



Plan Integral de Movilidad Sostenible PIMS



UAECD
Catastro Bogotá



Contenido

Introducción	3
1. Elementos Estratégicos.....	3
1.1 Misión	3
1.2 Visión	3
1.3 Estructura Funcional.....	4
1.4 Mapa de Procesos	4
1.5 Política del Sistema de Gestión	5
2. Generalidades del Plan	6
2.1 Marco Conceptual	6
2.2 Marco normativo.....	6
2.3 Estructura Del Plan	8
2.3.1 Diagnostico	8
2.3.2 Cantidad de colaboradores y horarios	8
2.3.3 Infraestructura	8
2.3.4 Línea base	9
2.3.5 Encuesta de movilidad sostenible	9
2.3.6 Cálculo de la huella corporativa	13
3. Formulación	14
3.1 Objetivos.....	15
3.1.1 Objetivo general	15
3.1.2 Objetivo específicos.....	15
3.2 Vision y alcance del Plan.....	15
3.3 Medidas de Movilidad Sostenible a Implementar	15
3.4 Estrategia de Comunicaciones	16
3.5 Responsable del cumplimiento y seguimiento del PIMS	16
3.6 Estrategias de Monitoreo y Evaluación.....	16
3.7 Indicador.....	17
3.8 Actividades del Plan.....	17
3.9 Presupuesto	18

Introducción

El Plan Integral de Movilidad Sostenible - PIMS “Es un instrumento de planeación que facilita a las organizaciones la gestión de estrategias orientadas a fomentar la movilidad sostenible y a mitigar las externalidades negativas asociadas a los viajes realizados con motivo de trabajo o estudio”(SDM, 2025) .La Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital – UAECD, tiene como objetivo principal Promover el uso de medios de transporte alternativos y sostenibles, alineados con las líneas de acción del PIMS, con el fin de contribuir a la mejora de la calidad del aire en la ciudad y a la optimización de la calidad de vida de los colaboradores de la UAECD, lo cual contribuye al mejoramiento de la calidad de vida individual y de ciudad, para la vigencia de dos años según lo establecido en el Decreto 037 de 2019.

Se realizó la actualización del Plan Integral de Movilidad Sostenible –PIMS con el acompañamiento de la SDM para el 2025-2027, para la construcción del plan se tomó como línea base, los resultados del diagnóstico de movilidad sostenible liderado por la Secretaría Distrital de Movilidad, generado a partir de los resultados de la encuesta diagnóstica.

A partir de lo anterior y conforme lo dispuesto en la normatividad aplicable, se estructura el documento con el análisis del diagnóstico, la construcción de los objetivos y la determinación de las estrategias orientadas a la promoción de la movilidad sostenible en la entidad.

Figura 1. Cómo construir e implementar un Plan Integral de Movilidad Sostenible – PIMS



Fuente: SDM, https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/guia_pims_2023.pdf

1. Elementos Estratégicos

1.1 Misión

La Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital es la entidad encargada de recopilar, integrar y disponer la información georreferenciada de la propiedad inmueble del Distrito Capital en sus aspectos físico, jurídico y económico, que contribuya a la planeación económica, social y territorial del Distrito Capital permitiendo la satisfacción de los grupos de valor

1.2 Visión

En 2028 la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, será reconocida por transformar y optimizar la gestión catastral mediante el uso de metodologías y tecnologías innovadoras, rientadas a generar y disponer información y conocimiento que faciliten la planeación y la toma de decisiones para el bienestar de la ciudadanía, con un talento humano competente y comprometido.



Procesos Estratégicos: Toman decisiones sobre planificación y control, y responden a un objetivo específico, derivado de las funciones que debe cumplir la Unidad para la prestación y entrega de los servicios y productos a su cargo.

Procesos Misionales: Transforman las necesidades y requerimientos de los usuarios, clientes y socios estratégicos de la Unidad en productos y servicios que satisfagan sus necesidades, esto dentro del marco de la misión de la Unidad.

Procesos de Apoyo: Soporte para las actividades misionales, estratégicas y de evaluación de la Unidad. Estos se componen de los procesos administrativos, financieros, jurídicos y de tecnologías que son necesarios para que la Entidad se enfoque en el desarrollo de su misión, pero no son propios del objeto de esta.

Procesos de Evaluación y Control: Realizan el seguimiento, medición, análisis y mejora de la gestión institucional, mediante la utilización de las herramientas que provee el Sistema de Gestión Integral, es decir con un enfoque de procesos.

1.5 Política del Sistema de Gestión

La política ambiental de la de UAEDC se encuentra inmersa dentro de la POLÍTICA DEL SISTEMA GESTIÓN INTEGRAL TÉCNICO en el DOCUMENTO TÉCNICO MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRAL DIES-DT-01, es importante mencionar que en la intranet de nuestra entidad y en boletín interno, cualquier persona puede acceder a una variedad de recursos que explican nuestra política ambiental y su importancia con otros documentos de apoyo, la cual se describe a continuación.

“La Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital está dedicada a recopilar la información física, jurídica y económica de los predios de la ciudad, así como concertar y armonizar medios y esfuerzos para la integración, intercambio, el uso de datos y servicios de información geográfica de Bogotá D.C., y adelantar las laborales necesarias para apoyar y asesorar la actualización, conservación y difusión catastral de diferentes entidades territoriales, con el propósito de facilitar el acceso a la información catastral y geográfica que contribuya a la toma de decisiones del territorio, buscando la satisfacción de sus usuarios y partes interesadas y cumpliendo con los requisitos del cliente, requisitos legales, organizacionales identificados frente al Sistema Integrado de Gestión”.

Se compromete desde la alta dirección a:

“Prevenir la contaminación por medio de la identificación, valoración, control y mitigación de los impactos ambientales significativos asociados al desarrollo de la misionalidad de la entidad, así mismo garantizar el cumplimiento de la normatividad ambiental vigente, mediante la implementación del Plan Institucional de Gestión Ambiental -PIGA- y la promoción de una cultura ambiental en todos sus colaboradores, usuarios, proveedores y partes interesadas, en el marco del desarrollo sostenible, mediante el mejoramiento continuo del Sistema de Gestión Ambiental y el compromiso de la alta dirección.

