto nivel de seguridad, pero no es una garantía de que una auditoría realizada de conformidad con las NIA siempre detecte errores significativos en caso de existir. Las desviaciones pueden deberse a fraude o error y se consideran significativos si, individualmente o en su conjunto, podría esperarse que influyeran en las decisiones económicas que los usuarios tomen basados en estos estados financieros.

Como parte de una auditoría de conformidad con las NIA, aplicamos nuestro juicio profesional y mantenemos una actitud de escepticismo profesional durante toda la auditoría. Adicionalmente:

- Identificamos y evaluamos los riesgos que existan errores significativos en los estados financieros, ya sea debido a fraude o error, diseñamos y realizamos procedimientos de auditoría para responder a dichos riesgos; y obtuvimos evidencia de auditoría suficiente y apropiada para fundamentar nuestra opinión. El riesgo de no detectar un error significativo proveniente de un fraude es mayor que el proveniente de un error, dado que el fraude puede implicar colusión, falsificación, omisiones intencionales, manifestaciones intencionalmente incorrectas, o anular o eludir el sistema de control interno.

- Obtuvimos una comprensión del sistema del control interno relevante para la auditoría con el propósito de diseñar procedimientos de auditoría adecuados en función de las circunstancias, pero no con el propósito de expresar una opinión sobre la eficacia del control interno del proyecto.
- Evaluamos lo adecuado de las políticas contables aplicadas y la razonabilidad de las estimaciones contables y las revelaciones realizadas por la Dirección del proyecto.
- Evaluamos la presentación general, la estructura y el contenido de los estados financieros, incluyendo las revelaciones, y si los estados financieros representan las transacciones y eventos subyacentes de un modo que se logre una representación razonable de los mismos.

Entre otros temas, nos comunicamos con la Dirección del Proyecto con relación al alcance y la oportunidad de los procedimientos de auditoría, los hallazgos significativos de auditoría identificados, incluidas, en caso de haberlas, las deficiencias significativas en el sistema de control interno que hubiésemos identificado en el transcurso de nuestra auditoría.

**5. Restricción del uso y distribución**

Este informe ha sido preparado únicamente para información y uso de la administración de la SDM como Organismo Ejecutor del Proyecto, para su presentación al Banco Interamericano de Desarrollo – BID y no deberá ser utilizado para propósitos distintos, ni por ninguna otra parte.



**MGI PAEZ ASOCIADOS Y CIA SAS**  
Bogotá, D.C, República de Colombia  
15 de noviembre de 2019

**SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD**  
**CONVENIO DE COOPERACIÓN TÉCNICA NO REEMBOLSABLE ATN/OC-15830-CO**  
**PROYECTO: "FORTALECIMIENTO DE LOS ESQUEMAS DE GESTIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE BOGOTÁ"**  
**ESTADO DE EFECTIVO RECIBIDO Y DESEMBOLSOS EFECTUADOS**  
**Expresado en dólares estadounidenses**

Período comprendido entre el 23 de junio de 2017 al 11 de octubre de 2019\*

**EFECTIVO RECIBIDO**

	<u>BID</u>	<u>Contrapartida</u>	<u>TOTAL</u>
Acumulado al comienzo del período	0,00	0,00	0,00
<b>Durante el período</b>			
▪ Desembolsos (Anticipos, reembolsos, pagos directos y reembolso contra garantía de carta de crédito)	355.186,22	80.017,00	435.203,22
▪ Intereses Recibidos	0,00	0,00	0,00
▪ Otros (detallar)	0,00	0,00	0,00
<b>Total Efectivo Recibido</b>	<b>355.186,22</b>	<b>80.017,00</b>	<b>435.203,22</b>

**DESEMBOLSOS EFECTUADOS**

**Acumulado al comienzo del período**

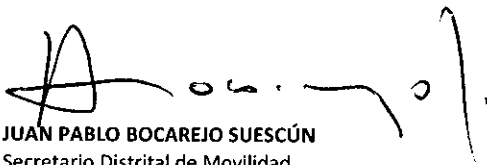
**Durante el período**

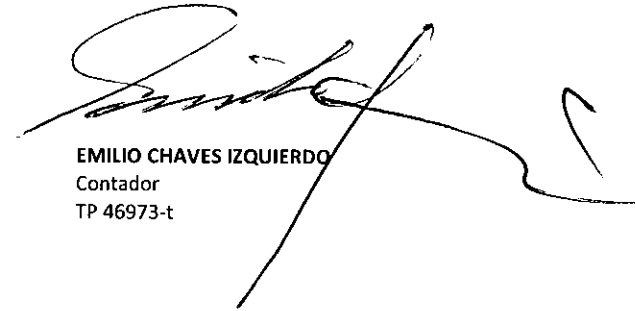
▪ Reintegros			
▪ Pagos por Bienes y Servicios	355.186,22	80.017,00	435.203,22
▪ Otros (detallar)			
<b>Total Efectivo Desembolsado</b>	<b>355.186,22</b>	<b>80.017,00</b>	<b>435.203,22</b>

**EFECTIVO DISPONIBLE AL FINAL DEL PERIODO**

<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
-------------	-------------	-------------

\*El período reportado comprende desde la elegibilidad del Convenio hasta la fecha del último desembolso de acuerdo con las fechas del reporte LMS1 del BID.  
Las notas adjuntas forman parte integral de estos Estados Financieros

  
**JUAN PABLO BOCAREJO SUESCÚN**  
Secretario Distrital de Movilidad

  
**EMILIO CHAVES IZQUIERDO**  
Contador  
TP 46973-t

Aprobó: Nasly Jennifer Ruiz González - Subsecretaria de Gestión Corporativa

Ana Lucía Angulo Villamil - Directora Administrativa y Financiera

Juan Camilo Rojas Granados - Subdirector Financiero

Revisó: Isabel Cristina Maldonado Granados - Contratista Subdirección Financiera

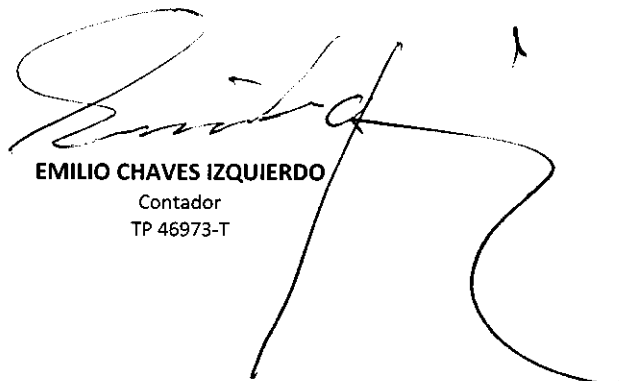
Elaboró: Andrea Roa Tavera - Dirección de Contratación.

SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD  
CONVENIO DE COOPERACIÓN TÉCNICA NO REEMBOLSABLE ATN/OC-15830-CO  
PROYECTO: "FORTALECIMIENTO DE LOS ESQUEMAS DE GESTIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE BOGOTÁ"  
ESTADO DE INVERSIONES ACUMULADAS  
(Expresado en US dólares)

CONCEPTO	Presupuesto			Movimiento acumulado al periodo comprendido entre el 23 de junio de 2017 al 11 octubre de 2019		
	Presupuesto proyecto	Presupuesto BID	Presupuesto Contrapartida	BID	Contrap.	TOTAL
<b>Componente 1</b>						
<b>Gestión de la Demanda</b>						
Consultoría de apoyo en la identificación y revisión de estrategias de gestión de la demanda	205.000,00	205.000,00	0,00	195.272,41	0,00	195.272,41
Estudios para la estructuración de estrategias de gestión de la demanda						
<b>Componente 2</b>						
<b>Gestión del Transporte Público</b>						
Estudios de caracterización de la evasión de pago y definición de alternativas de infraestructura para la seguridad en el transporte público troncal y zonal de TransMilenio	175.000,00	175.000,00	0,00	143.380,42	0,00	143.380,42
<b>Insumos y aportes técnico, administrativos y otros en especie</b>	80.000,00	0,00	80.000,00	0,00	80.017,00	80.017,00
<b>Auditoría</b>	20.000,00	20.000,00	0,00	16.533,39	0,00	16.533,39
<b>TOTALES</b>	<b>480.000,00</b>	<b>400.000,00</b>	<b>80.000,00</b>	<b>355.186,22</b>	<b>80.017,00</b>	<b>435.203,22</b>
<b>PARI-PASSU porcentajes</b>	100%	83,33%	16,67%	74,00%	16,67%	90,67%

Las notas adjuntas forman parte integral de estos Estados financieros

  
**JUAN PABLO BOCAREJO SUESCÚN**  
Secretario Distrital de Movilidad

  
**EMILIO CHAVES IZQUIERDO**  
Contador  
TP 46973-T

Aprobó: Nasly Jennifer Ruiz González - Subsecretaria de Gestión Corporativa  
Ana Lucia Angulo Villamil - Directora Administrativa y Financiera  
Juan Camilo Rojas Granados - Subdirector Financiero  
Revisó: Isabel Cristina Maldonado Granados - Contratista Subdirección Financiera  
Elaboró: Andrea Roa Tavera - Dirección de Contratación.



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

# Informe Final de Ejecución Convenio de Cooperación Técnica no Reembolsable No. ATN/OC-15830-CO

Período: junio 23 de 2017 a  
octubre 11 de 2019\*

Bogotá D.C, octubre de 2019

\*El período reportado comprende desde la elegibilidad del Convenio hasta la fecha del último desembolso de acuerdo con las fechas del reporte LMS1 del B.O.



## SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

Proyecto: “Fortalecimiento de los esquemas de gestión de transporte público urbano de Bogotá”

### CONVENIO DE COOPERACIÓN TÉCNICA NO REEMBOLSABLE No. ATN/OC-15830-CO

A octubre 11 de 2019  
(Expresado en dólares americanos)

## 1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

### 1.1 NATURALEZA JURÍDICA DEL ORGANISMO EJECUTOR

El artículo 104 del Acuerdo 257 de 2006, determinó la creación del Sector de Movilidad, el cual está integrado por la Secretaría Distrital de Movilidad y sus entidades adscritas y vinculadas, a saber: IDU, Unidad de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, Transmilenio y el Terminal de Transporte y Fondatt en Liquidación.