Mantener la implementación del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST con el objetivo de proporcionar condiciones de trabajo seguras y saludables para la prevención de lesiones y deterioro de la salud, así como, anticipar, reconocer, evaluar y controlar los riesgos que puedan afectar la seguridad y la salud de nuestros servidores públicos, contratistas y terceros, definiendo acciones para la protección de la seguridad y la salud mediante la mejora continua del SG-SST y el cumplimiento de la normatividad vigente.

Salvaguardar la confidencialidad, integridad, disponibilidad y privacidad de los activos de la información de la UAEDC que son accedidos por los funcionarios, contratistas y terceros en el cumplimiento de sus funciones u obligaciones, dando cumplimiento a los requisitos técnicos, normativos, regulatorios y operativos, con base al proceso de gestión de riesgos permanente y mejora continua que le permita a la UAEDC, contar con un Sistema de Gestión de Seguridad de la Información suficiente y eficaz.

Gestionar, mantener y mejorar la continuidad del negocio, mediante la identificación de estrategias e implementación de planes que permitan salvaguardar la integridad física de las personas, cumplir con la

normatividad vigente y mitigar los impactos operacionales y financieros asociados a la interrupción del servicio⁶.

Administrar la gestión de la información física y electrónica, mediante una metodología y conjunto de estándares para la creación, uso, mantenimiento, retención, acceso, conservación y preservación a largo plazo de la información, independiente de su soporte y medio de creación; a partir de la apropiación de la normatividad archivística vigente orientada a la modernización de la gestión documental y a la construcción de la memoria institucional y distrital. Para lograr lo anterior, promovemos un ambiente de responsabilidad social a la vez que fortalecemos el desarrollo de nuestro personal, la participación de los usuarios y partes interesadas, destinando los recursos necesarios para consolidar nuestra cultura de autocontrol, mejoramiento continuo y sostenibilidad de nuestro Sistema Integrado de Gestión”.

2. Generalidades del Plan

2.1 Marco Conceptual

Plan Integral de Movilidad Sostenible –PIMS: Es un instrumento de planeación que facilita a las organizaciones la gestión de estrategias orientadas a fomentar la movilidad sostenible y a mitigar las externalidades negativas asociadas a los viajes realizados con motivo de trabajo o estudio (SDM, 2023).

Carro compartido: Es una modalidad de transporte en la cual varias personas utilizan un mismo vehículo para desplazarse, especialmente en trayectos recurrentes como el viaje al trabajo o a la universidad. Su implementación contribuye a disminuir el número de autos circulando, reduce las emisiones de gases de efecto invernadero, disminuye la congestión vial y fomenta una cultura de movilidad colaborativa.

Huellas de impacto: El PIMS incorpora una herramienta de análisis basada en "huellas" para evaluar el impacto multidimensional de las estrategias de movilidad. Estas huellas permiten visualizar cómo cada acción incide en distintos aspectos del bienestar individual y colectivo.

Huella de Calidad de Vida: Representa el impacto que tiene la movilidad en el bienestar general de las personas, incluyendo el tiempo invertido en traslados, la seguridad vial, la exposición a contaminantes, el estrés y el acceso a servicios y oportunidades. Una movilidad sostenible busca reducir esta huella mejorando la calidad del entorno urbano.

Huella de carbono: Es la medida de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por los modos de transporte. El objetivo del PIMS es minimizar esta huella promoviendo alternativas de transporte no motorizado, electrificación de flotas y reducción del uso individual del automóvil.

Huella de equidad: Evalúa cómo la movilidad afecta de forma diferencial a diversos grupos sociales. Una huella de equidad positiva indica que la movilidad brinda acceso justo e inclusivo a todas las personas, sin importar su condición económica, género o lugar de residencia. El PIMS busca cerrar las brechas de acceso y favorecer a poblaciones vulnerables.

Huella de economía: Mide el impacto económico de las decisiones de movilidad, tanto a nivel individual (costos de transporte) como colectivo (inversión pública, productividad, desarrollo urbano). El uso eficiente de los recursos y la mejora en la conectividad económica local reducen esta huella.

Huella de sedentarismo: Hace referencia a las consecuencias para la salud derivadas de estilos de vida inactivos asociados al uso excesivo del transporte motorizado. A través de la promoción de la caminata y el ciclismo, el PIMS busca reducir esta huella y fomentar hábitos activos y saludables.

2.2 Marco normativo

- ✓ DECRETO 037 DE 07 DE FEBRERO 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 Distrito y se dictan otras disposiciones"