El Sector Movilidad tiene la misión de garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo económico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte.

El artículo 105 del Acuerdo 257/06, dispuso la creación de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y el artículo 108 de la misma normativa, determinó que la Secretaría Distrital de Movilidad es un organismo del Sector Central con autonomía administrativa y financiera que tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior.

#### Rediseño Institucional

La Secretaría Distrital de Movilidad adelantó un proceso de Rediseño Institucional para ajustar la estructura organizacional y la planta de personal con el propósito de fortalecer la capacidad operativa y responder a los nuevos retos que ha adquirido la Entidad en materia de movilidad, en ese sentido se realizó un análisis de la estructura actual, replanteando las características y distribución de las funciones establecidas, con el fin de proponer una estructura más eficaz en el diseño, ejecución, monitoreo y evaluación de las políticas, planes y proyectos, es por ello que la estructura organizacional pasa de contar con veintidós (22) a treinta y ocho (38) áreas.



En ese sentido se expidieron los Decretos Distritales 672 y 673 de 2018 en los cuales se modifica la estructura organizacional y la planta de empleos de la Secretaría Distrital de Movilidad, respectivamente; y la Resolución No. 236 de 2018 en la cual se modifica el manual específico de funciones y competencias laborales de los empleos públicos de la planta de personal de la Secretaría Distrital de Movilidad.

Así mismo, las nuevas distribuciones de empleos les permiten contar a su vez con una mayor homogeneidad de perfiles, lo cual, teniendo en cuenta que la planta de la Entidad es de carácter global, facilita una mayor movilidad del personal, con perfiles ocupacionales semejantes, dentro de las diferentes dependencias de la Entidad. Es por ello que se buscó que la Entidad pueda desarrollar un eficaz aprovechamiento del talento humano y efectuar los cambios que considere pertinentes para su correcto funcionamiento

### **Misión**

La Secretaría Distrital de Movilidad busca hacer de Bogotá una ciudad que promueva la felicidad y la calidad de vida de sus habitantes y visitantes en términos de movilidad, que potencia el desarrollo y la competitividad de la ciudad, protegiendo la vida y derechos de manera incluyente, con una gestión ética y transparente.

### **Visión**

A 2038 la Secretaría Distrital de Movilidad será un referente mundial en movilidad sostenible, cultura ciudadana, generando credibilidad y confianza para Bogotá y su región, mediante innovación, creatividad, un equipo humano comprometido y competente, y un sistema de transporte multimodal que salvaguarda la vida en las vías.

## **1.2 OBJETIVOS DE LA ENTIDAD EJECUTORA**

La plataforma estratégica de la Secretaría Distrital de Movilidad, conforme a la Resolución 310 de 2016, clasifica los siguientes objetivos:

- Orientar las acciones de la Secretaría Distrital de Movilidad hacia la visión cero, es decir, la reducción sustancial de víctimas fatales y lesionada en siniestros de tránsito.
- Fomentar la cultura ciudadana y el respeto entre todos los usuarios de todas las formas de transporte, protegiendo en especial los actores vulnerables y los modos activos.
- Propender por las sostenibilidad ambiental, económica y social de la movilidad en una visión integral de planeación de ciudad y movilidad.
- Ser ejemplo en la rendición de cuentas a la ciudadanía.
- Ser transparente, incluyente, equitativa en género y garantista de la participación e involucramiento ciudadano y del sector privado.



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

- Proveer un ecosistema adecuado para la innovación y adopción de tecnologías de movilidad, y de información y comunicación.
- Prestar servicios eficientes, oportunos y de calidad a la ciudadanía, tanto en gestión como en trámites de la movilidad.
- Contar con un excelente equipo humano y condiciones laborales que hagan de la Secretaría Distrital de Movilidad un lugar atractivo para trabajar y desarrollarse profesionalmente.

### 1.3 FUNCIONES DEL ORGANISMO

Acuerdo 257 de 2006: Artículo 108. Naturaleza, objeto y funciones básicas de la Secretaría Distrital de Movilidad. La Secretaría Distrital de Movilidad es un organismo del Sector Central con autonomía administrativa y financiera que tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de pasajeros y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior.

La Secretaría Distrital de Movilidad adelantó un proceso de Rediseño Institucional para ajustar la estructura organizacional y la planta de personal con el propósito de fortalecer la capacidad operativa y responder a los nuevos retos que ha adquirido la Entidad en materia de movilidad como cabeza de dicho sector administrativo en el Distrito Capital.

En ese sentido se expidieron los Decretos Distritales 672 y 673 de 2018 en los cuales se modifica la estructura organizacional y la planta de empleos de la Secretaría Distrital de Movilidad, respectivamente y la Resolución No. 236 de 2018 en la cual se modifica el manual específico de funciones y competencias laborales de los empleos públicos de la planta de personal de la Secretaría Distrital de Movilidad como se señala a continuación:

Decreto 672 de 2018 "Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones".

Decreto 673 de 2018 "Por medio del cual se modifica la planta de empleos de la Secretaría Distrital de Movilidad."

Resolución 236 del 13 de diciembre de 2018 "Por la cual se modifica el manual específico de funciones y competencias laborales de los empleos públicos de la planta de personal de la Secretaría Distrital de Movilidad."



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Son funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad:

- ✓ Formular y orientar las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.
- ✓ Fungir como autoridad de tránsito y transporte.
- ✓ Liderar y orientar las políticas para la formulación de los planes, programas y proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura vial y de transporte del Distrito Capital.
- ✓ Diseñar y establecer planes y programas de movilidad en el corto, mediano y largo plazo dentro del marco del Plan de Ordenamiento Territorial.
- ✓ Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.
- ✓ Formular y orientar políticas sobre democratización del sistema de transporte masivo y público colectivo.
- ✓ Orientar, establecer y planear el servicio de Transporte Público Urbano, en todas sus modalidades, en el Distrito y su área de influencia.
- ✓ Participar en el diseño de la política y de los mecanismos de la construcción y explotación económica de las terminales de transporte de pasajeros, de carga y de transferencia.
- ✓ Planear, coordinar y controlar la operación, entre otros mecanismos de seguridad vial, de la semaforización y señalización de los segmentos viales del Distrito Capital.
- ✓ Participar en la elaboración, regulación y ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial; en la articulación del Distrito Capital con el ámbito regional para la formulación de las políticas y planes de desarrollo conjuntos, y en las políticas y planes de desarrollo urbano del Distrito Capital. Diseñar, establecer y ejecutar los planes y programas en materia de educación vial.
- ✓ Controlar, de conformidad con la normativa aplicable, el transporte intermunicipal en la jurisdicción del Distrito Capital.
- ✓ Administrar los Sistemas de información del sector.

Parágrafo. Sin perjuicio de la competencia del Alcalde Mayor de establecer y adoptar la organización interna y funcional de los organismos del Sector Central, la función de la Secretaría Distrital de Movilidad relacionada con ejecutar las políticas del sistema de movilidad en el componente de tránsito, para atender los requerimientos de organización, vigilancia y control del desplazamiento de pasajeros y de carga y de regulación y control del transporte público individual, transporte privado, transporte en bicicleta, motos y transporte de tracción animal será organizada como una dependencia interna de la Secretaría de Movilidad con autonomía administrativa y financiera.



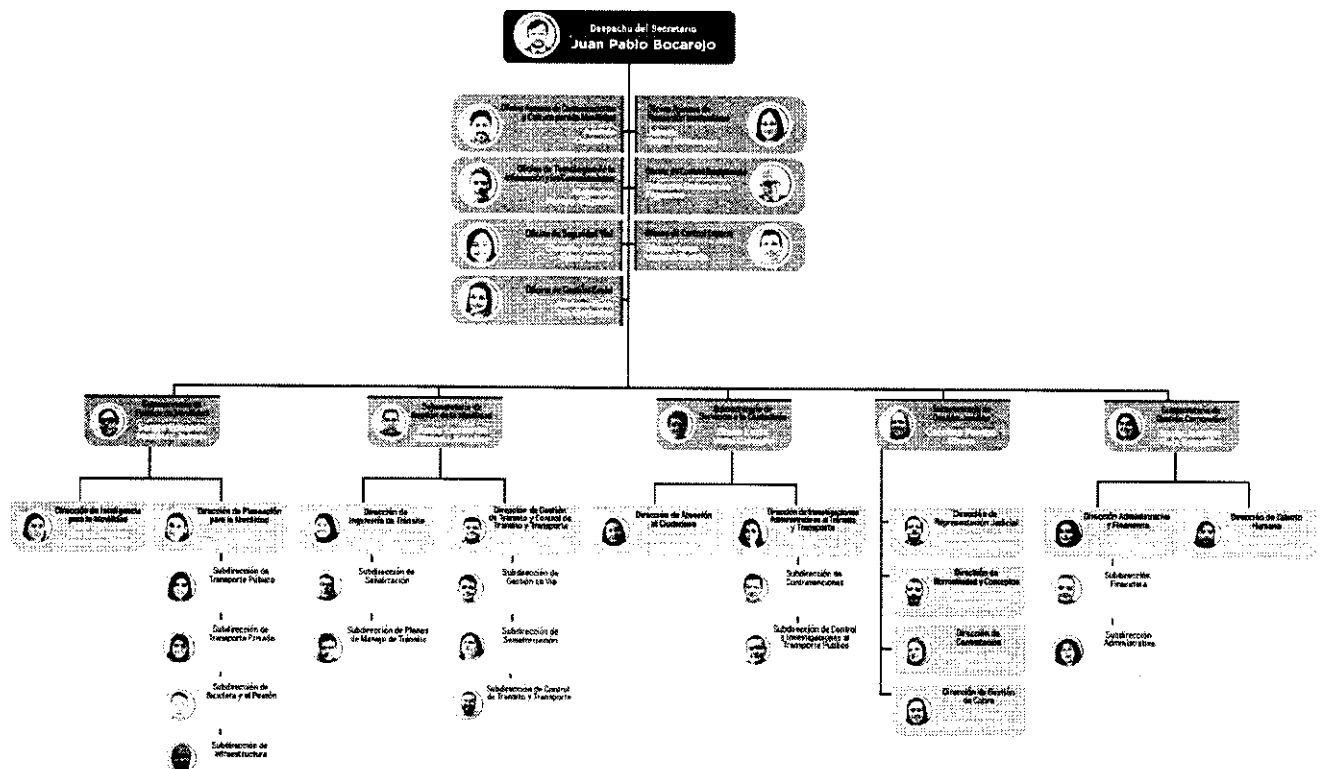
ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

La dependencia interna con autonomía administrativa y financiera tendrá, entre otras, las siguientes funciones, bajo la orientación del Secretario de Movilidad: Vigilar el cumplimiento de las normas de tránsito.