- ✓ DIRECTIVA 002 DE 2016 BOGOTÁ SE MUEVE MEJOR. "...se implementará en cada entidad y organismo distrital el no uso del carro el primer jueves de cada mes, motivando el uso de modos de desplazamiento más sostenibles y emprendiendo diferentes acciones para ese día, entre las que se encuentran las del no uso de carros oficiales ni privados; cierre de parqueaderos para vehículos automotores; adecuación y puesta en funcionamiento de zonas seguras de ciclo parqueaderos; la bicicleta como medio de transporte para desplazarse al trabajo; e intensificar el uso del transporte público y masivo, sumándose de esta manera a una "Bogotá que se Mueve Mejor Adicionalmente, a través de la Secretaría Distrital de Movilidad se desarrollarán otras estrategias tales como la entrega de información sobre ciclorrutas; ubicación de ciclo parqueaderos; utilización del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP y del Transporte Masivo; igualmente podrá implementarse la entrega de elementos de protección (reflectivos, luces, cascos); y la realización previa al primer jueves de cada mes, de charlas que ilustren sobre los beneficios de usar la bicicleta, entre otras. Una de las recomendaciones para motivar a que más servidores/as usen la bicicleta, es la implementación de ciclo parqueaderos.
- ✓ Acuerdo Distrital 236 de 2006 "Por el cual se adecuan ciclo parqueos en las instituciones públicas que prestan atención al público en el Distrito Capital", conforme al cual "Las entidades públicas del Distrito Capital deberán acondicionar un espacio en sus parqueaderos que ofrezca seguridad para parquear bicicletas, de acuerdo con los recursos disponibles y a la capacidad instalada".
- ✓ ACUERDO 600 DE 2015 (agosto 24) "Por el cual se establece la estrategia "Muévete Diferente y se dictan otras disposiciones". "ARTÍCULO 3. Las entidades distritales incluirán en sus planes de bienestar social estímulos para los empleados que se movilicen a pie de sus sitios de vivienda a los lugares de trabajo."
- ✓ LEY 1811 DE 2016 (octubre 21) POR LA CUAL SE OTORGAN INCENTIVOS PARA PROMOVER EL USO DE LA BICICLETA EN EL TERRITORIO NACIONAL Y SE MODIFICA EL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO. Artículo 5°. Incentivo de uso para funcionarios públicos. Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta. Parágrafo 1o. Cada entidad en un plazo no mayor a un (1) año deberá establecer las condiciones en que las entidades del sector público validarán los días en que los funcionarios públicos llegan a trabajar en bicicleta y las condiciones para recibir el día libre remunerado. Parágrafo 2o. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 8 medios días remunerados al año.
- ✓ Parágrafo 3°. Los empleados de empresas privadas, empresas mixtas, empresas industriales y comerciales del Estado y otros establecimientos regidos por el derecho privado podrán adoptar el presente esquema de incentivos con arreglo a sus propias especificaciones empresariales. Artículo 6°. Parqueaderos para bicicletas en edificios públicos. En un plazo no mayor a dos años a partir de la expedición de la presente ley, las entidades públicas del orden nacional, departamental y municipal establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda, habilitando como mínimo el 10% de los cupos destinados para vehículos automotores que tenga la entidad; en el caso de ser inferior a 120 estacionamientos de automotores se deberá garantizar un mínimo de 12 cupos para bicicletas.
- ✓ Artículo 18. Semana Nacional de la Movilidad Sostenible. El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Medio Ambiente, el Ministerio de Salud y Coldeportes promoverán en el país la celebración de exposiciones y actividades, organizarán anualmente una Semana Nacional de la Movilidad Sostenible, con ferias, exposiciones y otros actos culturales que se celebrarán en las principales ciudades y poblaciones del país. Cuando lo considere de interés nacional, colaborarán las demás entidades de índole nacional o local que se estimen necesarias para tal fin."
- ✓ ACUERDO 663 DE 2017 (marzo 3) Por medio del cual se crea la estrategia de movilidad sostenible en el Distrito Capital. "ARTÍCULO 4°. Implementación de la Estrategia en el Sector Público. Las entidades de la Administración Distrital adoptarán, en el transcurso de un año, a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo un programa de movilidad sostenible, el cual se constituirá en un marco básico que refleje la hoja de ruta que adopta la entidad para el desarrollo de la presente estrategia."
- ✓ CIRCULAR 023 DEL 19 DE JULIO DE 2020, Dicta los lineamientos para el uso del tapabocas durante la conducción de vehículos, en el marco del Decreto 169 de 2020 y en cumplimiento de la



Resoluciones 666 y 677 de 2020 expedidos por el Ministerio de Salud y Protección Social. El Ministerio de Salud y Protección Social mediante Resolución 677 de 2020 adoptó "El protocolo de bioseguridad para el manejo y control del riesgo de la enfermedad COVID-19 en el sector transporte"

2.3 Estructura Del Plan

Este Plan Integral de Movilidad Sostenible (PIMS) se desarrolla en cumplimiento de lo establecido en el Acuerdo Distrital 663 de 2017, el cual estipula que las entidades de la Administración Distrital deben adoptar, dentro del año siguiente a la entrada en vigor del Acuerdo, un programa de movilidad sostenible.

La estructura del presente plan responde a los lineamientos definidos en la Guía práctica: ¿Cómo construir e implementar un Plan Integral de Movilidad Sostenible (PIMS) en las organizaciones?, publicada por la Secretaría Distrital de Movilidad en el 2023, la cual establece los siguientes componentes mínimos:

- Diagnóstico: línea base de movilidad de la organización.
- Alcance, objetivos y metas.
- Estrategias de movilidad a implementar.
- Objetivos y metas de cada estrategia.
- Acciones puntuales.
- Estrategias de seguimiento.
- Estrategias de comunicación.
- Plan de Acción.

2.3.1 Diagnostico

La Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, tiene su sede principal en la ciudad de Bogotá D.C., en la Carrera 30 No. 25-90 – Edificio del Centro Administrativo Distrital Torre B Piso 2 y Torre A Pisos 11 y 12, localidad de Teusaquillo, coordenadas X: 99.580,933 (E) – Y: 103.224,36 (N). La administración general del edificio se encuentra bajo la responsabilidad de la Secretaría Distrital de Hacienda, según lo establecido por el Decreto 519 de 2011, "Por lo cual se crea el Comité para la Administración del Centro Administrativo Distrital CAD y se dictan otras disposiciones"

2.3.2 Cantidad de colaboradores y horarios

Equipo Humano El Talento Humano que labora en la entidad con corte al mes de abril de 2025 se encuentra conformado por una planta de 426 funcionarios, 309 contratistas naturales y jurídicos, 12 personas de servicios generales y 17 personas de vigilancia. Los funcionarios desempeñan sus funciones en una jornada laboral de 8,5 horas diarias de lunes a viernes, cuenta con un horario de funcionamiento en la sede Edificio CAD es de 7:00 am a 4:30 pm. Las actividades de aseo y cafetería, vigilancia, impresión y fotocopiado, mantenimiento locativo y mantenimiento de vehículos se llevan a cabo a través de servicios tercerizados, los cuales cuentan con incorporación de criterios ambientales en los procesos contractuales para garantizar el cumplimiento normativo y los programas del PIGA.

2.3.3 Infraestructura

El Edificio del Centro Administrativo Distrital – CAD se ubica en un punto estratégico de la ciudad con acceso por diversas vías tales como: hacia el occidental con la avenida carrera 30, al oriente con la Calle 24, al sur con la avenida de las américas y al norte con la avenida calle 26. Donde cuenta con un parqueadero que está distribuido de la siguiente manera:

Tabla 1. Distribución de parqueaderos CAD

Ubicación	Carro Oficial	Directivos	Movilidad Reducida	Visitantes	Funcionarios	Motos	Bicicletas
Sub sótano	-	-	-	-	54	-	-
Sótano	72	71	10	5	-	-	77
Norte	-	-	-	-	90	-	-
Central	-	-	-	-	60	-	-
Sur	-	-	-	-	67	94	-
Total	72	71	10	5	271	94	77

Fuente: Secretaría Distrital de Hacienda.

Es importante mencionar que el edificio CAD cuenta con tres parqueaderos externos, dos descubiertos (sótano y subsótano) con la capacidad de 421 parqueaderos para carro y 88 para motos. Se cuenta con dos biciparqueaderos, uno se encuentra en el sótano de la torre A, el cual es exclusivamente para funcionarios y contratistas y el otro se encuentra en la parte exterior de la Torre B al lado del Super CADE y su uso es para visitantes y servidores.

- Capacidad de instalaciones

Se presenta la matriz evaluada por la SDM, que contiene la capacidad instalada del CAD.

Tabla 2. Capacidad instalada.

Capacidad instalada en la entidad	
Disponibilidad	Cupos
Estacionamientos para bicicletas	334
Estacionamientos para patinetas	16
Estacionamientos para motocicletas	100
Estacionamientos para automóviles/camionetas	402
Puntos de recarga para autos	4
Puntos de recarga para bicicletas	16
Puntos de recarga para patinetas	16
Facilidades para el uso de bicicletas?	
Duchas	Sí
Casilleros / Lockers	Sí
Máquinas dispensadoras	No
Bebedores	No
Punto de herramientas	No
Otro(s), ¿cuál(es)?	Los parqueaderos son administrados por la SDH

Fuente: Secretaría Distrital de Hacienda

2.3.4 Línea base

En cumplimiento del Decreto 037 del 7 de febrero 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 de las localidades del Distrito y se dictan otras disposiciones", y de manera concertada con la Secretaría Distrital de Movilidad, al finalizar la vigencia 2019 se aplicó en la Unidad una encuesta de movilidad sostenible con el fin de recopilar la información necesaria para la elaboración del diagnóstico correspondiente.

Durante el mes de marzo de 2025, se diligenciaron un total de 232 encuestas por parte de los funcionarios de las diferentes áreas de la entidad. Con base en la información recolectada, la Secretaría Distrital de Movilidad elaboró el diagnóstico de movilidad sostenible para la Unidad Administrativa Especial de Catastro

Distrital. Este diagnóstico fue posteriormente socializado con los líderes de movilidad (directivos) y el equipo encargado del tema dentro de la entidad.

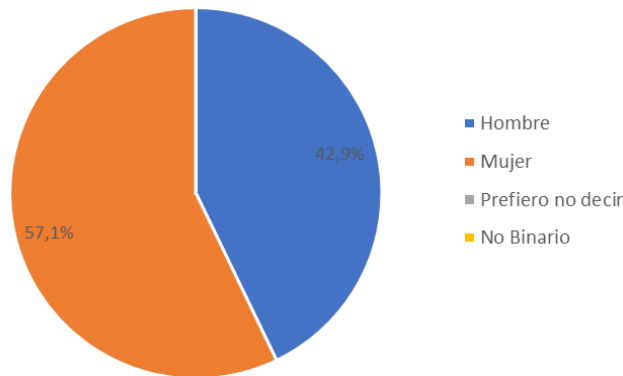
2.3.5 Encuesta de movilidad sostenible

A partir de la información capturada con la aplicación de la encuesta de movilidad a los colaboradores de la entidad, se realizó el análisis de los datos referentes a la distribución por género y edad, información importante para la formulación del Plan de Movilidad, toda vez, que las líneas estratégicas de acción deben ser adecuadas a su población objetivo. Entre los aspectos evaluados se relacionan:

- **Genero**

En la encuesta realizada el 57,1% de las personas encuestadas son mujeres y el 42,9% son hombres, lo que indica una mayor participación femenina.

Gráfico 1. Distribución porcentual de género entre los servidores encuestados

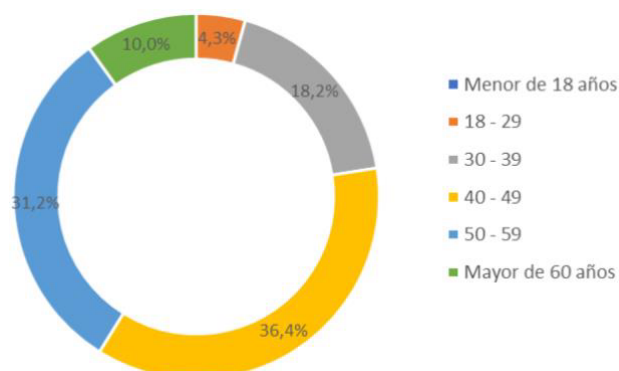


Fuente: Resultados encuesta 2025

- **Edad**

La distribución por rangos de edad de la muestra, tiene una concentración en personas de mediana edad, destacando que el 36,4% de los participantes tiene entre 40 y 49 años, seguido por un 31,2% entre 50 y 59 años, lo que representa un 67,6% del total. Esto indica que la mayoría de la muestra está compuesta por adultos con experiencia, posiblemente en etapas laborales avanzadas. El grupo de 30 a 39 años representa un 18,2%, mostrando una participación moderada, mientras que los jóvenes de 18 a 29 años apenas alcanzan un 4,3%. Finalmente, los mayores de 60 años constituyen un 10%, evidenciando una participación aún activa de este grupo etario.

Gráfico 2. Distribución porcentual de edades entre los servidores encuestados.