- ✓ Regular y vigilar el sistema de señalización y semaforización.
- ✓ Velar por el cumplimiento de las normas sobre registro de vehículos automotores.
- ✓ Tramitar la expedición de licencias de conducción y solicitar la regulación para el funcionamiento de escuelas de enseñanza automovilística.
- ✓ Regular y controlar el transporte público individual.
- ✓ Regular y controlar las modalidades de transporte no motorizados y peatonal. Adelantar campañas de seguridad vial.
- ✓ Asumir las funciones reguladoras y de control que sean transferidas al Distrito Capital por el Gobierno Nacional en materia de tránsito.
- ✓ Aplicar las medidas de control en cuanto a la regulación del parqueo público y el estacionamiento en vías y espacios públicos cumpliendo con lo establecido en el POT y en el Plan Maestro de Movilidad.

#### 1.4 ORGANIGRAMA

### NUEVA ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL





## 1.5 EJECUCIÓN DEL PROYECTO

La ejecución del Convenio se realizó según lo establecido en las Estipulaciones Especiales, las Normas Generales y el Anexo Único del Convenio de Cooperación Técnica no Reembolsable No. ATN/OC-15830-CO.

Para el óptimo funcionamiento del proyecto la Secretaría Distrital de Movilidad conforma un grupo interdisciplinario con el fin de realizar un seguimiento continuo a las actividades propias del Convenio en cabeza de la Subsecretaría de Política de Movilidad y con el apoyo de las Subsecretarías de Gestión Jurídica y de Gestión Corporativa. El seguimiento consiste en coordinación del Convenio, apoyo jurídico y financiero, acompañamiento a los componentes de Planes Integrales de Movilidad Sostenible y Evasión<sup>1</sup>; este último cuenta con el apoyo de TransMilenio S.A.

Los aportes de estos recursos humanos se contabilizan como Aporte en Especie (Contrapartida), referido en el artículo sexto de las estipulaciones especiales. Las principales funciones y responsabilidades del Organismo Ejecutor fueron:

- Administración del Plan de Trabajo
- Gestión de actividades para el cumplimiento de los productos del proyecto de acuerdo con las políticas de selección y contratación del Banco
- Elaboración de informes de progreso
- Gestión financiera del proyecto
- Contratación de la auditoría externa independiente.

### Aspectos Financieros y de Seguimiento

Los desembolsos se rigen por lo establecido en las Normas Generales Aplicables a las Cooperaciones Técnicas del Banco, puntualmente a lo indicado en el artículo 4 literal b “reembolso de gastos”<sup>2</sup>.

## 1.6 NOMBRE DEL PROYECTO – COOPERACIÓN TÉCNICA NO REEMBOLSABLE No. ATN/OC-15830-CO

El 17 de abril de 2017 la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) suscribió con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) el Convenio de Cooperación Técnica no Reembolsable No. ATN/OC-15830-CO que tiene por objeto mejorar la gestión del sistema de transporte público masivo y zonal, así como la gestión de la demanda orientada hacia una movilidad sostenible en la ciudad de Bogotá, que desincentive el uso del automóvil o promueva un uso más eficiente, por

<sup>1</sup> Detalle del personal, tipo de vinculación y tiempos de dedicación pueden ser verificados en las certificaciones de aportes de Contrapartida emitido por el Secretario Distrital de Movilidad y el Contador de la Entidad.

<sup>2</sup> (...) el Organismo Ejecutor, podrá solicitar desembolsos bajo el método de reembolso de gastos cuando en su caso, el Organismo Ejecutor, haya pagado los gastos elegibles con recursos propios.



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

valor total de USD\$480.000 de los cuales la SDM aportará USD\$80.000 en especie. El convenio tiene una duración de 30 meses: 24 meses para la etapa de ejecución y 6 meses para la etapa de último desembolso y cierre del convenio; es decir, hasta el 17 de octubre de 2019.

Es importante mencionar que de acuerdo a indicaciones del BID, el período que se debe reportar comprende desde la fecha de elegibilidad del convenio hasta la fecha del último desembolso de acuerdo con las fechas del reporte de ejecución emitido por el BID –Reportes LMS1 y LMS10<sup>3</sup>– (Ver Anexo No. 1)

## 1.7 COSTO TOTAL DEL PROYECTO

El monto de la Cooperación asciende a la suma de USD480.000,00, detallados de la siguiente manera:

Actividad Componentes	Descripción	Contribución del Banco USD	Aporte Local (SDM)	Total USD
1. Gestión de la demanda	Consultoría de apoyo en la identificación y revisión de estrategias de gestión de la demanda	30.000	N/A	30.000
	Estudios para la estructuración de estrategias de gestión de la demanda	175.000	N/A	175.000
2. Gestión del transporte público	Estudios de caracterización de la evasión de pago y definición de alternativas de infraestructura para la seguridad en el transporte público troncal y zonal de TransMilenio	175.000	N/A	175.000
Insumos y aportes técnicos, administrativos y otros en especie		N/A	80.000	80.000
Auditoría		20.000	0	20.000
<b>Total</b>		<b>400.000</b>	<b>80.000</b>	<b>480.000</b>

## 1.8 ANTECEDENTES<sup>4</sup>

El crecimiento económico, junto con el incremento resultante, rápido e irrestricto del uso del vehículo privado en las ciudades en desarrollo tiene consecuencias reales y significativas para las ciudades y las personas que viven en ellas<sup>5</sup>. La congestión, el elevado consumo de tiempo, la accidentalidad y los consecuentes problemas medioambientales y de calentamiento global son los problemas más críticos asociados al transporte<sup>6</sup>. Teniendo en cuenta que los individuos siempre escogerán las alternativas que maximicen su utilidad individual, sujetas a restricciones legales,

<sup>3</sup> Son reportes originados en la plataforma del BID a la cual tiene acceso los ejecutores, mediante los cuales se lleva el control del presupuesto por categorías de inversión, los desembolsos efectuados al proyecto, las justificaciones realizadas y el saldo disponible del proyecto.

<sup>4</sup> Información tomada fielmente del documento de cooperación técnica

<sup>5</sup> El aporte local para esta CT vendrá dado en especie por parte de la Secretaría de Movilidad (SDM) y será del 20% del total de los recursos disponibles.

<sup>6</sup> Ortúzar S. y Willumsen L.G., 2011



sociales, físicas y presupuestales<sup>7</sup>, es necesario ofrecer alternativas de transporte de alta calidad y/o reducir el atractivo del automóvil, de tal manera que se induzca un cambio modal de los usuarios del auto.

Según la Encuesta de Movilidad de 2015, en la ciudad de Bogotá se realizan 12.755.826 viajes diarios mayores a 15 minutos. De éstos, el 45% se realizan en transporte público colectivo, el 13,2% en vehículo privado y el 25% en modos no motorizados<sup>8</sup>. A pesar de que los viajes realizados en vehículo privado en la ciudad corresponden aproximadamente a la tercera parte de los viajes en transporte público, éstos son los que más espacio utilizan de la malla vial de la ciudad. A su vez, el parque automotor en la ciudad sigue en constante crecimiento con un incremento del 46% entre 2010 y 2015<sup>9</sup>, con una tasa de motorización correspondiente a 198 vehículos por cada 1000 habitantes en el 2015<sup>10</sup>. Para 2015, se disponía de 2.148.541 vehículos en la ciudad, de los cuales el 73% corresponde a vehículos particulares, el 21% a motos y sólo un 5% a vehículos de transporte público.

Por otra parte, los viajes diarios en la ciudad generados y atraídos a lugares de trabajo, representan más del 40%. Las empresas, entidades e instituciones educativas, generan una proporción mayoritaria de los viajes diarios en la ciudad. Esto convierte a las organizaciones en un actor clave en las problemáticas y externalidades negativas con relación a los impactos económicos, sociales y ambientales que su operación puede generar, así como en un generador de soluciones frente a la movilidad de la ciudad<sup>11</sup>. Se hace necesario el desarrollo e implementación de nuevas medidas de gestión de la demanda enfocada a transformar sus patrones de movilidad, que permitan atenuar las externalidades negativas asociadas a los viajes generados y atraídos a los lugares de trabajo, a través Planes Integrales de Movilidad Sostenible (PIMS)<sup>12</sup>.

Con respecto a la oferta de transporte, la mejora del servicio de transporte público es esencial para fomentar su uso y alcanzar el desarrollo sostenible de la ciudad. Sin embargo, la puesta en marcha del sistema de transporte público, su mantenimiento y operación, es para Bogotá un reto financiero, dado que se encuentra atrapada en una situación de grandes gastos e ingresos insuficientes<sup>13</sup>. Es así como se hacen necesarias fuentes de financiación de alternativas que permitan desarrollar de manera simultánea un sistema de transporte sostenible y al mismo tiempo gestionar la demanda del automóvil para mitigar las externalidades negativas asociadas a su uso.

<sup>7</sup> Domencich y McFadden 1975 y Williams 1977 (Citados en Ortúzar, 2011).

<sup>8</sup> SDM 2015

<sup>9</sup> Registro Distrital Automotor, 2015

<sup>10</sup> Observatorio de Movilidad, 2015

<sup>11</sup> Banco Mundial 2006

<sup>12</sup> más sostenibles, orientados a mejorar la calidad de vida de los empleados al incrementar sus indicadores de salud, mejorar el balance vida-trabajo y reducir los niveles de estrés y el costo asociado a su movilidad diaria. Para la empresa (pública y privada), esta transformación puede mejorar su estatus y reconocimiento al demostrar su responsabilidad social. Así mismo, puede ahorrar en costos operativos, incrementar su productividad y reducir el absentismo (Cairns S., Sloman L., Newson C., Anable J., Kirkbride A. & Goodwin P., 2004). Existen experiencias en la aplicación de este tipo de estrategias que muestran reducciones en los viajes de hasta el 25% (Departamento de Transporte de Seattle (2008). *Best Practices transportation Demand Management, Seattle Urban Mobility Plan. Seattle*).

<sup>13</sup> Ardila A. & Ortegón A. 2016





Por otra parte, teniendo en cuenta que actualmente en la ciudad todo automóvil privado es sujeto a la medida "pico y placa"<sup>14</sup>, y que todos los viajes inician y terminan en un cajón de estacionamiento, se busca estructurar estrategias de movilidad que gestionen la demanda. Es así como, con la gestión de la demanda del vehículo privado, se busca maximizar la eficiencia del sistema de transporte urbano al desmotivar el uso innecesario del vehículo privado y fomentar el uso de otros modos de transporte más sostenibles, como es el transporte público y el transporte no motorizado.

Con relación al transporte público, es necesario mejorar la calidad del servicio de transporte masivo y zonal (sistema Transmilenio). En este sistema de transporte público, uno de los problemas críticos identificados en su administración, por su impacto en las finanzas del sistema y en la planeación de las frecuencias de operación, está relacionado con el número de usuarios que diariamente evaden el pago del pasaje. Este fenómeno ha ido creciendo y afecta la calidad del servicio en la medida en que se planean las frecuencias en función de la demanda, la cual no es precisa, al no contar con la información detallada de la cantidad de evasores que se mueven en el sistema. Adicionalmente, la evasión afecta directamente la sostenibilidad financiera del sistema, así como la seguridad y la satisfacción de los demás usuarios y de la ciudadanía en general. Se trata de una problemática compleja que requiere de un análisis integral de los diferentes factores que la generan y mantienen, así como de la definición de una estrategia de mitigación.

En particular, se han identificado varios puntos críticos de vulnerabilidad de la infraestructura de las estaciones de servicio, entre ellos: (i) la barrera de control de acceso (BCA) que existe actualmente tanto en el componente troncal como en los buses del componente zonal; (ii) las puertas de la interfaz vehículo-infraestructura (V-I); y (iii) las barandas que delimitan zonas pagas correspondientes a las áreas de circulación de los usuarios al interior de la estación. Resulta por tanto necesaria la búsqueda de alternativas para fortalecer la infraestructura del sistema y prevenir la evasión.

El Distrito capital de Bogotá, a través de su Plan de Desarrollo 2016-2020, establece como uno de sus pilares estratégicos la mejora de la movilidad, integrando, entre otras, acciones vinculadas a la gestión inteligente de la demanda de transporte y la mayor calidad en la prestación del servicio de transporte público. Asimismo, considera la sostenibilidad ambiental basada en la eficiencia energética como uno de sus ejes transversales, para lo que se contempla la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero asociados a la movilidad.

La presente Cooperación Técnica apoyará el diseño y desarrollo de proyectos estratégicos de gestión de la demanda, así como relacionados con la gestión del sistema de transporte masivo y zonal y su problemática de evasión.

---

<sup>14</sup> Restricción a la circulación vehicular en las horas de mayor intensidad de tráfico (horas "pico") en función del último número de la placa de identificación del vehículo, con el fin de reducir la congestión en el área urbana.



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

**Alineación estratégica.** Respecto a la Actualización de la Estrategia Institucional (UIS) (2010-2020) (GN-2788-5), esta CT se alinea con el desafío de desarrollo de productividad e innovación con enfoque en la provisión de instrumentos para la mejora en la gestión del sistema de transporte público y el impulso de la movilidad urbana sostenible. La operación también se alinea con las áreas transversales de cambio climático y sostenibilidad ambiental e instituciones y Estado de derecho, puesto que las instituciones encargadas de la movilidad urbana fomentarán el cambio hacia modos de transporte sostenibles a través de la implementación de estrategias de gestión de la demanda que desincentiven el uso del automóvil o promuevan un uso eficiente. A su vez, el programa es consistente con el objetivo de la Estrategia del Banco con Colombia (GN-2832) que contempla elevar la calidad de la infraestructura y el desarrollo urbano y disminuir costos de transacción de la economía. Asimismo, en relación al Fondo para Preparación de Proyectos de Infraestructura-Infrafondo (IPF), esta operación se enmarca en la modalidad no reembolsable para financiar actividades preparatorias para operaciones de inversión en infraestructura, incluida la formación de capacidad en el sector público (GN-2404-7).

## 1.9 OBJETIVO

Mejorar la gestión del sistema de transporte público masivo y zonal, así como la gestión de la demanda orientada hacia una movilidad sostenible en la ciudad de Bogotá, que desincentive el uso del automóvil o promueva un uso más eficiente.

## 1.10 COMPONENTES DEL PROYECTO

Este convenio comprende su ejecución en 2 componentes:

➤ **Componente 1: Gestión de la Demanda:**

La actividad principal de este componente está enfocada en la estructuración de la política pública para la implementación masiva de Planes Integrales de Movilidad Sostenible (PIMS) en empresas públicas y privadas.

➤ **Componente 2: Gestión del Transporte Público:**

Esta consultoría buscar tener un diagnóstico de fuentes de información y bases de datos disponibles sobre el fenómeno de la evasión en el componente zonal, así como un diseño de la metodología para abordar la línea base de evasión de dicho componente del Sistema TransMilenio



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Al 11 de octubre de 2019 y en el marco del convenio de cooperación técnica No. ATN/OC-15830-CO; fueron adjudicados los siguientes contratos:

Descripción del Contrato	
Método de Contratación	Proceso de selección basada en calidad y costo (SBCC)
Contratista	ERNST & YOUNG S.A.S
No. Contrato	2017-1842
Fecha del Contrato	Diciembre 21 de 2017
Valor	COP \$614.245.007
Duración	8 meses a partir de la fecha del acta de inicio (Enero 29 de 2018 al 28 de septiembre de 2018)
Objetivo	Estructurar la política pública para la implementación masiva de los planes integrales de movilidad sostenible (PIMS) en empresas públicas y privadas de la ciudad de Bogotá, D.C
CDP	930 del 13 de octubre de 2017
RP	1024 del 22 de diciembre de 2017
Estado	Finalizado.

**Ejecución a octubre 11 de 2019:**

Este contrato finalizó el 28 de septiembre de 2018; la firma Ernst & Young hizo entrega de los tres (3) productos que están establecidos en el contrato de consultoría: 1. Línea base / 2. Estructuración Técnica de la política PIMS y 3. Estructuración jurídica de la política PIMS. De igual manera se realizaron pagos por valor total de \$614.245.007 / USD 195.272,41

Descripción del Contrato	
Método de Contratación	Proceso de selección basada en calidad y costo (SBCC)
Contratista	APCA ERNST & YOUNG S.A.S Y IQUARTIL LTDA
No. Contrato	2018-1884
Fecha del Contrato	Octubre 31 de 2018
Valor	COP \$472.955.756
Duración	4 meses a partir de la fecha del acta de inicio (Noviembre 13 de 2018 al 12 de marzo de 2019)
Prorroga	1 mes desde el 13 de marzo al 12 de abril de 2019
Objetivo	Consultoría para la realización del diagnóstico de la información componente zonal, diseño de escenarios muestrales y la metodología de recolección de datos y formulación de recomendaciones para el levantamiento de línea base y caracterización del evasor en el componente zonal (servicios urbanos, complementarios especiales y de alimentación) del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (SITP).
CDP	799 del 27 de julio de 2018
RP	1001 del 31 de octubre de 2018
Estado	Finalizado.

**Ejecución a octubre 11 de 2019:**

Este contrato fue objeto de una prórroga debido a que el consultor planteó en la propuesta técnica y en el plan de trabajo para el diseño muestral de los tres escenarios la inclusión de una prueba piloto dentro de la metodología para comprobar las ventajas y desventajas de cada uno de los



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

diseños muestrales; es así como se genera la prórroga No. 1 ampliando la duración del contrato hasta el 12 de abril de 2019, se recibe No Objeción del Banco Interamericano de Desarrollo el 7 de marzo de 2019 con el documento CCO-354/2019 y es firmada por las partes el 12 de marzo de 2019. De igual manera se realizaron pagos por valor de \$472.955.756 / USD143.380,42.

Descripción del Contrato	
Método de Contratación	Contratación Directa
Contratista	MGI PAEZ ASOCIADOS S.A.S
No. De Contrato	2017-1808
Fecha del Contrato	Diciembre 4 de 2017
Valor	COP \$51.667.200
Duración	Desde el 29 de diciembre de 2017 al 10 de diciembre de 2019
Objetivo	Se solicita auditor que efectúe una auditoría externa para el convenio de cooperación técnica no reembolsable No. ATN/OC-15830-CO, de acuerdo con lo establecido en los términos de referencia y de conformidad con las normas internacionales de auditoría, los requerimientos establecidos en la Política de Gestión Financiera para Proyectos Financiados por el BID (OP-273-6) y la Guía de Informes Financieros y Auditoría de Externa de las Operaciones Financiadas por el Banco Interamericano de Desarrollo (incluyendo los términos de referencia).
CDP	926 del 13 de octubre de 2017
RP	976 del 5 de diciembre de 2017
Estado	En ejecución.

#### Ejecución a octubre 11 de 2019:

A la fecha la firma MGI PAEZ ASOCIADOS a realizado acompañamiento y seguimiento a la ejecución del convenio tales como: revisión expost de las solicitudes de reembolso (No. 1 solicitado el 10 de julio de 2018, No. 2 solicitado el 13 de diciembre de 2018 y No. 3 solicitado el 7 de octubre de 2019), revisión previa al envío de los informes de progresos presentados con periodicidad semestral al BID, de igual manera; la firma realizo un informe del Control interno de la entidad, los flujos de procesos del Convenio e informe de actividades realizadas al 30 de agosto de 2019. Se realizaron pagos por valor total de \$51.667.200 / USD16.533,39.

La auditoría final se realizó en las primeras semanas del mes de noviembre de 2019.