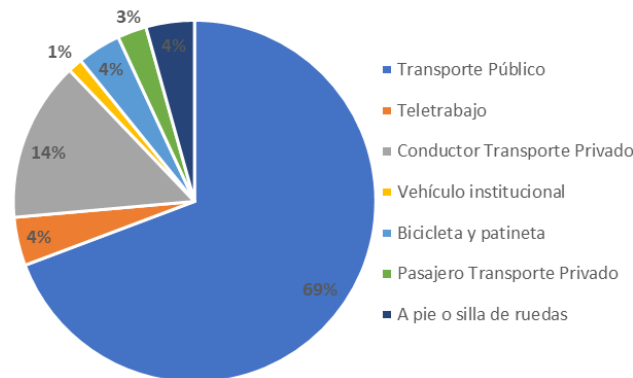


Fuente: Resultados encuesta 2025

- **La movilidad – Distribución modal**

El análisis de la muestra indica que la movilidad principal muestra que el 69% de las personas utiliza el transporte público, destacándose como la opción más común, lo que sugiere una dependencia significativa de este medio. El 14% se desplaza como conductor de transporte privado, mientras que un 4% realiza teletrabajo, lo que refleja una tendencia hacia la flexibilidad laboral. Un 4% se moviliza a pie o con silla de ruedas, y otro 4% usa bicicleta o patineta, lo que indica un interés por opciones más sostenibles. El 3% viaja como pasajero de transporte privado, y solo un 1% usa un vehículo institucional, destacando que este tipo de transporte es marginal. En general, el transporte público es el principal medio de movilidad, seguido de opciones privadas y emergentes como el teletrabajo y el transporte no motorizado.

Gráfico 3. Distribución porcentual de modalidades de transporte entre los servidores encuestados

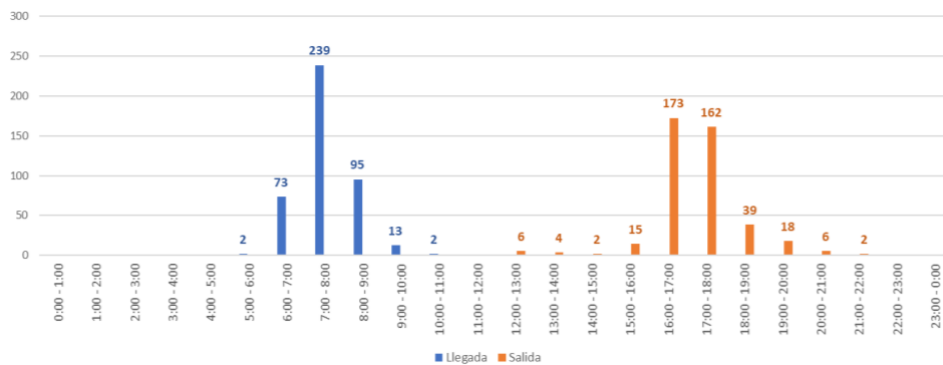


Fuente: Resultados encuesta 2025

- **Distribucion horaria**

El análisis de la distribución horaria entre los servidores encuestados revela que la mayoría de las respuestas se concentran en un rango de entrada de 6:00 am a 9:00 am, con un total de 407 personas en este horario. En cuanto al horario de salida, se observa una variabilidad, con los horarios de mayor frecuencia ubicándose entre las 3:00 pm y 7:00 pm, con 389 personas en este rango. Por otro lado, el horario con menor frecuencia corresponde al intervalo de 12:00 pm a 3:00 pm, con solo 12 personas encuestadas en esa franja horaria, lo que indica una menor actividad o respuesta en ese periodo. En resumen, la mayor concentración de horarios de entrada y salida se da en las primeras horas de la mañana y las últimas de la tarde, con una baja participación durante el mediodía.

Gráfico 4. Distribución horaria entre los servidores encuestados



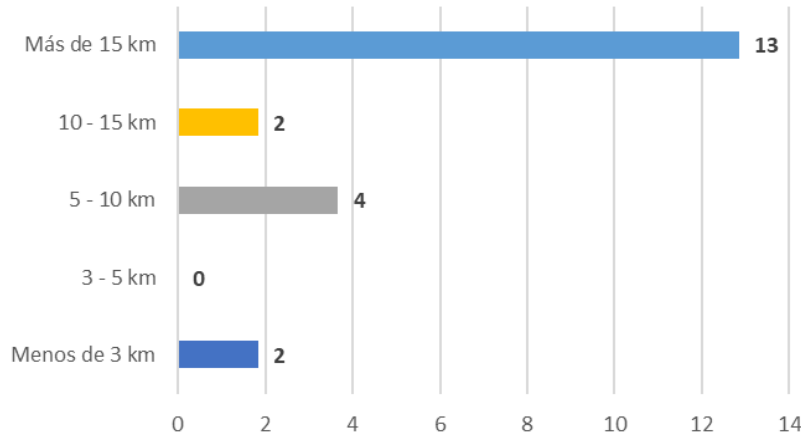
Fuente: Resultados encuesta 2025

- **Tiempos de viaje**

En la muestra, la distribución de la distancia de viaje muestra que la mayoría de los encuestados recorren más de 15 km, lo que sugiere que una gran parte de funcionarios vive a una distancia considerable de su lugar de

trabajo o destino principal. En segundo lugar, se encuentran las distancias de 5 a 10 km y 10 a 15 km, con una participación similar, lo que indica que una franja de funcionarios se desplaza en rangos intermedios. Por último, la menor proporción corresponde a aquellos que viajan menos de 3 km, lo que refleja que un pequeño número de encuestados se encuentra cerca de la entidad y, por tanto, no necesita recorrer distancias largas. Este patrón sugiere una tendencia general hacia desplazamientos largos a moderados.

Grafica 4. Distribución de rango de distancia de viaje



Fuente: Resultados encuesta 2025

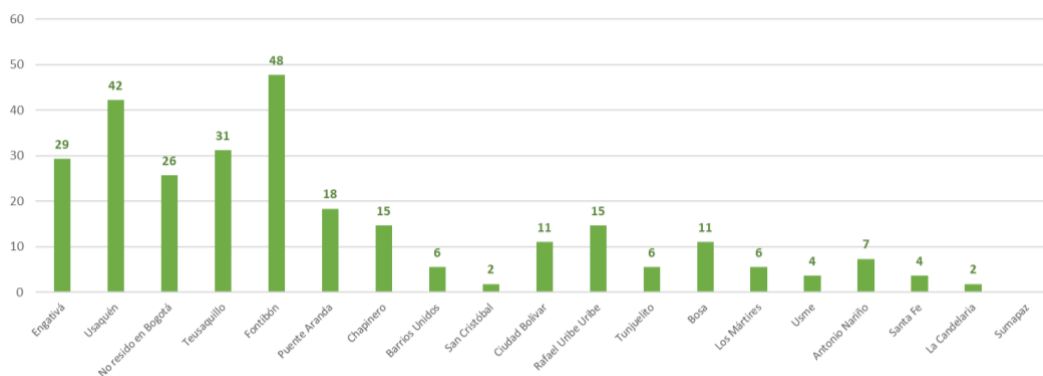
- **Localidad de originales de los funcionarios**

La mayoría de los funcionarios (70.04%) residen en localidades de estrato medio-alto o están fuera de Bogotá, principalmente en zonas como Fontibón, Usaquén, Teusaquillo, Engativá y Puente Aranda. Esto puede estar relacionado con factores como mejor calidad de vida, acceso a transporte, cercanía al lugar de trabajo o condiciones de vivienda más adecuadas.

Un segundo grupo importante (21.30%) reside en localidades de estrato medio-bajo como Chapinero, Bosa, Ciudad Bolívar, Rafael Uribe Uribe y Antonio Nariño. Aunque son zonas con menor concentración, todavía representan una parte significativa del total de funcionarios.

Por último, solo un 8.66% de los funcionarios vive en localidades como Barrios Unidos, Tunjuelito, Usme, Santa Fe, San Cristóbal, La Candelaria y Los Mártires, lo que sugiere una baja representatividad desde estas zonas, muchas de las cuales presentan mayores niveles de vulnerabilidad social.

Gráfico 6. Localidad de origen



Fuente: Resultados encuesta 2025

2.3.6 Cálculo de la huella corporativa

Huella de carbono 132.493 kgCO₂eq/año 312,5 kgCO₂eq/año.colaborador Huella energética 17.179 Gal/año 40,5 Gal/año.colaborador Huella de calidad de vida 9.289 días/año 22 días/año.colaborador Huella económica \$832.743.101 \$COP/año \$1.964.017 \$COP/año.colaborador Huella de equidad 4,0% %Salario anual Huella de sedentarismo 12,1 min actividad física/día 76,6% %Colaboradores sedentarios Indicadores de movilidad 12,9 km/viaje 64,4 min/viaje analisis de esos resultados

- **Huella de carbono**

Total: 132.493 kgCO₂eq/año

Por colaborador: 312,5 kgCO₂eq/año

Este valor es relativamente moderado, pero sugiere que la movilidad genera un impacto ambiental considerable. Si se comparan con estándares internacionales, una huella de carbono por transporte por persona suele rondar los 0,5-1 tonelada/año en entornos urbanos. Es decir, este resultado está dentro de lo aceptable, pero hay margen de mejora.

- **Huella energética**

Total: 17.179 gal/año (probablemente galones de gasolina)

Por colaborador: 40,5 gal/año

El consumo energético está directamente relacionado con el uso de transporte motorizado. Un promedio de 40,5 galones/año por persona es bajo si se asume uso ocasional, pero podría optimizarse aún más fomentando el transporte público, bicicleta o teletrabajo.

- **Huella de calidad de vida**

Total: 9.289 días/año

Por colaborador: 22 días/año

Esta métrica probablemente se refiere al tiempo total de vida "perdido" en desplazamientos. 22 días/año por persona equivale a más de 500 horas/año en movilidad (aprox. 1h30/día), lo cual es elevado y puede afectar salud mental y equilibrio vida-trabajo.

- **Huella económica**

Total: \$832.743.101 COP/año

Por colaborador: \$1.964.017 COP/año

Este valor incluye probablemente los costos directos e indirectos de movilidad (combustible, mantenimiento, tiempo perdido, etc.). Aunque no es extremadamente alto, representa una carga importante que podría reducirse con mejores opciones de transporte o trabajo remoto.

- **Huella de equidad**

Este dato indica que el gasto en movilidad representa el 4% del salario promedio. Es un porcentaje aceptable, pero en hogares de menores ingresos puede representar una carga excesiva. Promover transporte público asequible o subsidios puede mejorar la equidad.

- **Huella de sedentarismo**

12,1 min actividad física/día

76,6% colaboradores sedentarios

El promedio diario de actividad física está muy por debajo de las recomendaciones de la OMS (mínimo 30 min/día). Además, más del 75% del personal es sedentario, lo que sugiere un gran riesgo de salud pública futura. Promover caminatas, bicicleta, o pausas activas es urgente.

- **Indicadores de movilidad**

Distancia promedio: 12,9 km/viaje

Duración promedio: 64,4 min/viaje

Son viajes relativamente largos en tiempo para distancias moderadas. Esto puede reflejar congestión vial, mala conexión del transporte público, o zonas de vivienda alejadas del lugar de trabajo. Es un punto clave a optimizar.

En conclusión, los datos evidencian que la organización tiene claras oportunidades de mejora en diversas áreas clave. En primer lugar, se destacan la reducción de las emisiones y el consumo energético, lo que puede lograrse mediante la adopción de opciones de transporte más sostenibles. Además, se subraya la importancia de mejorar la calidad de vida de los empleados, especialmente al reducir los tiempos de desplazamiento, lo que puede generar un impacto positivo tanto en su bienestar como en la productividad. Por último, al reducir los costos de movilidad, la organización contribuiría a promover la equidad, beneficiando especialmente a aquellos con salarios más bajos.