A continuación, se presenta un resumen de la ejecución del convenio con corte a 11 de octubre de 2019:

#### a. Consultoría PIMS

El proceso que tuvo por objeto *“Estructurar la política pública para la implementación masiva de los planes integrales de movilidad sostenible PIMS en empresa públicas y privadas de la ciudad de Bogotá, D.C”*, su ejecución finalizó el día 28 de septiembre de 2018, con la entrega de los siguientes tres productos desarrollados:

- Línea base:
  - Estado del arte en materia de implementación de políticas de movilidad sostenible en organizaciones públicas y privadas
  - Construcción de la línea base de la política
- Estructuración técnica de la política
  - Análisis y definición de requerimientos técnicos de política PIMS
  - Esquema de funcionamiento de la Política PIMS
  - Estrategia de alianzas estratégicas
  - Plan de implementación
- Estructuración legal de la política:
  - Definición marco jurídico y regulatorio del proyecto
  - Definición de la naturaleza jurídica del proyecto
  - Propuesta de regulación

#### **b. Consultoría EVASIÓN:**

La ejecución de esta consultoría inició en el último bimestre de 2018 con el objetivo de diagnosticar los insumos de información interna y externa sobre el sistema zonal, determinar necesidades de nuevas fuentes de información, diseñar unos escenarios muestrales para la estimación de la línea base, y una metodología cualitativa y cuantitativa de captura, procesamiento y análisis de datos adaptada al componente zonal del SITP.

Esta contratación se enmarca en el componente de Gestión de la Seguridad de TRANSMILENIO S.A., que considera establecer una estrategia antievasión para el Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad de Bogotá. Lo anterior, ocurrirá bajo el marco del programa "Mejor movilidad para todos" del pilar "Democracia Urbana" del Plan de Desarrollo 2016-2020 "Bogotá Mejor Para Todos", en específico a la Meta Plan 245 "Diseño y puesta en marcha del 100% del Plan Anti evasión en el Sistema de Transporte Público".

La consultoría tiene como objetivos:

- Diagnosticar las fuentes de información de evasión del componente zonal diseñando tres (3) escenarios muestrales y la correspondiente metodología de recolección de datos para éstos.
- Recomendar el escenario que permita levantar la línea base conforme con las necesidades gerenciales, estableciendo los anexos técnicos necesarios para la apertura del proceso licitatorio cuyo objeto sea el levantamiento de línea base y caracterización del evasor en el componente zonal (servicios urbanos, complementarios, especiales y de alimentación) del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (SITP),
- Brindar recomendaciones para el desarrollo de un modelo de seguimiento y análisis posterior del fenómeno de la evasión en el componente zonal del SITP.

Los productos resultados de esta consultoría son:

**FASE 1. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE INFORMACIÓN DISPONIBLE**

Plan de Trabajo indicando las actividades, sub-actividades, recursos y tiempos de trabajo, así como las recomendaciones para este plan, si hay lugar a las mismas. Entregado el 27 de noviembre de 2018

Análisis y diagnóstico de información disponible. Entregado el 8 de enero de 2019

**FASE 2: DISEÑO DE METODOLOGÍA Y DEFINICIÓN DE MUESTRA REPRESENTATIVA**

Informe de proceso de selección de muestra y metodología de recolección de información y las recomendaciones a TRANSMILENO S.A. sobre el escenario que permita el levantamiento de línea base del componente zonal. Entregado el 5 de febrero de 2019

Documentos técnicos para la formulación de la segunda consultoría de aplicación de metodología(s), trabajo de campo y análisis que permita establecer en términos cuantitativos y cualitativos la línea base de evasión del componente zonal del Sistema y la caracterización de los evasores en dicho componente - Recomendaciones para seguimiento y análisis posterior. Entregados el 26 de marzo 2019.

**c. Auditoria:**

A la fecha se ha ejecutado el contrato de servicios de auditoria conforme a los establecido en el contrato suscrito con la firma MGI PAEZ ASOCIADOS Y CIA S.A.S; para el mes de noviembre de 2019 se tiene programada la última visita de auditoria externa con el fin de recibir una opinión /dictamen respecto de la ejecución del convenio de cooperación técnica suscrito con el BID.

**d. Aporte de Contrapartida de la Secretaría Distrital de Movilidad.**

De acuerdo con lo establecido en el artículo sexto del convenio de cooperación técnica, la Secretaría Distrital de Movilidad aportó un total de US\$80.017 dólares representados en especie / recurso humano.

**Otros logros y lecciones en el período**

**a. Consultoría PIMS**

Partiendo de los resultados de la consultoría, el 7 de febrero del 2019, se firmó y publicó el Decreto 037 de 2019, *"Por medio del cual se establecen los lineamientos para la formulación, adopción, implementación, seguimiento y actualización de los Planes Integrales de Movilidad Sostenible - PIMS- de las entidades del nivel central, descentralizado y el de las localidades del*



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

*Distrito y se dictan otras disposiciones". A través de este Decreto, la Secretaría busca darle la obligatoriedad a los PIMS en las entidades y busca que más empresas y universidades se sumen de manera voluntaria y reciban la asesoría técnica de la entidad en la formulación de sus planes.*

El Decreto:

1. Obliga a todas las entidades del nivel central, descentralizado y a las localidades del distrito a formular, adoptar, implementar, hacer seguimiento y actualizar los PIMS en el marco de la estrategia de movilidad sostenible del distrito.
    - Las entidades públicas del orden nacional y personas naturales o jurídicas pueden acoger los lineamientos establecidos.
  2. Presenta como objetivos del PIMS:
    - Reducir o modificar la necesidad de transportarse.
    - Fomentar los medios de transporte no motorizado.
    - Optimizar y racionalizar el uso de los modos motorizados.
    - Promover los comportamientos seguros en los desplazamientos desde y hacia entidades públicas y privadas que hayan adoptado el plan.
  3. Involucra incentivos para las entidades que cuenten con Planes Integrales de Movilidad Sostenible, así:
    - Se realizará anualmente un evento de reconocimiento a las entidades que han avanzado en la implementación de los PIMS, resaltando las mejores prácticas y experiencias en la promoción de la movilidad sostenible.
    - Se dará prioridad a las entidades que desarrollen sus PIMS en el acceso a la oferta de asesoría técnica, capacitación, pedagogía y otros servicios de la Secretaría Distrital de Movilidad para sus colaboradores.
- Las entidades públicas del orden nacional y personas naturales o jurídicas que acojan el Decreto podrán recibir los mismos incentivos.
4. Presenta los componentes mínimos requeridos para la construcción del PIMS, los cuales son:
    - Generalidades. Definición de la visión y alcance del PIMS, objetivos generales, específicos y metas.
    - Diagnóstico de movilidad. Identificación de los patrones y necesidades de movilidad propios de la organización y sus trabajadores.
    - Análisis de estrategias implementadas. Descripción y análisis de los resultados de las estrategias de movilidad ya implementadas.



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

- Plan de Acción. Priorización de estrategias de movilidad sostenibles a implementar incluyendo tiempos de implementación, responsables y presupuesto para cada estrategia.
  - Estrategia de evaluación y seguimiento. Estrategia que permita una revisión, actualización y mejora continua del Plan, así como la definición de indicadores que permitan establecer la efectividad del mismo.
  - Estrategia de comunicación. Estrategia de comunicación interna transversal al PIMS que soporte su desarrollo e implementación.
5. Genera el compromiso de publicar la Guía “Cómo construir e implementar un Plan Integral de Movilidad Sostenible PIMS en organizaciones”, en un plazo no mayor a un (1) mes a partir del día siguiente de la publicación de este Decreto. La guía fue publicada y se puede consultar en <http://bogotasemueve.co/red-muevete-mejor>
6. Crea el procedimiento para la presentación, aprobación y actualización de los PIMS, el cual establece que:
- A partir del día siguiente de la publicación del Decreto, las entidades mencionadas en el ámbito de aplicación, tendrán un plazo de seis (6) meses para presentar por primera vez su documento PIMS.
  - Las entidades deberán remitir cada dos años, dentro del primer trimestre del año, el documento PIMS o su actualización a la Secretaría Distrital de Movilidad.
  - La Secretaría Distrital de Movilidad, contará con un plazo de veinte (20) días hábiles a partir de la recepción del documento para la revisión, aprobación o devolución del PIMS. En caso de devolución para ajustes, la entidad solicitante contará con un término de veinte (20) días hábiles a partir de la recepción de observaciones para subsanar el documento PIMS y remitirlo nuevamente a la Secretaría Distrital de Movilidad, quien tendrá un término máximo de diez (10) días hábiles para aprobar el documento PIMS o rechazarlo.

En este último caso, se reiniciará nuevamente el trámite establecido en el presente artículo.

Entre noviembre y diciembre de cada año, las entidades mencionadas en el ámbito de aplicación del decreto, presentarán ante la Secretaría Distrital de Movilidad un informe de la implementación de los PIMS durante el año.

Desde la fecha, 65% de las entidades han iniciado la implementación de estrategias de movilidad sostenible. De un total de 76 entidades del Distrito:

- 4 iniciaron el proceso de construcción de los PIMS
- 36 realizaron su diagnóstico de movilidad
- 16 tienen su PIMS aprobado



De acuerdo con los plazos del Decreto, para agosto de 2019 todas las entidades deberán tener sus PIMS aprobados y en implementación.

**b. Consultoría Evasión:**

Durante el primer semestre de 2019, se continuó con la ejecución del Contrato 2018-1884, el consultor cumplió con las entregas de los informes y atención de observaciones y se logró mediante el trabajo coordinado con Transmilenio S.A., la aprobación de los Informes 2, 3 y 4.

Hubo necesidad de firmar una prórroga al contrato 2018-1884, teniendo en cuenta que el consultor planteó en la propuesta técnica y en el plan de trabajo aprobado, la inclusión dentro de la metodología, la realización de una prueba piloto para el diseño muestral de los tres escenarios. Por tanto, se realizó la ampliación teniendo en cuenta la programación de la ejecución de la prueba piloto para febrero de 2019, por ser un mes “típico” en la ciudad.

La prórroga No 1 al contrato 2018-1884 de fecha 12 de marzo de 2019 prorrogó por un mes el contrato, quedando como fecha final el 12 de abril de 2019.

El consultor realizó la prueba piloto en tres días de la semana comprendida entre el 17 de febrero y 23 de febrero de 2019.