Tabla 3. Valores de huella corporativa.

Huella de carbono			
132.493	kgCO2eq/año	312,5	kgCO2eq/año.colaborador
Huella energética			
17.179	Gal/año	40,5	Gal/año.colaborador
Huella de calidad de vida			
9.289	días/año	22	días/año.colaborador
Huella económica			
\$832.743.101	\$COP/año	\$1.964.017	\$COP/año.colaborador
Huella de equidad			
4,0%		%Salario anual	
Huella de sedentarismo			
12,1	min actividad física/día	76,6%	%Colaboradores sedentarios
Indicadores de movilidad			
12,9	km/viaje	64,4	min/viaje

Fuente: UAECD

3. Formulación

El Plan Integral de Movilidad Sostenible de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital se desarrollará a partir de las siguientes líneas de acción:



Para la ejecución de las líneas de acción es indispensable el compromiso de la dirección, la formulación de actividades claras y la concertación de estrategias de seguimiento.

Adicional a lo anterior se requiere conformar el equipo PIMS, el cual es integrado por un representante de las siguientes áreas: administrativa (bienestar), comunicaciones, gestión corporativa, gestión ambiental y las demás que se consideren necesarias. Cada representante deberá tener claridad en lo que respecta al rol y responsabilidades al asumir la delegación.

Para que la implementación del PIMS sea exitosa, es indispensable realizar la socialización de las líneas de acción y sus actividades, con el propósito que los colaboradores evidencien la importancia en términos ambientales, sociales, económicos y culturales de su participación en la ejecución del Plan.

Otro aspecto determinante es el desarrollo de una estrategia de comunicaciones que sea transversal a las líneas de acción, los incentivos y las capacitaciones, con el objetivo de lograr una mayor participación y reacción por parte de los colaboradores.

3.1 Objetivos

3.1.1 Objetivo general

Promover el uso de medios de transporte alternativos y sostenibles, alineados con las líneas de acción del PIMS, con el fin de contribuir a la mejora de la calidad del aire en la ciudad y a la optimización de la calidad de vida de los colaboradores de la UAECD.

3.1.2 Objetivo específicos

- Fomentar el uso de la bicicleta como medio alternativo y sostenible de transporte.
- Fomentar el uso eficiente del automóvil y promover comportamientos seguros entre todos los actores viales.
- Fomentar el uso eficiente del automóvil mediante actividades para racionalizar su uso.
- Fomentar las políticas de teletrabajo y trabajo en casa en la entidad,
- Mejorar el nivel de conocimiento en el uso del transporte público, así como potenciar o mantener su uso.
- Fomentar las políticas de teletrabajo y trabajo en casa en la entidad.
- Fomentar desplazamiento a pie y caminatas como una forma de movilización sostenible y saludable

3.2 Vision y alcance del Plan

La implementación del Plan reafirma el compromiso de la entidad para los próximos dos años, promoviendo acciones orientadas a reducir la contaminación, fomentar el desarrollo de actividades físicas que mejoren la calidad de vida de sus colaboradores, e incentivar el uso de medios de transporte alternativos que contribuyan a la mejora de la movilidad y a la descongestión de la ciudad.

3.3 Medidas de Movilidad Sostenible a Implementar

Implementación en cumplimiento del objetivo de promover el uso de medios alternativos y sostenibles de transporte:

Aplicar la Encuesta de Movilidad UAECD – SDM a los funcionarios y contratistas con el propósito de fortalecer las estrategias y acciones durante la vigencia del PIMS

Llevar a cabo actividades de apropiación de la ciudad mediante el desarrollo de caminatas y desplazamientos peatonales, con el objetivo de promover la actividad de caminar dado su impacto sobre aspectos ambientales, de salud pública y de congestión vial.

- Promover en coordinación con el IDRD y la SDM jornadas de desplazamientos en bicicleta.

- Promover en coordinación con el IDRD, el desarrollo de taller de alistamiento y mecánica de bicicletas
- Coadyuvar en la mejora del sistema de control y registro general de bicisuarios, mediante acciones que consistan en proponer ajustes a los procedimientos para que en un solo sistema se lleve el control y reporte de ingreso y apoyar en los procesos de aplicación de los incentivos para colaboradores bicisuarios.
- Promover el aumento en el número de biciparqueaderos, la mejora en la organización de las bicicletas en los biciparqueaderos existentes y atención de las observaciones y requerimientos de los bicisuarios para incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte.
- Promover la creación de parqueaderos para la implementación de la estratégica de carro compartido que incentive esta práctica, y se logre el uso racional y responsable del vehículo con el fin de disminuir problemas de congestión y contaminación en el marco de una movilidad sostenible.

3.4 Estrategia de Comunicaciones

A partir de la programación de las actividades, se llevará a cabo la socialización y promoción de las actividades a través de los medios de comunicación interna:

- Boletín Institucional
- Intranet
- Correo institucional
- Pantallas y protectores de pantalla

Adicional a lo anterior, se socializarán las decisiones generales del Comité de Administración del CAD relacionadas con la movilidad sostenible y se desarrollarán estrategias conjuntas con las demás entidades del CAD. Para socializar las estrategias y actividades del PIMS e identificar la difusión de mensajes claves.

3.5 Responsable del cumplimiento y seguimiento del PIMS

Para la ejecución de las líneas de acción y actividades del Plan se conformará el siguiente equipo de trabajo, conformado por delegados de las áreas que participan en la formulación, implementación y seguimiento al PIMS:

Tabla 4. *Equipo PIMS.*

Area / dependencia	Rol	Responsable
Gerencia de Gestión Corporativa	Gestor Ambiental	Revisión y aprobación del PIMS. Gestión para la consecución de presupuesto. Coordinación General del Equipo PIMS
Oficina Asesora de Comunicaciones	Profesional de Comunicaciones Internas	Formulación, implementación y seguimiento al plan de acción del PIMS. Desarrollo de estrategias de comunicaciones
Subgerencia de Recursos Humanos	Profesional de Bienestar	Formulación, implementación y seguimiento al plan de acción del PIMS. Generar Incentivos para los colaboradores
Subgerencia Administrativa y Financiera	Líder de Movilidad	Formulación, implementación y seguimiento al plan de acción del PIMS. Desarrollo de actividades logísticas. Asistencia a jornadas y mesas de trabajo de la SDM.

Fuente: UAECD

3.6 Estrategias de Monitoreo y Evaluación

¿Qué se va a medir?

El comportamiento del número de peatones, bicisuarios, carro compartido y usuarios de transporte público.

¿Cuándo se va a medir?

- Mensualmente el día de movilidad sostenible a través del informe de SDM

- Mensual a través del día de movilidad sostenible a través del informe de SDM
- Semestralmente a través de los informes del Storm User de la SDA.

3.7 Indicador

El Plan cuenta con un indicador de gestión que permiten evaluar su avance. Este indicador se determina comparando la cantidad de actividades realizadas con las planificadas para alcanzar cada objetivo. Las actividades pueden llevarse a cabo en cualquier fase del Plan, y su seguimiento se realiza de forma semestral.

$$\text{Indicador} = \frac{\text{Actividades realizadas}}{\text{Actividades programadas}} * 100$$

3.8 Actividades del Plan

El plan de acción se articulara en las actividades del programa gestion del cambio climático del Plan Institucional de Gestión Ambiental, en el cual se desarrollaran y controlara el cumplimiento de las actividades propuestas y concertadas con la Secretaria Distiral de Movilidad.

La Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital – UAECD, hace parte del grupo de entidades presentes en el edificio Centro Administrativo Distrital – CAD, la entidad está en permanente coordinación con la Secretaría de Hacienda Distrital – SHD en su calidad de administrador, y participa activamente en el Comité de Administración del CAD para el cumplimiento de la política de Movilidad Sostenible.

Tabla 5. Plan de acción





Actividad	línea de acción	Responsable	Producto
Teletrabajo	Políticas corporativas	Gestionar las solicitudes de teletrabajo de los servidores públicos	Listado de Teletrabajadores y análisis porcentual de participación respecto al total de los funcionarios.
Teletrabajo	Capacitación	Realizar 1 capacitación a teletrabajadores	Listado de asistencia
Esquema de horarios flexibles	Políticas corporativas	Gestionar las solicitudes de horario flexible de los servidores públicos	Registro de servidores públicos con Horario de trabajo, identificando horario flexible y teletrabajo.
Caminata	Incentivos	Realizar dos caminatas (beneficios de salud y de movilidad sostenible)	Evidencia fotográfica y listados de asistencia.
Bicicleta	Incentivos	Otorgar incentivos y reconocimientos a los servidores públicos que acumulen mayor número de viajes al trabajo en bicicleta	Documento de consolidación de participantes (recurrencia). Reconocimiento Institucional
Bicicleta	Incentivos	Socializar mensualmente una pieza comunicativa que promueva el uso de la bicicleta	Evidencia pieza comunicativa y difusión.
Bicicleta	Incentivos	Realizar la promoción de las conductas del buen ciclista	Evidencias de difusión del manual del buen ciclista.
Bicicleta	Incentivos	Diseñar y divulgar en nuestros canales internos diferentes piezas comunicativas sobre uso eficiente del automóvil y promover comportamientos seguros entre todos los actores viales.	Evidencia pieza comunicativa y difusión.
Bicicleta	Incentivos	Realizar registro mensual de los biciusuarios con indicadores de género y participación.	Evidencias listado de biciusuarios registrados.
Bicicleta	Políticas corporativas	Dar a conocer el aplicativo de Mapas Bogota (IDECA) por diferentes herramientas de comunicacion	Evidencia fotográfica
Tecnologías limpias	Incentivos	Divulgar a través de piezas comunicativas la infraestructura instalada para la recarga de vehículos eléctricos	Evidencia pieza comunicativa y difusión.

Actividad	línea de acción	Responsable	Producto
Tecnologías limpias	Incentivos	Promover a través de piezas comunicativas las ventajas de la movilización con vehículos eléctricos e híbridos	Evidencia pieza comunicativa y difusión.
Transporte Público	Incentivos	Diseñar y divulgar en nuestros canales internos las diferentes piezas comunicativas sobre el uso del transporte público, así como potenciar o mantener su uso.	Evidencia pieza comunicativa y difusión.
Bicicleta	Capacitación	Gestionar y realizar actividades recreativas y formativas para mejorar el uso de la bicicleta y diferentes medios de movilidad sostenible.	Evidencia fotográfica y listados de asistencia.
Transporte Público	Capacitación	Capacitación sobre diferentes tipos de movilidad sostenible,	Evidencia fotográfica y listados de asistencia.
Bicicleta	Políticas corporativas	Cerrar los parqueaderos y reportar a la Secretaría Distrital de Movilidad los viajes en bicicleta realizados los Días de la Movilidad Sostenible (primer jueves de cada mes)	Listado de Teletrabajadores y análisis porcentual de participación respecto al total de los funcionarios.

Fuente: UAECD

3.9 Presupuesto

El PIMS no cuenta con presupuesto directo para la ejecución de las actividades, por ello la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital apoyará las actividades del presente plan con las líneas de inversión del área de bienestar de la Subgerencia de Recursos Humanos en lo que respecta a los incentivos y premiaciones. Las actividades de gestión serán ejecutadas por los profesionales de planta y contratistas delegados por las áreas relacionadas con la implementación del plan.

Elaboró: Heidy Yulieth Rodríguez Ramirez/ Subgerencia Administrativa y Financiera 
 Revisó Cristiam Rodolfo Patarroyo López / Subgerencia Administrativa y Financiera 
 Revisó Lourdes Vivas Pavajeau / Subgerencia Administrativa y Financiera 
 Revisó: Guiomar Patricia Gil Ardila / Subgerencia Administrativa y Financiera 
 Aprobó: Jairo Andrés Revelo Molina/ Gerencia de Gestión Corporativa 