El informe entregado por el consultor contiene el documento técnico para la formulación de la consultoría de aplicación de metodología(s), trabajo de campo y análisis que permita establecer en términos cuantitativos y cualitativos la línea base de evasión del componente zonal y en el servicio de alimentación del Sistema y la caracterización de los evasores en dicho componente.

Como factor de éxito se considera que los resultados de la consultoría constituyen un insumo para el levantamiento de la línea base y caracterización del evasor en el componente zonal (servicios urbanos, complementarios, especiales y de alimentación) del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (SITP).

**Problemas, riesgos y desafíos**

**a. Consultoría PIMS**

Al momento de la definición de la vía jurídica para implementar la norma, no fue posible establecer un único mecanismo de regulación que permitiera expedir la política de acuerdo con la estructuración técnica, dado que no se cuenta con una sanción que sea aplicable al incumplimiento de la elaboración de los PIMS. Por lo anterior, la regulación a través del Decreto todavía no vincula al sector privado y las universidades de manera obligatoria.

En este escenario, se plantean los siguientes desafíos:



- Involucrar al gobierno nacional en el tema de movilidad sostenible al trabajo, buscando que se genere una sanción que permita a los municipios exigir este tipo de políticas a las empresas y universidades.
- Medir el impacto y ajustar, a medida que se tiene información de las empresas, las acciones planteadas en la política, para hacerla más dinámica y acorde con las necesidades puntuales que se presentan en el contexto.

**b. Consultoría Evasión**

En general en el desarrollo del contrato de consultoría no se presentaron mayores problemáticas, y la misma se ha desarrollado con normalidad. Sin embargo, fue necesario realizar una prórroga al contrato por el término de un mes y sobre las cuales se actuó como se menciona a continuación:

- Se recibió la justificación de la prórroga por parte del consultor mediante el oficio radicado con el No SDM-47990-2019, la razón técnica que justificó la ampliación del contrato estuvo relacionada con la programación de la ejecución de la prueba piloto para febrero de 2019, la cual tenía un impacto en el tercer y cuarto entregable de la consultoría. La importancia de la ejecución de la prueba piloto radicó en el aporte para la calibración de los diseños muestrales y la metodología de la recolección de la información que hace parte del tercer entregable de la consultoría. Cabe anotar, que para poder obtener información de un mes “típico” en la ciudad, era necesario que la prueba se realizará en febrero y no en enero.
- La Secretaría de Movilidad revisó la justificación, tramitó la prórroga, ante lo cual el BID emitió su concepto de No Objeción bajo el radicado CCO-354/2019.

**Análisis de avances en Matriz de Resultados/PMR, PEP/POA/PA<sup>15</sup>, Desembolsos**

Se destaca el cumplimiento de las firmas consultoras en la entrega de los productos y en la calidad de estos.

**Conclusiones y próximos pasos en el siguiente período**

**a. Consultoría PIMS**

En general el desarrollo de la consultoría fue satisfactorio dados los siguientes factores:

---

<sup>15</sup> PMR, por sus siglas en inglés, Progress Monitoring Report. PEP, Plan Ejecución del Proyecto o Programa, POA, Plan Operativo Anual, PA, Plan de Adquisiciones, Desembolsos, Plan de Desembolsos.



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

- El involucramiento y apoyo del nivel directivo por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad fue clave para orientar el proyecto y vincular a diferentes actores en todas sus etapas.
- El trabajo conjunto y eficiente entre el equipo consultor y el equipo supervisor de la Secretaría Distrital de Movilidad, posibilitó un seguimiento constante del avance de los productos y una pronta solución de dudas y situaciones inesperadas.
- La calidad de los productos entregados cumplió con satisfacción lo esperado por la Secretaría Distrital de Movilidad. Se destaca el diagnóstico de línea base para la formulación de la política, que le permite a la Secretaría y a las empresas contar con información sobre la movilidad al trabajo, con una muestra representativa de empresas y universidades en la ciudad.
- La buena disposición del sector privado para contribuir con la construcción de la política permitió estructurar unos lineamientos acordes con el contexto empresarial, alineados con un estudio riguroso de las preferencias de los colaboradores frente a las diferentes políticas de movilidad sostenible. Con esto, se facilita la medición del impacto de la política.
- El acompañamiento de un equipo de abogados de la consultoría permitió la elaboración de un análisis detallado sobre el contexto normativo para el desarrollo de la política, logrando identificar las distintas vías a través de las cuales se podría implementar.

Respecto a los pasos a seguir, se espera incrementar la cantidad de entidades que cumplen con el Decreto 037 de 2019 en los tiempos establecidos. Asimismo, se espera involucrar a más organizaciones del sector privado en la elaboración e implementación de los PIMS, para posteriormente lograr la reglamentación definitiva a las empresas que incluya sanciones a aquellas empresas que no atienden los requerimientos.

#### **b. Consultoría Evasión:**

En general el desarrollo de la consultoría ha sido exitoso por los siguientes factores:

- Los resultados de la consultoría constituyen un insumo para el levantamiento de la línea base y caracterización del evasor en el componente zonal (servicios urbanos, complementarios, especiales y de alimentación) del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (SITP).
- Coordinación exitosa entre Transmilenio y Secretaría Distrital de Movilidad.

- Coordinación exitosa entre el equipo consultor y el equipo supervisor de la Secretaría de Movilidad, posibilitando un seguimiento constante del avance de los productos y una pronta solución de dudas y situaciones inesperadas.

## 2. PRINCIPALES POLÍTICAS CONTABLES

La Secretaría Distrital de Movilidad, preparó su información financiera de acuerdo con lo señalado por la Dirección Distrital de Contabilidad (DDC) en el Manual de Políticas Contables de la Entidad Contable Pública (ECP) Bogotá D.C. el cual compila los lineamientos contables mínimos a seguir para lograr la uniformidad en la información contable pública de la ECP Bogotá D.C.

Dicho Manual se compone de las Políticas Contables de la Entidad Contable Pública Bogotá D.C., los anexos de política elaborados por quienes conforman la ECP Bogotá D.C. y las guías transversales de aplicación. Su actualización, que está a cargo de la Dirección Distrital de Contabilidad (DDC), se realizará cuando la CGN realice una modificación al Marco Normativo Contable para Entidades de Gobierno, que afecte las directrices sobre lo consignado en dicho Manual, o en los casos puntuales, cuando a juicio de la DDC se produzca un cambio en la Política Contable que genere una representación más fiel y relevante de la información contable.

El Período Contable reportado, comprende desde el 23 de junio de 2017 al 11 de octubre de 2019.

Actualmente se cuenta con el Sistema Hacendario SICAPITAL, donde se incorporó la información objeto de este informe; sin embargo, se adaptará y ajustará la información contenida en el E.R.P (Enterprise Resource Planning). SICAPITAL al nuevo E.R.P BOGDATA bajo la coordinación de la Secretaría Distrital de Hacienda.

La Información de pagos se procesa en el sistema OPGET de la Tesorería Distrital de la Secretaría Distrital de Hacienda, en el cual se realizan las operaciones de diligenciamiento, aprobación, validación y envío de órdenes de pago y relaciones de autorización.

### 2.1 Para el convenio

#### 2.1.1 Base de Contabilidad Efectivo

Los estados financieros han sido elaborados sobre la base contable de efectivo, registrando los ingresos cuando se reciben los fondos y reconociendo los gastos, cuando efectivamente representan erogaciones de dinero. Esta práctica contable difiere de las NICSP, de acuerdo con las cuales las transacciones deben ser registradas a medida que se incurren y no cuando se pagan. Sin embargo, se aplicaron las NICSP para estas circunstancias, previstas en el capítulo "IPSAS base de caja- Informes Financieros sobre la base de contabilidad de caja".



Los registros contables y financieros del Proyecto: Estado de Efectivo Recibido y Desembolsos Efectuados y el Estado de Inversiones Acumuladas, se elaboran sobre la base contable de efectivo, registrando los ingresos cuando se reciben los reembolsos y se reconocen los gastos cuando efectivamente representen erogaciones de dinero.

Para este caso, no fue necesario apertura una cuenta bancaria exclusiva para el manejo de los recursos del BID ya que la SDM utilizó el método de reembolso de gastos. Durante la vigencia y ejecución del Proyecto se tramitaron y recibieron tres (3) reembolsos. Los recursos fueron depositados en la cuenta bancaria Davivienda International /CAFEUS3M / 066011389 / Titular Bogotá Distrito Capital – Secretaría Distrital de Hacienda-+.

## 2.1.2 Unidad Monetaria

Los registros del Proyecto son llevados en moneda local (pesos colombianos), sin embargo, los estados financieros son reportados en dólares americanos de los cuales se hace una conciliación detallada con los registros contables. Para el cálculo de la conversión de los fondos recibidos en la moneda de la operación (dólares americanos) a la moneda local, se utiliza la tasa de cambio acordada entre el Banco y el Organismo Ejecutor, en la fecha efectiva de la conversión. Para el periodo objeto de este informe la tasa de cambio para justificar gastos realizados en la moneda de la operación es la estipulada en la cláusula novena<sup>16</sup> del convenio.

### Reconocimiento y revelación de los hechos Económicos.

Los registros y la información contable del Proyecto están soportados por los documentos generados por la Secretaría Distrital de Movilidad.

Las fuentes de financiación para el Proyecto son:

- ✓ Recursos BID: Entregados al Organismo Ejecutor bajo la modalidad de reembolso de gastos.
- ✓ Aporte Local (en Especie): a cargo de la Secretaría Distrital de Movilidad, representados en recursos humano que acompaña y apoya la ejecución del convenio.

Es importante mencionar que este proyecto es financiado con recursos de cooperación internacional y por ende se dio aplicación al Decreto 540 de 2004 mediante el cual se reglamenta el artículo 96 de la Ley 788 de 2002, que hace referencia a los fondos o recursos en dinero originados en auxilios o donaciones destinadas a programas de utilidad común en Colombia; por tal motivo los recursos objeto de la cooperación internacional se encuentran exentos del impuesto sobre las ventas (IVA) y otras tasas y contribuciones de orden nacional que puedan recaer sobre la utilización de estos recursos.

<sup>16</sup> "(...) Para efectos de determinar la equivalencia de gastos incurridos en moneda local con cargo al aporte o reembolso de gastos con cargo a la Contribución, la tasa de cambio acordada será la tasa de cambio en la fecha efectiva en que el Beneficiario, el Organismo Ejecutor o cualquier otra persona natural o jurídica a quien se le haya delegado la facultad de efectuar gastos, efectúe los pagos respectivos en favor del contratista, proveedor, o beneficiario." Subrayado por fuera del texto.



Se presentaron informes de seguimiento y evaluación según lo establecido en el artículo Duodécimo de las estipulaciones especiales del Convenio de Cooperación Técnica no Reembolsable.<sup>17</sup>

### 3. EFECTIVO DISPONIBLE

A octubre 11 de 2019, el proyecto presenta un saldo disponible de USD 0,00, que resulta de comparar el efectivo desembolsado por el BID a 11 de octubre de 2019 por US\$355.186,22 frente a los desembolsos efectuados por la Secretaría de Movilidad a este mismo corte por US\$355.186,22. El detalle es el siguiente:

Reembolsos BID		
Reembolso	Valor USD	Fecha de aprobación
1	42.550,12	18/07/2018
2	162.245,63	18/12/2018
3	150.390,47	11/10/2019
<b>Total</b>	<b>355.186,22</b>	

Desembolsos Efectuados SDM	
Componente	Valor USD
1. Gestión de la Demanda	195.272,41
2. Gestión del Transporte Público	143.380,42
Auditoría	16.533,39
<b>Total</b>	<b>355.186,22</b>

### 4. ANTICIPOS PENDIENTES DE JUSTIFICAR

Durante la ejecución del Convenio, no fue necesario la utilización de anticipos, toda vez que la modalidad de desembolsos de la Contribución fue acordada bajo la modalidad reembolsos de gastos.<sup>18</sup> (Ver anexo No. 2).

Al cierre del programa, se logró la justificación de todos los gastos del proyecto, la última justificación de recursos bajo la modalidad de reembolso de gastos se remitió al BID el 9 de octubre de 2019 a través de la solicitud de desembolso No. 3 por USD150.390,47.

### 5. ANTICIPOS Y JUSTIFICACIÓN: SALDO DE ANTICIPOS AL COMIENZO DEL PERÍODO, ANTICIPOS LEGALIZADOS DURANTE EL PERÍODO, ANTICIPOS RECIBIDOS, SALDO DE ANTICIPOS AL CIERRE DEL PERÍODO.

Durante la ejecución del Convenio, no fue necesario la utilización de anticipos de fondos, toda vez que la modalidad de desembolsos de la Contribución fue por reembolsos de gastos, bajo este escenario la ejecución correspondió a:

<sup>17</sup> "El beneficiario deberá presentar al Banco los siguientes informes: (i) informes semestrales de progreso dentro de los treinta (30) días siguientes a la finalización de cada semestre calendario; y(ii) un informe final, dentro de los noventa (90) días contados a partir de la finalización de la última actividad del proyecto.

<sup>18</sup> Normas Generales aplicables a las cooperaciones técnicas no reembolsables; artículo 4. Métodos de desembolso de la Contribución, literal "b".



**ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.**  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Reembolsos y Justificaciones	USD
Recursos Recibidos – Modalidad Reembolsos	355.186,22
Reembolsos Legalizados	355.186,22
SalDOS al cierre del Periodo según LMS1	0
Reembolsos Pendientes	0
Diferencia	0

## 6. FONDOS DE CONTRAPARTIDA NACIONAL

La Secretaría de Movilidad se comprometió a aportar la suma de US\$80.000 como aporte local en especie de los cuales a la fecha de presentación de este informe se registra un total ejecutado de COP\$239.198.729 / US\$80.017 detallados así:

Descripción	A junio 30 de 2017		De julio a diciembre de 2017		De enero a junio de 2018		De julio a diciembre de 2018		De enero a junio de 2019		Acumulado a junio 30 de 2019	
	COP	USD	COP	USD	COP	USD	COP	USD	COP	USD	COP	USD
Aporte de Contrapartida	16.028.069	5.418	41.496.659	14.005	69.878.914	24.594	68.472.299	22.225	43.322.788	13.775	239.198.729	80.017

En el anexo No. 3 presentamos el detalle de la contrapartida aportada.

Los aportes de contrapartida están representados en recurso humano (personal de planta y contratistas); a la fecha, la Secretaría Distrital de Movilidad aportó y ejecutó en dólares el 100,02% del valor pactado en el convenio de cooperación.

Actividad Componentes	Contribución del Banco	Aporte Local (SDM)	Ejecutado
	USD		USD
Insumos y aportes técnicos, administrativos y otros en especie	N/A	80.000	80.017
		100,00%	100,02%

### Nota aclaratoria:

Es importante mencionar que para el aporte de contrapartida se incrementaron los porcentajes de dedicación de cuatro (4) funcionarios que tuvieron una participación más activa en la última etapa de ejecución del convenio y que tiene relación con la Consultoría No. 2 Evasión y el cierre financiero:



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Funcionario	Tipo de Vinculación	Dedicación al proyecto Hasta diciembre 2018	Dedicación al proyecto desde el 1 enero hasta el 30 de junio de 2019
MARIA CAROLINA LECOMPTE	Planta	10,00%	15,00%
DORIS CASTRO GUTIERREZ	Planta	15,00%	20,00%
ANGELA ROCIO MENDOZA RINCON	Contratista	20,00%	20,50%
ANDREA ROA TAVERA	Contratista	78,00%	85,00%

## 7. AJUSTES DE PERÍODOS ANTERIORES

La SDM no presenta en este informe ajustes a periodos anteriores.

## 8. ADQUISICIÓN DE BIENES Y SERVICIOS

A continuación, se relacionan las adquisiciones celebradas durante el periodo junio 23 de 2017 al 11 de octubre de 2019 para cumplir con el objeto del convenio:

Componente	Proceso de selección y contratación / Cuantía USD		
	Selección Basada en Calidad y Costo	Contratación Directa	VALOR TOTAL USD
1. Gestión de la demanda	195.272,41		195.272,41
2. Gestión del Transporte Público	143.380,42		143.380,42
Auditoría		16.533,39	16.533,39
<b>TOTALES</b>	<b>338.652,83</b>	<b>16.533,39</b>	<b>355.186,22</b>

Los procesos de contratación de los servicios de consultoría y los servicios de auditoría externa se realizaron conforme a lo establecido a las políticas de selección y contratación indicadas en el documento GN-2350-9 del 19 de abril de 2011 del Banco Interamericano de Desarrollo,

## 9. CATEGORIAS DE INVERSIÓN

Las inversiones por categoría realizadas por el proyecto durante el periodo transcurrido entre el 23 de junio de 2017 al 11 de octubre de 2019 por fuente de financiación corresponden a:



### Recursos BID:

Componente	Tercero	Presupuesto	Valor Ejecutado	Saldo Disponible
		USD	USD	USD
1. Gestión de la demanda	ERNST & YOUNG S.A.S	205.000,00	195.272,41	9.727,59
2. Gestión del Transporte Público	APCA ERNST & YOUNG S.A.S Y IQUARTIL LTDA	175.000,00	143.380,42	31.619,58
Auditoría	MGI PAEZ ASOCIADOS S.A.S	20.000,00	16.533,39	3.466,61
<b>TOTAL</b>		<b>400.000,00</b> 100%	<b>355.186,22</b> 88,80%	<b>44.813,78</b> 11,20%

### Recursos Secretaría de Movilidad:

Componente	Tercero	Presupuesto	Valor Ejecutado	DisponibleExcedente
		USD	USD	USD
Insumos y aportes técnicos, administrativos y otros en especie	SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD (Aporte Contrapartida)	80.000,00	80.017,00	-17,00
		100%	100,02%	-0,02%

Como se puede observar, de los recursos disponibles del BID, se ejecutó un total de USD\$355.186,22 que corresponde al 88,80% del presupuesto asignado; el saldo por ejecutar de USD\$ 44.813,78 se origina al momento de la adjudicación de los contratos de consultoría ya que los proponentes presentan su oferta económica por debajo del valor del presupuesto; adicional a lo anterior, se dio aplicación al Decreto 540 de 2004 mediante el cual se reglamenta el artículo 96 de la Ley 788 de 2002, que hace referencia a los fondos o recursos en dinero originados en auxilios o donaciones destinadas a programas de utilidad común en Colombia; por tal motivo los recursos objeto de la cooperación internacional se encuentran exentos del impuesto sobre las ventas (IVA) y otras tasas y contribuciones de orden nacional que puedan recaer sobre la utilización de estos recursos. Ver anexo No. 4 Certificado de Utilidad Común.

Respecto del aporte de Contrapartida por parte de la Secretaría de Movilidad, este fue ejecutado al 100,02% cumpliendo así con lo establecido en el artículo sexto de las estipulaciones especiales del Convenio de Cooperación Técnica No. ATN/OC-15830-CO. Ver anexo No. 3 Certificado de aportes de contrapartida.

Es importante mencionar que, para la obtención de recursos por parte del BID, se utilizó el método de reembolso de gastos el cual se detalla en la nota No. 10



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

## 10. DESEMBOLSOS EFECTUADOS.

Los recursos recibidos de la fuente de financiación BID bajo la modalidad reembolso de gastos, al cierre del proyecto se totalizan en USD355.186,22 discriminados de la siguiente manera:

Reembolso 1	Concepto	Valor pagado	Fecha de Pago	Tasa de Cambio del día de pago	Valor solicitado como Reembolso
	1er Pago Contrato EY PIMS	122.849.001	29/05/2018	2.887,16	42.550,12
	<b>Total Reembolso No. 1</b>				<b>42.550,12</b>

Fecha del reembolso: 31/07/2018

Reembolso 2	Concepto	Valor pagado	Fecha de Pago	Tasa de Cambio del día de pago	Valor solicitado como Reembolso
	2do pago Contrato EY PIMS	245.698.003	29/10/2018	3.185,26	77.135,93
	3er Pago Contrato EY PIMS	245.698.003	28/11/2018	3.250,56	75.586,36
	1er Pago Contrato AUDITORIA	15.500.160	14/08/2018	2.983,93	5.194,55
	2do Pago Contrato AUDITORIA	12.916.800	14/08/2018	2.983,93	4.328,79
	<b>Total Reembolso No. 2</b>				<b>162.245,63</b>

Fecha del reembolso: 19/12/2018

Reembolso 3	Concepto	Valor pagado	Fecha de Pago	Tasa de Cambio del día de pago	Valor solicitado como Reembolso
	3er pago AUDITORIA	12.916.800	20/12/2018	3.216,55	4.015,73
	4to pago AUDITORIA	10.333.440	26/09/2019	3.451,02	2.994,31
	1er pago EVASIÓN	47.295.576	20/02/2019	3.118,36	15.166,81
	2do pago EVASIÓN	141.886.727	26/04/2019	3.237,98	43.819,52
	3er pago EVASIÓN	141.886.727	29/05/2019	3.362,48	42.197,05
	4to pago EVASIÓN	141.886.727	29/05/2019	3.362,48	42.197,05
	<b>Total Reembolso No. 3</b>				<b>150.390,47</b>

**Total Reembolsos  
solicitados**

**355.186,22**

## 11. CONCILIACIÓN ENTRE EL ESTADO DE EFECTIVO RECIBIDO Y DESEMBOLSOS EFECTUADOS Y EL ESTADO DE INVERSIONES ACUMULADAS

Concepto	Valor
Estado de efectivo recibido y desembolsos efectuados	355.186,22
Estado de Inversiones acumuladas	355.186,22

Diferencia

0,00



## 12. CONCILIACIÓN DE LOS REGISTROS DEL PROGRAMA CON LOS REGISTROS DEL BID POR CATEGORÍAS DE INVERSIÓN

ACTIVIDAD COMPONENTES	DESCRIPCIÓN	SALDO REGISTROS BID-LMS1	GASTOS PENDIENTES POR JUSTIFICAR AL BID	TOTAL	REGISTROS SDM	DIFERENCIA
1. Gestations de la demanda	Consultoría de apoyo en la identificación y revisión de estrategias de gestión de la demanda	195.272,41	0,00	195.272,41	195.272,41	0,00
	Estudios para la estructuración de estrategias de gestión de la demanda					
2. Gestión del transporte público	Estudios de caracterización de la evasión de pago y definición de alternativas de infraestructura para la seguridad en el transporte público troncal y zonal de Transmilenio	143.380,42	0,00	143.380,42	143.380,42	0,00
Auditoría		16.533,39	0,00	16.533,39	16.533,39	0,00
Totales		355.186,22	0,00	355.186,22	355.186,22	0,00

## 13. CONTINGENCIAS

El Organismo Ejecutor del proyecto declara no tener contingencias probables de ninguna naturaleza, que pueden generar un reconocimiento contable.

## 14. EVENTOS SUBSECUENTES

A la fecha de emisión de estas notas, no se tiene conocimiento sobre contingencias laborales, jurídicas o eventos posteriores que tengan algún impacto sobre los Estados Financieros a 11 de octubre de 2019.

## 15. LECCIONES APRENDIDAS

### a. Consultoría PIMS

Los logros obtenidos son reflejo de elementos clave que fueron parte integral del proceso de consultoría: la calidad del equipo técnico del consultor, el cumplimiento de los tiempos y la organización del trabajo, y la buena articulación entre el equipo técnico de la Secretaría de Movilidad (como orientador y supervisor) y el equipo consultor.

En general el desarrollo de la consultoría fue exitoso y fortaleció el proceso que la Secretaría ha adelantado con las organizaciones para fomentar la movilidad sostenible. Se rescatan como los mayores aprendizajes y elementos clave en el proceso:



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

La cercanía entre el equipo consultor y el equipo supervisor de la Secretaría de Movilidad, que permitió un seguimiento constante del avance de los productos y una pronta solución de dudas y situaciones inesperadas.

La calidad de los productos entregados cumplió con satisfacción lo esperado por la Secretaría Distrital de movilidad. En este sentido, fue clave la posición crítica y el análisis permanente del equipo consultor, quienes oportunamente propusieron alternativas para dar salida a inconvenientes que se presentaron.

El sector empresarial tuvo buena disposición para contribuir con la construcción de la política. El ejercicio de discusión frente a estos temas y construcción conjunta de estrategias de movilidad sostenible con las empresas debe darse también con el acompañamiento del sector académico.

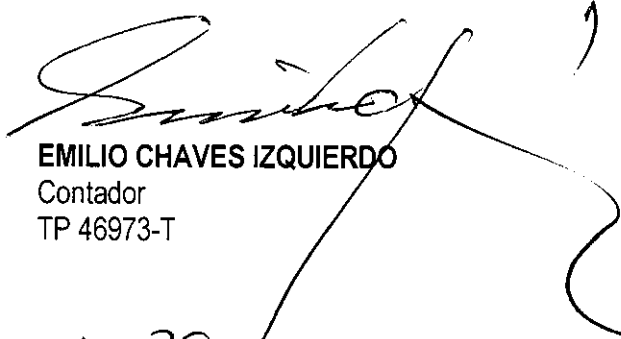
El acompañamiento de un equipo de abogados para la elaboración de un análisis detallado sobre el contexto normativo para el desarrollo de la política, logrando identificar las distintas vías a través de las cuales se podría implementar.

#### b. Consultoría Evasión

En cuanto al proceso de evasión, el desarrollo de la consultoría fue enriquecedor en el sentido de que permitió comprender diferencias importantes entre los servicios troncal y zonal de Transmilenio. Estas diferencias contribuyen a identificar el perfil de evasores del sistema zonal y sus posibles motivaciones para evadir el pago de la tarifa. Así mismo comprender las diferentes modalidades de evadir y eludir el pago. De esta manera se logra definir políticas específicas para reducir la evasión.

La metodología del desarrollo de la Consultoría fue clave, al realizarse talleres con los gestores sociales y Funcionarios de los Concesionarios del SITP y Funcionarios de Transmilenio, quienes tienen un mayor conocimiento de las condiciones del territorio y aspectos operacionales del Sistema, que permiten determinar el perfil del evasor, las razones de la evasión y de la elusión del pago.

  
**JUAN PABLO BOCAREJO SUESCÚN**  
Secretario Distrital de Movilidad

  
**EMILIO CHAVES IZQUIERDO**  
Contador  
TP 46973-T

Aprobó: Nasly Jennifer Ruiz González – Subsecretaria de Gestión Corporativa  
Ana Lucía Angulo Villamil – Directora Administrativa y Financiera  
Juan Camilo Rojas Granado – Subdirector Financiero  
Revisó: Isabel Cristina Maldonado Granados – Contratista Subdirección Financiera  
Elaboró: Andrea Roa Tavera – Dirección de Contratación



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD

SDM-DC- 237657-2019

Bogotá, D.C., 15 de noviembre de 2019

Doctora

**NANCY BERMÚDEZ CARABALLO**

Socio de Auditoria en Representación

De la Firma MGI Páez Asociados y CIA. S.A.S.

Diagonal 115 A No. 70B 07

Bogotá D.C.

Asunto: Carta de Representación Financiera al 11 de octubre de 2019 – Cierre del Proyecto **“FORTALECIMIENTO DE LOS ESQUEMAS DE GESTIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE BOGOTÁ” – Convenio de Cooperación no Reembolsable N° ATN/OC-15830-CO**

A continuación, confirmamos la siguiente información que expresamos a ustedes, en el curso de su revisión del Proyecto indicado en la referencia, con corte al 11 de octubre de 2019:

1. La Secretaria Distrital de Movilidad como entidad ejecutora del Proyecto "Fortalecimiento de los Esquemas de Gestión de Transporte Público Urbano de Bogotá", financiado con recursos del Convenio de Cooperación N° ATN/OC-15830-CO - (en adelante el convenio), es responsable de la correcta ejecución del Proyecto, la administración y el adecuado seguimiento y monitoreo para la conservación y custodia de toda documentación de soporte relacionada con la ejecución del Proyecto.
2. Hemos puesto a su disposición el Convenio, los Estados Financieros de Propósito especial y la información relativa a los mismos como las solicitudes de desembolso y sus respectivos documentos soporte, los contratos suscritos en virtud del desarrollo del Proyecto, actas e informes de actividades, además de todo lo relacionado con la ejecución y evaluación de la gestión del Proyecto.
3. No tenemos conocimiento de:
  - a. Ninguna cuenta, transacción o compromiso importante que no haya sido debidamente descrito y asentado en los registros y/o contabilidad del Proyecto.
  - b. Irregularidades que involucren a la Dirección General del Proyecto, a empleados o contratistas que desempeñen una función importante con relación al sistema de control interno del Proyecto.
  - c. Ningún incumplimiento de leyes o normas cuyos efectos debieron ser divulgados o registrados en los Estados Financieros de Propósito Especial del Proyecto.

PA01-PR01-MD01 V.1.0

AC 13 No. 37 – 35

Tel: 3649400

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

info: Línea 195

Página 1 de 2

BOGOTÁ  
MEJOR  
PARA TODOS



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

- d. Ninguna comunicación gubernamental u otras, que indiquen falta de cumplimiento oportuno con regulaciones o compromisos a las que está sujeto el Proyecto.
  - e. Incumplimiento de cláusulas contractuales estipuladas en el Convenio y que pudieran eventualmente, tener un efecto importante sobre los informes y Estados Financieros del Proyecto otros compromisos contractuales.
- 4. Todas las operaciones y obligaciones del Proyecto, de las cuales tenemos conocimiento han sido incluidas en los Estados Financieros al 11 de octubre de 2019.
  - 5. A la fecha de esta carta no tenemos conocimiento que haya ocurrido algún suceso o acontecimiento que afecte materialmente los Estados Financieros de propósito especial del Proyecto por el periodo comprendido del 23 de junio de 2017 al 11 de octubre de 2019, periodo por cual se efectuó la revisión de la auditoría.

Atentamente,



**JUAN CAMILO ROJAS GRANADOS**  
Subdirector Financiero

Aprobó: Emilio Enrique Chaves Izquierdo / Contador de la Entidad  
Revisó: Isabel Cristina Maldonado / Subdirección Financiera  
Elaboró: Andrea Roa Tavera / Dirección de Contratación.

